บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี **2560**

พันธกิจของบริษัทฯ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุด
ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ”

ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้น บริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

สริตา นารี
SARITA NAREE

สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	14
กองกำลังเรือ	32
โครงสร้างรายได้	33
คณะกรรมการบริษัท	34
โครงสร้างองค์กร	36
รายงานจากคณะกรรมการ	38
รายงานคณะกรรมการบริหาร	59
รายงานคณะกรรมการสรรหา	60
รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	61
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	62
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	66
การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน	95
การควบคุมภายใน	96
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	98
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	140
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	147
โครงสร้างการจัดการ	148
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	156
คณะผู้บริหาร	171
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	178
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	194
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	195
งบการเงิน	201
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	212
รายการที่เกี่ยวโยงกัน	295
บุคคลอ้างอิง	299

วิยะดา นารี
VIYADA NAREE
PSL
NO SMOKING

สริกา นารี
SARIKA NAREE

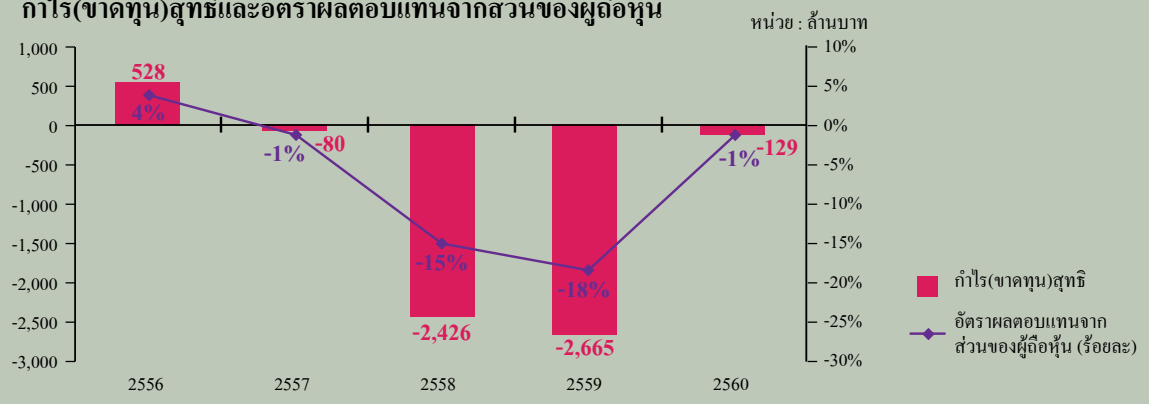
จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

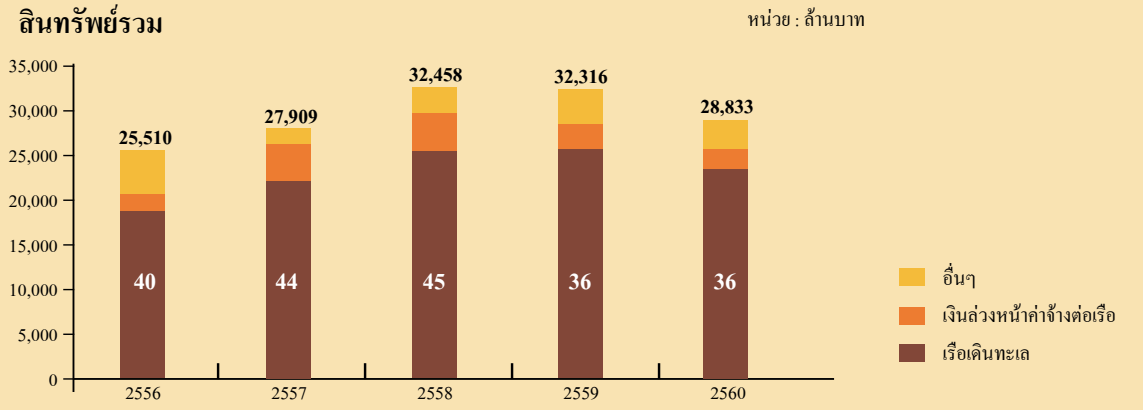
รายการ	2560	2559	2558	2557	2556
รายได้จากการเดินเรือ	4,328.90	3,682.42	4,248.98	4,575.03	3,857.64
ต้นทุนการเดินเรือ	1,990.23	2,485.96	3,083.78	2,723.61	2,385.93
กำไรขั้นต้น	2,338.67	1,196.46	1,165.20	1,851.42	1,471.71
รายได้รวม	**4,394.63**	**3,791.79**	**4,263.92**	**4,661.60**	**4,828.61**
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,364.08	3,846.67	4,071.28	3,480.13	3,187.80
ค่าเสื่อมราคา	1,169.84	1,366.40	1,505.20	1,267.08	1,136.72
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	566.56	840.77	0.00	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	680.29	279.03	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	10.00	3.29	8.24	7.63	31.58
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)	535.67
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0.19	0.06	1.66	2.24	7.90
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	**(129.48)**	**(2,664.90)**	**(2,425.78)**	**(80.22)**	**527.77**
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,250.59	3,101.02	1,029.12	1,172.76	4,935.70
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	23,474.67	25,671.52	25,329.89	22,070.93	18,669.56
สินทรัพย์รวม	28,833.24	32,316.03	32,457.82	27,908.53	25,509.76
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,333.91	1,227.98	6,109.35	1,265.92	977.02
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,483.37	10,846.82	9,206.50	11,101.33	8,618.85
หนี้สินรวม	16,497.75	18,656.98	15,971.65	12,624.67	9,878.73
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,559.28	1,559.28	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	12,335.49	13,659.05	16,486.17	15,283.85	15,631.03
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,010.43	693.27	1,045.77	1,345.82	1,012.76
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(949.42)	2,355.90	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	7.91	8.74	10.57	14.70	15.04
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.08)	(1.71)	(1.82)	(0.08)	0.51
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.20	0.40
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.30	0.40
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	54.02	32.49	27.42	40.47	38.15
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(2.95)	(70.28)	(56.89)	(1.72)	10.93
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(1.00)	(17.68)	(15.27)	(0.52)	3.51
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.42)	(8.23)	(8.04)	(0.30)	2.13
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.34	1.37	0.97	0.83	0.63
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	45	44	40
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	32.6809	35.8307	36.0886	32.9630	32.8136
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน(เฉลี่ยของปี)	33.8038	35.2715	34.4187	32.5174	30.8587

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

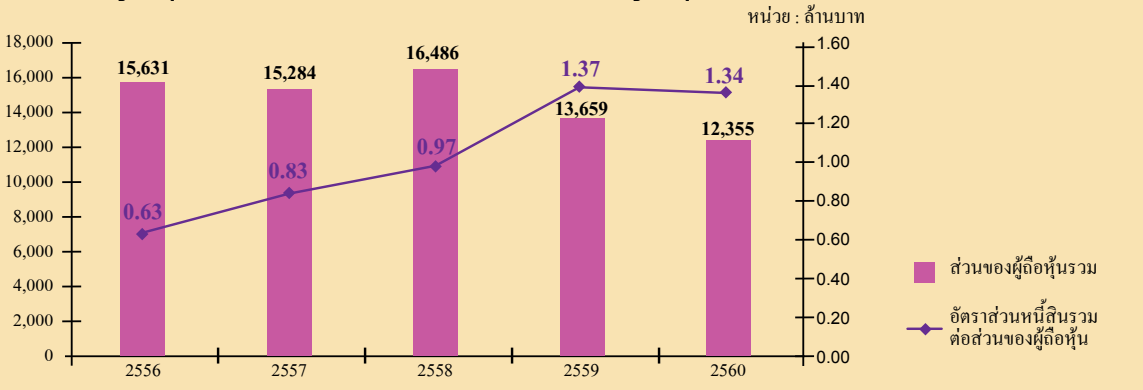
กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



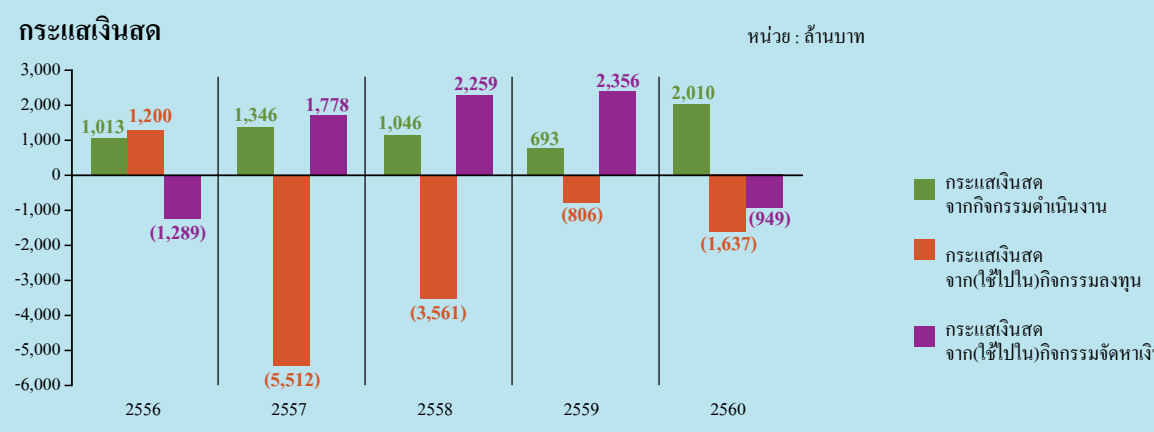
สินทรัพย์รวม



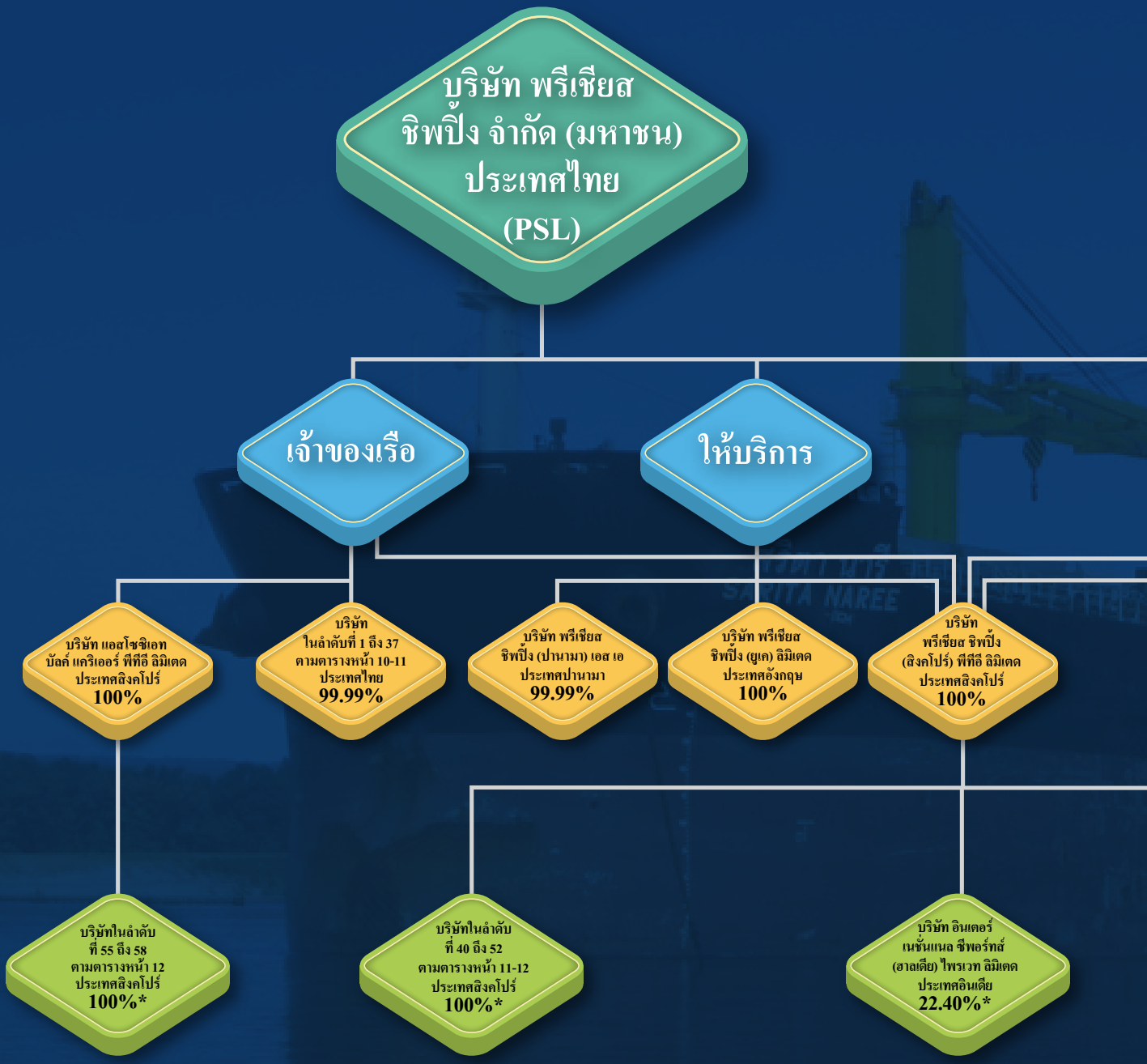
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



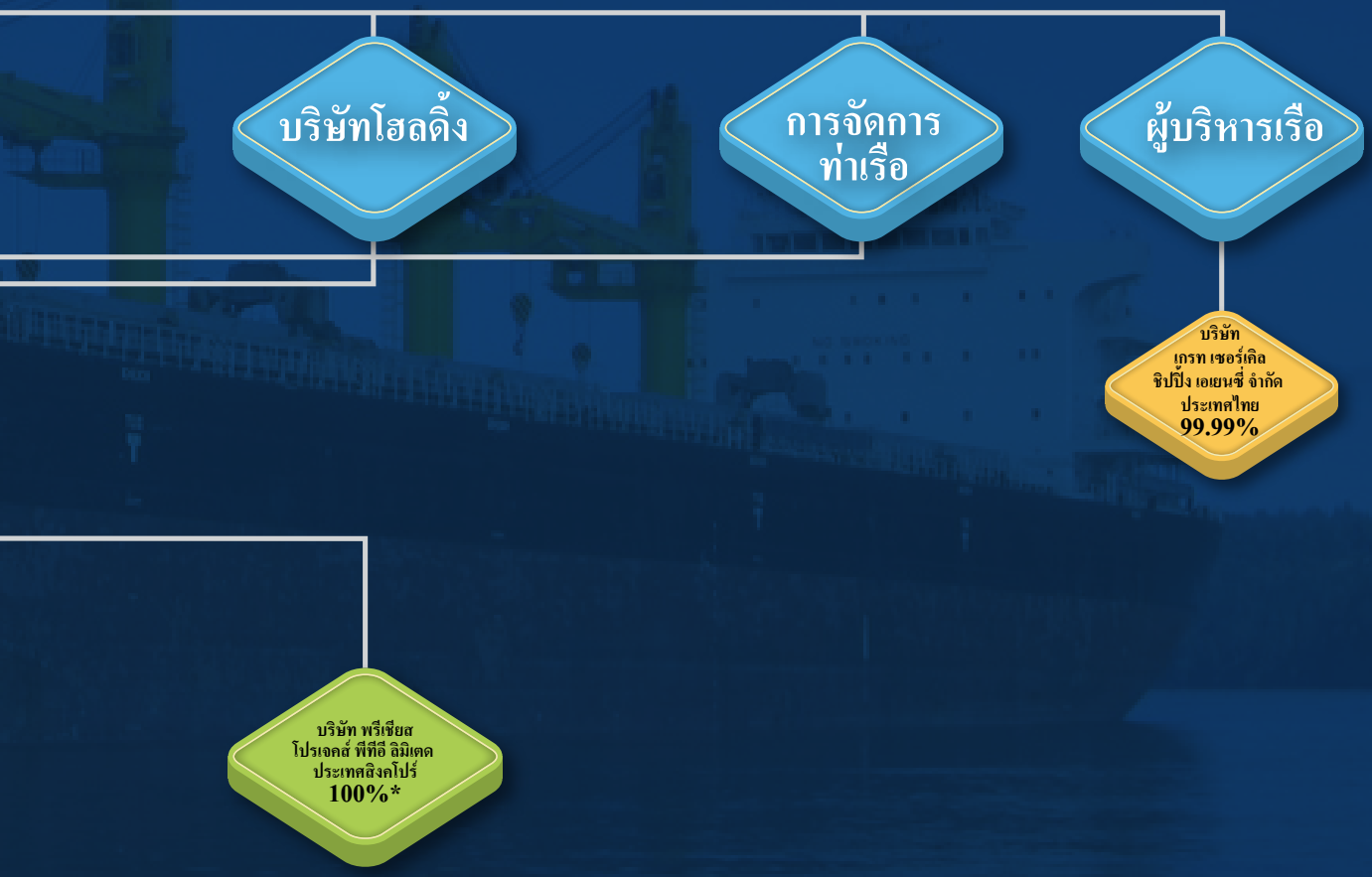
กระแสเงินสด



โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



ลำดับในกรอบ

บริษัท จัดตั้งขึ้นในประเทศ อัตราร้อยละของการถือหุ้น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโฮลดิ้งคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ 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 ทริสเรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2560
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
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่มีการใช้สิทธิ	0 หน่วย
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆ ไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ จนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559

เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตั๋ว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	1. BBB- โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558 2. BB+ โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559 3. BB+ โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2560
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง 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 (ดอกเบี้ยหน้าตั๋ว)	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	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเชียส เม็ททัลซ์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเชียส วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเชียส มิเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเชียส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเชียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเชียส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
26	บริษัท พรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเชียส ลากูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเชียส ซิตี้ส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
39	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
40	บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
52	บริษัท พรีเชียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

**(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)*

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเซ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 38	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเซ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 39-52 และ 54-58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560) พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน โดยเรือ 20 ลำเป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนดี้ไซส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้รวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแฮนดี้แมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 30,000 - 50,000 เดทเวทตัน 3. กลุ่มเรือซุปราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 50,000 - 60,000 เดทเวทตัน และ 4. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ใหม่ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวทตัน เริ่มแรกบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนดี้ไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ยังคงสามารถเข้าสู่ท่าเรือขนาดเล็กได้ โดยบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซุปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า "ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)") ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาสั่งต่อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 ในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ ในปี 2560 สัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 1 สัญญา สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 1 ลำ ได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถจัดหาหนังสือค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดแรกได้ เช่นเดียวกับเรือขนาดซุปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนดี้ไซส์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนดี้ไซส์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบ

การจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปุ๋ย 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 ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

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

การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว โดยเรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 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 - 2560 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 8 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

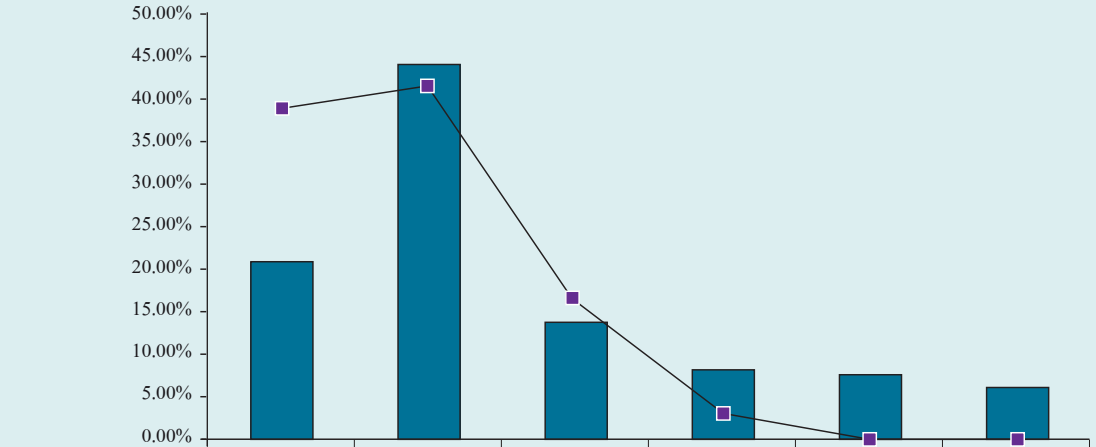
ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 6 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2561

การวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน : มกราคม 2561



	0 - 4 ปี	5 - 9 ปี	10 - 14 ปี	15 - 19 ปี	20 - 24 ปี	25 ปีขึ้นไป
กองเรือทั่วโลก	20.80%	44.00%	13.78%	8.12%	7.63%	5.67%
กองเรือพีเอสแอล	38.89%	41.67%	16.66%	2.78%	0.00%	0.00%

Source : CRS/Aries

1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

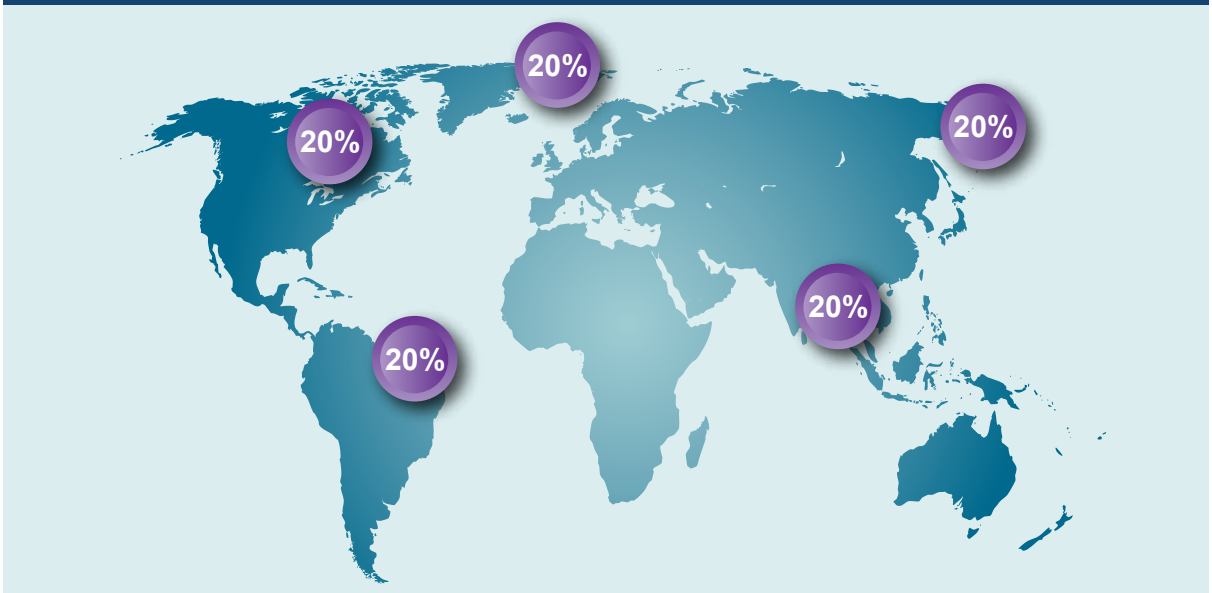
ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2558		2559		2560	
สินค้าการเกษตร	95	21.03%	80	19.18%	69	18.90%
ซีเมนต์	94	20.80%	114	27.34%	120	32.88%
เหล็ก	71	15.70%	51	12.23%	42	11.51%
ปุ๋ย	44	9.73%	32	7.66%	26	7.12%
แร่ธาตุและสินแร่	44	9.73%	60	14.38%	39	10.68%
ถ่านหิน	47	10.40%	45	10.76%	29	7.95%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	15	3.32%	9	2.16%	6	1.64%
อื่นๆ	42	9.29%	26	6.29%	34	9.32%
รวมทั้งสิ้น	**452**	**100.00%**	**417**	**100.00%**	**365**	**100.00%**

2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2558		2559		2560	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	67	14.82%	34	8.15%	21	5.75%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	385	85.18%	383	91.85%	344	94.25%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง

พื้นที่ในการให้บริการขนส่งของพีเอสแอล



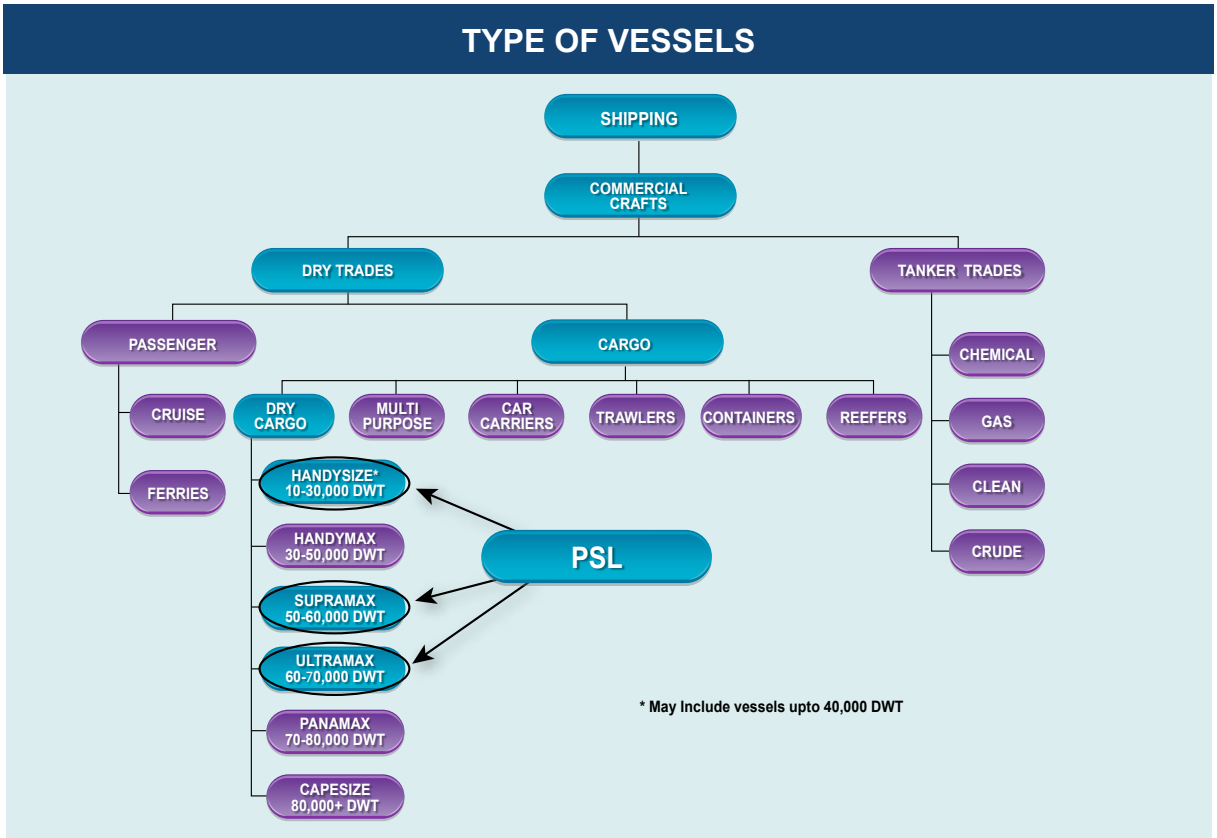
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

ที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ต ทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้ารอง (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้ารอง ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปุ๋ย แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือโลกขนาดระวาง 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีประมาณ 7,077 ลำ โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 105 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

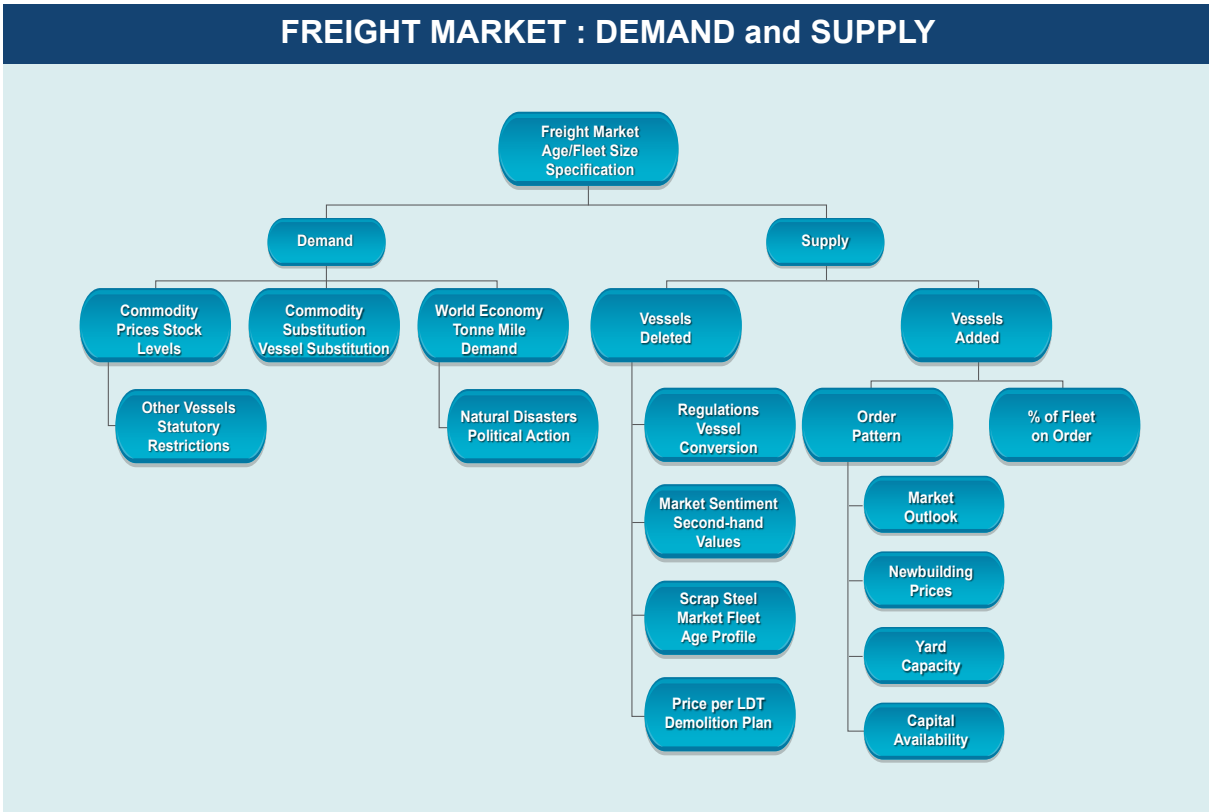
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดต่ำลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึง

ครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติการณ์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติการณ์

ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นจาก 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 มาอยู่ที่ระดับ 1,366 จุด ณ สิ้นปี 2560 เนื่องจากในไตรมาสแรกของทุกปีเป็นช่วงที่ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองซบเซาอันเนื่องมาจากวันหยุดตรุษจีนและการส่งมอบเรือใหม่ซึ่งถูกเลื่อนมาจากปลายปีก่อน ดัชนี BDI จึงตกไปอยู่ที่ 685 จุด เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งเป็นจุดต่ำสุด ในปี 2560 ถึงแม้ว่าการปลดระวางเรือในปี 2560 มีปริมาณน้อยลงกว่าเมื่อ 2 ปีก่อน การขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนถือเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยพยุงให้ตลาดอยู่ในระดับที่ดีกว่าที่คาดการณ์ ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวขึ้นไปแตะ 1,743 จุด เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 ซึ่งเป็นระดับที่สูงที่สุดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับต่ำ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง ประกอบกับการที่อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือที่มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 และการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2563 เป็นต้นไป จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ได้ปรับตัวดีขึ้นจาก 2 ปีก่อน และบริษัทฯ หวังว่าจะได้เห็นการปรับตัวที่ดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองตลอดปี 2561 และปีต่อๆ ไป

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

((อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซุปราแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์) / 4) x 0.113473601

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว 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
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากสุด 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 สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิค 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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากสุด 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

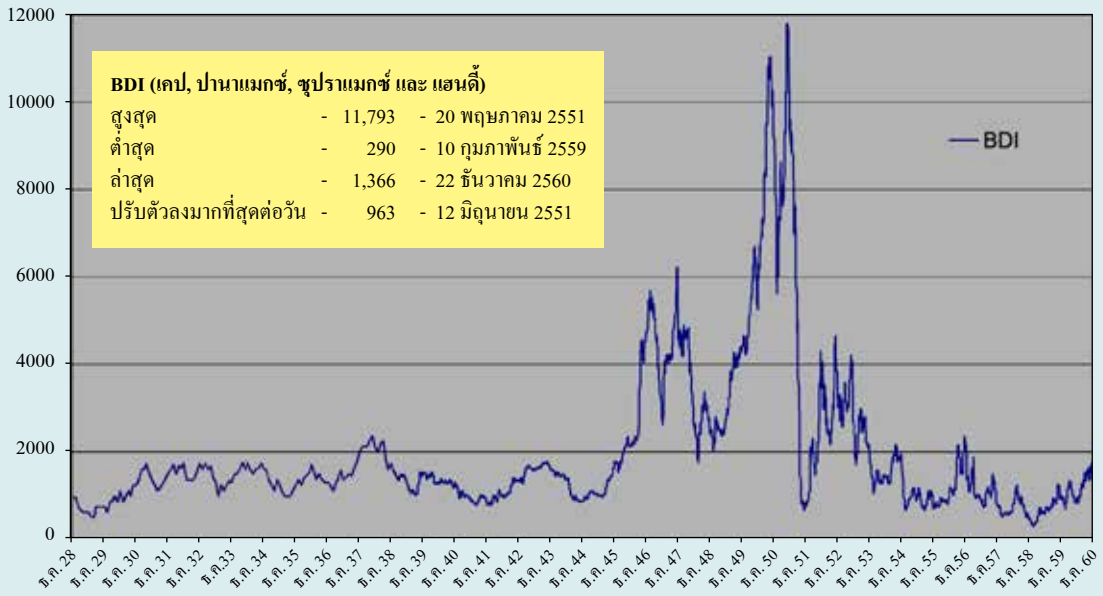
เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 6: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านแปซิฟิคเหนือ ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2560)

ดัชนีค่าระวางเรือ ("BDI") (2528-2560)



2.4 กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization "IMO") เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nation "UN") ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

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

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพิ่มเติมจากแผน SEEMP ที่เรือทุกลำต้องมี ในปี 2559 IMO ได้รับรองให้เรือทุกลำต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 ซึ่งครั้งแรกจะเป็นรายงานสำหรับรอบปีปฏิทิน 2562 ทั้งนี้ แผน SEEMP จะรวมถึงวิธีการการจัดทำรายงานดังกล่าว

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่นำส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ก็อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ Low Sulphur MGO กับเครื่องยนต์หลักกับเรือที่มีอยู่นั้นถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดนี้มีความหนืดต่ำและมีคุณสมบัติในการหล่อลื่นต่ำ

ช่วงที่สามซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายอย่างมาก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางเลือกอีกทางที่สามารถทำได้ คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือ ซึ่งก็ถือเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านทางเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในขณะที่เรือมีการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเล

แคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือนั้น ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ 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 ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้มีขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

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

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

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Code for the Security of Ships and of Port Facility: ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ค เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีมากขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎพาณิชยนาวี 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 ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และ การจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้าแล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยกลุ่ม IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงินมาใช้ปฏิบัติ การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs จะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับกองเรือของบริษัทฯ เรือแต่ละลำของบริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวจาก P+I Clubs ที่เกี่ยวข้องแล้ว

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 และ

ภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรือนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา 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 ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 อนุสัญญาดังกล่าวได้บรรลุข้อกำหนดที่วางไว้และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำใหม่ที่มีการวางกระดูกเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการสำรวจเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO อนุมัตินั้นไม่ได้รับการยอมรับจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งมีความเข้มงวด USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้นแต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงเดือนธันวาคม 2558 ยังไม่ได้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือใด ๆ อย่างไรก็ตาม ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2560 ระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 6 แบบได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว ดังนั้น เรือที่ถึงกำหนดทำ Dry Dock ภายหลังเดือนมกราคม 2561 จะไม่ได้รับการผ่อนผันจากทาง USCG โดยเจ้าของเรือจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือระบบใดระบบหนึ่งที่ได้รับอนุมัติจาก USCG เท่านั้น จากความแตกต่างระหว่าง IMO และ USCG ทำให้เรือของบริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อจะต้องเข้าเทียบท่าที่ US โดยเรือของบริษัทฯ ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามที่ IMO อนุมัติ นั้นอาจจะไม่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ซึ่งจะส่งผลให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่เมื่อข้อกำหนดของ USCG มีผลบังคับใช้ ตามกำหนดระยะเวลาที่ทาง USCG ได้วางไว้ เรือบางลำอาจจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือก่อนที่ข้อกำหนดของ IMO จะมีผลบังคับใช้

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเลที่จัดทำโดย IMO ได้มีการตกลงว่าภายในรอบปีแรกที่มีการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 จะต้องมีการกำหนดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์รวมอยู่ในระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การติดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญหรืออีเมล์ที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุมติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็คทรอนิคส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า

13. 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 มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่ง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปฏิกูลและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

15. 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 จะต้องมีใบรับรองที่ออกโดยรัฐคู่ภาคีเพื่อรับรองว่ามีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า "Vessel General Permit (VGP)" ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมตั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท็งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท็งค์ (Non-tank vessel response plan "NTVRP") ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการเข้าทำสัญญากับบริษัทประกันอัคคีภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรรองรับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency "EPA") ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเพรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- ส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างดาดฟ้าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (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 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่าดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไปข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น 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 เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) 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

     ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการเตรียมการเพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวตามกำหนดได้

  2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material ("IHM"))

17. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือหรือไม่ โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจนอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	9.30	9.50
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	14.40	12.00
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	15.16	12.50
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	13.82	11.50
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	13.84	11.50
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	14.51	12.00
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	13.82	11.50
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	12.94	10.50
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	16.31	13.50
10	ลดิกา นารี	ไทย	2555	33,869	16.65	14.00
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	23.80	20.50
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	24.24	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	20.55	18.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	20.81	18.50
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	21.41	18.50
เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ 15 ลำ		**รวม**		**494,875**	**251.56**	**215.00**
		ค่าเฉลี่ย		**32,992**	**16.77**	**14.33**
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	21.37	18.50
17	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	21.42	18.50
18	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	11.42	9.50
19	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	12.27	10.00
20	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.77	12.50
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	23.70	20.50
22	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	23.87	20.50
23	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	23.26	20.00
24	ดารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	23.54	20.00
เรือขนาดซุปราแมกซ์ 9 ลำ		**รวม**		**501,361**	**175.62**	**150.00**
		ค่าเฉลี่ย		**55,707**	**19.51**	**16.67**
25	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	25.17	22.50
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	25.35	22.50
27	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	24.81	22.50
28	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	24.65	22.50
29	สาวิตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	24.65	24.00
30	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	24.92	24.00
31	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	25.12	24.00
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	26.07	25.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		**รวม**		**505,011**	**200.74**	**187.00**
		ค่าเฉลี่ย		**63,126**	**25.09**	**23.38**
33	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	21.88	30.00
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	22.38	29.50
35	ชัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	22.12	29.50
36	ดนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	22.89	32.00
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		**รวม**		**84,558**	**89.27**	**121.00**
		ค่าเฉลี่ย		**21,140**	**22.32**	**30.25**
36 ลำ		**รวมเรือทั้งหมด**		**1,585,805**	**717.19**	**673.00**
		ค่าเฉลี่ย		**44,050**	**19.92**	**18.69**

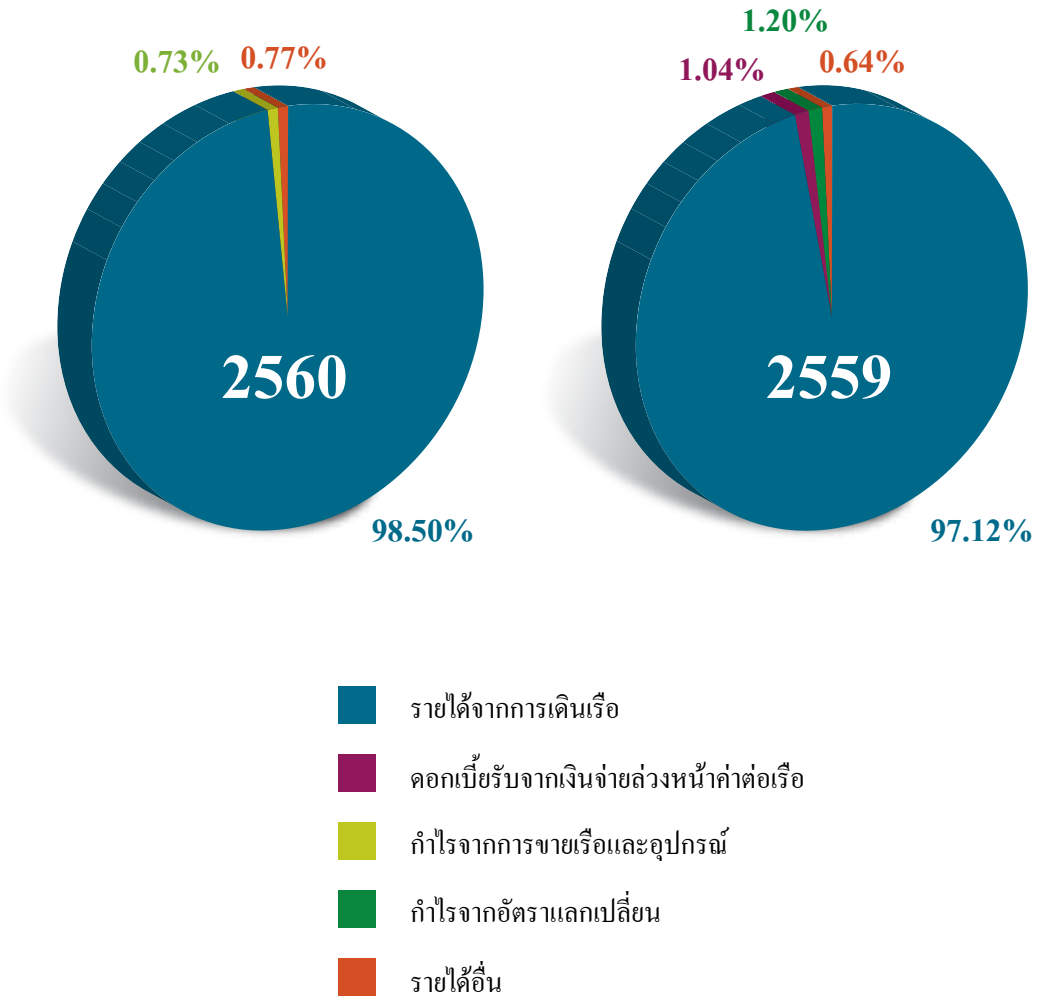
หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2560		2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,328.90	98.50	3,682.42	97.12
ดอกเบี้ยรับจากเงินจ่ายล่วงหน้าค่าต่อเรือ	0.00	0.00	39.73	1.04
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	32.15	0.73	0.00	0.00
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.00	0.00	45.43	1.20
รายได้อื่น	33.58	0.77	24.21	0.64
รวมรายได้	**4,394.63**	**100.00**	**3,791.79**	**100.00**



คณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูชนิน
- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ

นายกำธร ศิลาอ่อน
- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

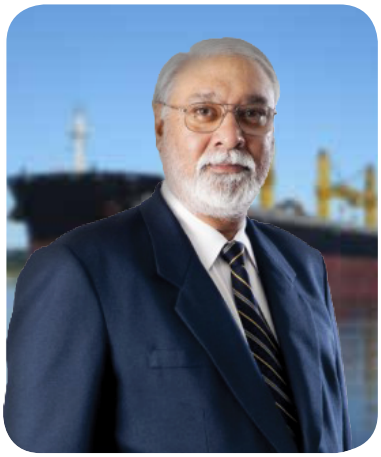
นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ

นายกิริต ชาห์
- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

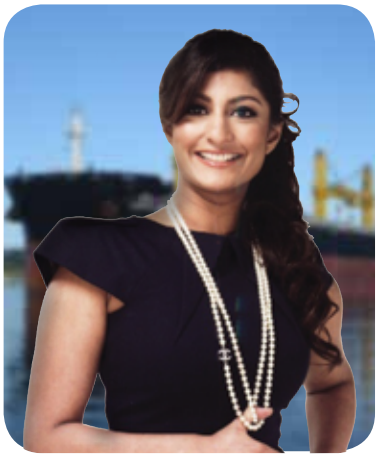
นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์
- กรรมการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน



นายไจปาล มันสุขานี
- กรรมการและกรรมการบริหาร

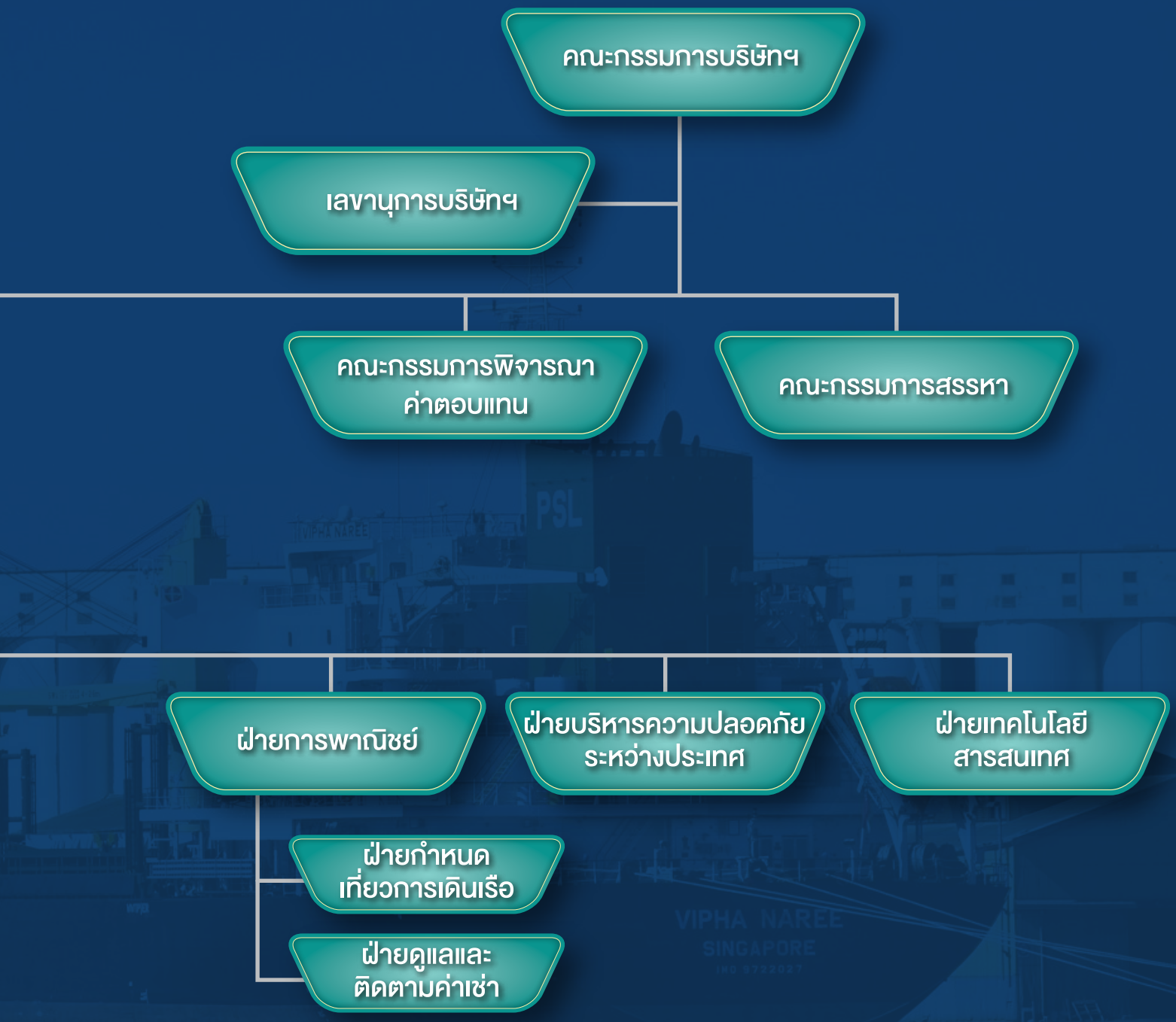


นางสาวนิชิต้า ชาห์
- กรรมการ

รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการอิสระ

นางลิน เยน ค็อก
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

โครงสร้างองค์กร


คณะกรรมการบริษัทฯ
เลขานุการบริษัทฯ
คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
คณะกรรมการสรรหา
ฝ่ายการพาณิชย์
ฝ่ายบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ฝ่ายกำหนดเที่ยวการเดินเรือ
ฝ่ายดูแลและติดตามค่าเช่า

รายงานจากคณะกรรมการ

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปีที่ 29 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ในขณะที่ปี 2559 จะถูกจดจำว่าเป็นปีที่ย่ำแย่ที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองซึ่งได้เริ่มต้นเมื่อกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สประกาศล้มละลายในเดือนกันยายน 2551 สำหรับปี 2560 ก็จะถูกจดจำว่าเป็นปีแห่งการเริ่มต้นของการฟื้นตัวของตลาดที่รอคอยมายาวนาน ดูเหมือนว่าตลาดได้ผ่านจุดต่ำสุดและได้เริ่มฟื้นตัวซึ่งน่าจะเป็นเช่นนี้ต่อไปอีกสองสามปี หากเจ้าของเรือต่างๆไม่ทำให้สถานการณ์แย่ลงโดยการสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มจากอู่ต่อเรือต่างๆซึ่งกำลังต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ปัจจัยแรกคือปริมาณเรือ (ที่มากเกิน) ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องเผชิญมาเป็นระยะเวลาพอสมควร แต่ปัญหานี้ได้บรรเทาลงอย่างมากตามที่ได้อธิบายในรายงานนี้ อีกปัจจัยหนึ่งแน่นอนว่าคืออาคอุปสงค์ เศรษฐกิจมหภาคดีขึ้นกว่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาโดยเศรษฐกิจของประเทศหลักๆของโลกมีการฟื้นตัวอย่างเห็นได้ชัด ธนาคารกลางสหรัฐได้เริ่มปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีก 3-4 ครั้งในช่วงปี 2561 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐที่ดีขึ้นจากการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกกำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของประเทศสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ จากการที่ราคาน้ำมันตกต่ำในปัจจุบันและคาดว่าจะมีราคาต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่ง ผู้บริโภคน่าจะมีเงินสำหรับจับจ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านดอลลาร์สหรัฐของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะช่วยเพิ่มอุปสงค์จากสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก อันจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสหรัฐฯ และช่วยให้มีการนำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆที่ผลิตจากประเทศจีนและประเทศต่างๆในทวีปเอเชียเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นแรงขับเคลื่อนการค้าให้เป็นไปในทิศทางบวกมากขึ้น

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 953 จุด และค่อยๆลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำสุดของปีที่ 685 จุด เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆมาอยู่ที่ 1,296 จุดในวันที่ 13 เมษายน ก่อนที่จะค่อยๆปรับตัวลงมาแตะที่ 800 จุดกว่าๆ และอยู่ที่ระดับเดิมจนถึงสิ้นเดือนกรกฎาคมซึ่งได้ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 946 จุด ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ทั้งปี 2559 และปี 2560 ดัชนีไม่ได้เป็นไปตามปกติดังกล่าว หลังจากฤดูร้อนดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องไปแตะจุดสูงสุดของปีที่ 1,743 จุดเมื่อวันที่ 12 ธันวาคมก่อนจะค่อยๆปรับตัวลดลงปิดตัวที่ 1,366 จุดในวันที่ 22 ธันวาคม 2560

ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุดในประวัติการณ์ โดยมีอัตราส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือต่อกองเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2560 ที่ร้อยละ 9.3 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับสองในช่วงศตวรรษนี้ ปริมาณการสั่งต่อเรือเฉลี่ยต่อกองเรือปัจจุบันในช่วง 18 ปีที่ผ่านมาซึ่งรวมถึงปริมาณต่ำสุดที่ร้อยละ 9.3 ในช่วงปลายปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 29.7 แสดงให้เห็นว่าอัตรา

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือปัจจุบันได้ลดลงอย่างมาก โปรดระลึกไว้ว่ามีการเลื่อนรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดออกไป เนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าทั้งต่อผู้ซื้อหรืออู่ต่อเรือ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ได้ช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทาน อันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไหร่เรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ปี 2559 เป็นตัวอย่างที่ดีที่สุดโดยไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวัน จนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 14.22 ล้านเดทเวทตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 8.52 ล้านเดทเวทตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 3.24 ล้านเดทเวทตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่มีปริมาณการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.76 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ในปี 2559 มีปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมด 29.74 ล้านเดทเวทตัน มีการรับมอบเรือใหม่จากอู่ต่อเรือทั้งสิ้น 48.25 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวร้อยละ 2.4 จากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปีไปเป็น 790.41 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2559 การจากที่ดัชนี BDI ได้ฟื้นตัวขึ้น ปริมาณการปลดระวางเรือเก่าได้ลดลงอีกในปี 2560 โดยมีปริมาณการปลดระวางเรือเพียงแค่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน แม้ว่าการรับมอบเรือใหม่จะมีปริมาณลดลงลงเกือบ 10 ล้านเดทเวทตัน โดยมีปริมาณ 38.28 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้อุปทานสุทธิขยายตัวร้อยละ 2.93 ไปเป็น 813.53 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2560 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัวในปี 2559 และปี 2560 (รวมกันทั้งสองปี ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 5) อัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับกลางๆ ก่อนสิ้นปี 2560 ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นใกล้เข้ามาเต็มที

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2560 โดยนักวิเคราะห์ต่างๆได้กล่าวว่าอุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.5 ถึงร้อยละ 4.7 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม ในที่สุดรัฐบาลจีนได้ใช้นโยบายเร่งด่วนในการควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดการผลิตเหล็กกล้าลงร้อยละ 50 ใน 4 มณฑล (31 เมืองทางตอนเหนือ) การลดการผลิตปูนซีเมนต์ร้อยละ 50 และการลดการผลิตอะลูมิเนียมร้อยละ 30 ตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 หนึ่งในผลกระทบที่ไม่คาดคิดคือมีเรือประมาณ 400-500 ลำแออัดอยู่ในท่าเรือต่างๆของออสเตรเลียและจีนซึ่งไม่มีการใช้มาตรการการลดกำลังการผลิตดังกล่าว ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือต่างๆใน East Kalimantan มีเรืออีกประมาณ 100 ลำที่รอขนถ่ายถ่านหิน บางลำรอตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 เนื่องจากฝนตกหนักเป็นอุปสรรคในการการขนส่งถ่านหิน อย่างไรก็ตาม ในช่วงขึ้นปีใหม่มีผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือมีการรับมอบเรือจำนวนหลายลำจากอู่ต่อเรือในเดือนแรกของปีเมื่อเทียบกับเดือนอื่นๆ ในขณะเดียวกันอุปทานแร่เหล็กจากบราซิลเริ่มชะลอตัวลงเนื่องมาจากฤดูฝนซึ่งเป็นตามปกติส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในไตรมาสแรกมีปริมาณน้อยที่สุดของปี จากเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัวบวกกับนโยบายลดมลพิษของจีนโดยจำกัดการผลิตของเหล็กกล้าปูนซีเมนต์และอะลูมิเนียมใน 4 มณฑลในช่วงฤดูหนาว ดัชนี BDI จะเป็นไปตามฤดูกาลปกติที่จะปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว

เริ่มตั้งแต่สัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคมจนถึงประมาณหนึ่งสัปดาห์หลังจากวันตรุษจีน หลังจากนั้น ดัชนีจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดการเคลื่อนไหวแบบรูปตัว V จากการขยายการบังคับใช้นโยบายการลดกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมหลักจากเดิม 4 มณฑลในปี 2561 ไปเป็น 14 มณฑลในช่วงตั้งแต่ปี 2562 ถึงปี 2564 จะทำให้ดัชนี BDI แตะจุดสูงสุด ณ กลางเดือนตุลาคมของทุกปี และหลังจากนั้นก็จะลดลงมาเรื่อยๆจนถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปตัว V ต่อเนื่องไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม ฤดูกาลรูปแบบใหม่ของดัชนี BDI ได้เกิดขึ้นแล้วด้วยนโยบายควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดกำลังการผลิตจากรัฐบาลจีนในช่วงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนของทุกปีใน 14 มณฑลจนถึงกลางเดือนมีนาคมของปีถัดไป

ในอดีตก่อนเข้าสู่ศตวรรษนี้ มีการคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห้งเทกองอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.2 ของตัวเลขจีดีพีโลก ต่อมาในช่วงทศวรรษแรกของศตวรรษนี้ประเทศจีนกลายเป็นผู้นำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของโลก และทำให้อุปสงค์สินค้าแห้งเทกองเพิ่มมากขึ้นถึง 2 - 3 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก หลังจากกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สล้มละลาย อุปสงค์นี้ได้ลดลงเหลือประมาณ 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ในระหว่างปี 2559 อุปสงค์สินค้าแห้งเทกองน้อยกว่า 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก จึงไม่ได้เห็นตัวเลขอุปสงค์แบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกเป็นเท่าตัวหรืออย่างน้อยมากกว่าร้อยละ 1.2 แม้ว่าดูเหมือนเป็นการคาดการณ์เกินจริงก็ตาม ในปี 2560 แนวโน้มอุปสงค์ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นแบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกประมาณร้อยละ1.2

ด้านอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองโลก ได้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ที่ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยคาดการณ์ว่าอุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในปี 2561 และปี 2562 ขณะที่อุปสงค์น่าจะเพิ่มมากขึ้นระหว่างร้อยละ 4.0 ถึงร้อยละ 4.5 ซึ่งคล้ายคลึงกับการขยายตัวของภาคอุปสงค์ในปี 2560 ซึ่งอุปทานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ความต่างระหว่างการคาดการณ์ของการขยายตัวของอุปสงค์และอุปทานสำหรับปี 2561 และปี 2562 นั้นน่าจะทำให้ตลาดแข็งแกร่งมากขึ้น เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานใกล้เข้าสู่จุดสมดุล ซึ่งการฟื้นตัวนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยไม่ว่าในอุปสงค์หรืออุปทานจะส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI อย่างมาก

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2562 หลังจากมีการผ่อนผันการบังคับใช้ออกไป 2 ปี เรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ดังนั้นเรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งในอีก 5 ปีข้างหน้าหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับต้นทุนที่สูงในการติดตั้งระบบดังกล่าวในเรือจะทำให้ไม่คุ้มที่จะติดตั้งโดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมีมูลค่าประมาณเท่าเศษเหล็กซึ่งคือราคาซาก ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกให้ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลในแง่การปลดระวางเรือ ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดากับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วในการแล่นเรือ กฎใหม่ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลดการปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มีราคาแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ดูเหมือนว่ามีแนวโน้มที่เรือจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมากขึ้น โดยสัดส่วนของการสั่งต่อเรือใหม่ที่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 1 ในช่วงปี 2555 – ปี 2558 เป็นประมาณร้อยละ 5 ในปี 2560 อย่างไรก็ตามยังคงเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวนการสั่งต่อเรือทั้งหมด (ซึ่งก็มีจำนวนน้อย) โดยเจ้าของเรือจำนวนมากใช้นโยบาย ‘รอคอยและเฝ้าดู’ แม้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถลดค่าใช้จ่ายได้โดยการใช้เชื้อเพลิงที่ราคาถูกกว่า ต้นทุนในการติดตั้งที่สูงทำให้เจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในปัจจุบันต้องใช้เวลานานกว่าจะคืนทุน นอกจากนั้น ยังคงมีความ

ไม่แน่นอนที่อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันจะตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งเจ้าของเรือยังคงต้องเฝ้าระวัง ในขณะที่เรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเริ่มมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เรือเหล่านี้ต้องแล่นอยู่ในพื้นที่ควบคุมมลพิษ (Emission Control Area) แม้ว่าต้นทุนที่สูงและความไม่แน่นอนดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนเรือสั่งต่อใหม่พร้อมการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันน้อยกว่าปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมด แต่ก็มีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะเริ่มใช้บังคับในปี 2563 กำลังใกล้เข้ามา เจ้าของเรือต่างๆ จึงต้องเผชิญกับการตัดสินใจครั้งใหญ่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในเรือของตนหรือไม่ (ข้อมูลจาก Clarksons)

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือต่างๆในที่สุดก็ได้ยุติการใช้นโยบาย “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” และได้บังคับให้ผู้กู้ปรับปรุงงบดุลด้วยการเพิ่มทุนและการระดมเงินสดผ่านแหล่งอื่นๆ โดยธนาคารยังได้ปรับปรุงงบดุลของตนเองโดยการปรับโครงสร้างหรือการเพิ่มทุนซึ่งธนาคารเหล่านี้ก็ได้ถูกบังคับจากหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ อีกทอดหนึ่ง หลังจากนั้น ในขณะที่ธนาคารบางแห่งเลิกปล่อยเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ ธนาคารอีกหลายแห่งยังคงปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้แต่ใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างไปโดยคำนึงถึงคุณภาพของผู้กู้มากกว่าปริมาณ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ธนาคารจะปล่อยกู้ให้แก่เฉพาะลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินแข็งแกร่งที่สุดและจะไม่ปล่อยเงินกู้ให้แก่ใครก็ได้ที่นำเพียงแค่เรือหรือสัญญาสั่งต่อเรือใหม่มาเสนอโดยมีส่วนทุนของเจ้าของเรือเพียงแค่ร้อยละ 10-20 เท่านั้นอย่างที่เคยเป็นมาในอดีต ดังนั้น อย่างน้อยจนกว่าบาดแผลที่ธนาคารต้องเผชิญจะหายสนิท คาดว่าจะไม่มีธนาคารที่ปล่อยกู้แบบเดิมๆ โดยจะเปลี่ยนเป็นธนาคารที่คัดสรรผู้กู้ที่มีคุณภาพเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทราบมาว่าไม่เพียงแต่ที่ธนาคารจะต้องเลือกเฟ้นผู้กู้ ธนาคารจะยังต้อง “มีเหตุผลที่เหมาะสม” (เป็นคำสุภาพของคำว่า “เคร่งครัดและเข้มงวด”) ในแง่ของวงเงินกู้ที่เสนอและการกำหนดราคา ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเจ้าของเรือขนาดเล็กที่ไม่มีงบดุลที่แข็งแกร่งและมีเงินสดที่เป็นของเจ้าของที่จำกัด เจ้าของเรือดังกล่าวนี้จะต้องมองหาแหล่งเงินทุนอื่นสำหรับเรือของตนเนื่องจากธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือแบบเดิมไม่น่าจะมีเวลาแม้กระทั่งให้เข้าพบ

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูย่ำแย่ โดยมีอู่ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอู่ต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการควบรวมกิจการ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น

ประธานอู่ต่อเรือ Yangzijiang ในประเทศจีน ให้ความเห็นว่าจีนมีอู่ต่อเรือประมาณ 60 แห่งที่ยังคงประกอบกิจการและในจำนวนนี้ คาดว่า 40 แห่งจะปิดตัวในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้าเนื่องจากไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่ โดยในขณะนี้อู่ต่อเรือบางแห่งมีคำสั่งต่อเรือเพียงแค่ 1 ลำ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการแล่นเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้น แต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่า (เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนของน้ำมันที่ค่ากำมะถันสูง) สำหรับเจ้าของเรือซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจัยนี้น่าจะทำให้การแล่นเรือช้ากลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่างๆได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดทเวทตันถูกปลดระวาง แต่ก็ไม่ดีขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ในปี 2559 ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเป็นการยืนยันถึงความผกผันกับดัชนี BDI และในปี 2560 ตัวเลขการปลดระวางได้ลดลงมาอยู่ที่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน ทั้งนี้ การปลดระวางเรือขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้การปลดระวางเรือแทบไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2564 จะมีเรือร้อยละ 23.8 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 193.70 ล้านเดทเวทตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตาม และจากแนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

ประมาณร้อยละ 9.3 ของขนาดระวางของเรือสั่งต่อใหม่ (75.30 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2564 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของอู่ต่อเรือจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7) ซึ่งจะแปรผันตรงข้ามกับความแข็งแกร่งของดัชนี BDI กล่าวคือ ยิ่งดัชนี BDI แข็งแกร่งขึ้น อัตราการความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็จะต่ำลง และเป็นไปในทางกลับกัน

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อู่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริง ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2560 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 39 ดังนั้น สำหรับปี 2560 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 23.12 ล้านเดทเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 813.53 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.9 ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่สูงขึ้นในช่วงสองปีที่ผ่านมา

ภาคอุปทานในอนาคต ตัวเลขภาคอุปทานในอนาคตในที่สุดก็ดีขึ้น มีเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจำนวน 468 ลำ หรือขนาด 38.28 ล้านเดทเวทตันในส่วนของอุปทาน ในขณะเดียวกันอัตราการปลดระวางในปีนี้อยู่ที่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน โดยเป็นเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 37 ลำ (6.88 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 35 ลำ (2.57 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/ซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 14 ลำ (0.95 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (Handymax) จำนวน 78 ลำ (3.42 ล้านเดทเวทตัน) และ เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handyzize) จำนวน 61 ลำ (1.34 ล้านเดทเวทตัน) ได้ถูกปลดระวาง การปลดระวางนี้ส่งผลให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองทั่วโลกมีความแข็งแกร่งขึ้นในช่วงต้นปี 2561 มีจำนวนถึง 813.53 ล้านเดทเวทตันในปี 2561 และ 2562 เรือใหม่ที่มีกำหนดจะมีการรับมอบมีจำนวนถึง 34.43 / 25.94 ล้านเดทเวทตัน หากสมมติว่ามีอัตราการปลดระวางรายปีอยู่ที่ 15 ล้านเดทเวทตัน (อยู่ที่ 15.16 ในปี 2560) และใช้อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ที่ร้อยละ 35 (อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ในปี 2560) ในการรับมอบเรือที่คาดไว้ในปีนี้ ปี 2561 จะมีกองเรือโลกขนาดอยู่ที่ 820.91 ล้านเดทเวทตันซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 0.91 ของทั้งปี ภายใต้สมมติฐานเดียวกันในปี 2562 จะมีกองเรือโลกอยู่ที่ 830.60 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.18 เมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปีของปี 2561 การรับมอบเรือใหม่จำนวนมหาศาลในที่สุดก็ได้สิ้นสุดลง

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสภาพตลาดในปี 2561 ถึงปี 2563 อย่างไร?** พีเอสแอลเชื่อในการปฏิบัติตามกฎต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้เสมอ ดังนั้น บริษัทฯได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 – ปี 2559 และได้ขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดอีก 2 ลำในปี 2559 – ปี 2560 บริษัทฯไม่คิดว่าจะมีเจ้าของเรือรายใดที่จะขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลมากถึงเกือบร้อยละ 33 ของกองเรือที่มีอยู่ หากตลาดแข็งแกร่งตามที่ได้คาดการณ์ไว้ การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุปทานการสั่งต่อเรือใหม่สุทธิไม่เพิ่มขึ้นมากในปี 2561 และ 2562 ซึ่งจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1 ต่อปีขณะที่คาดว่าอุปสงค์จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.0 ถึง 4.5 ต่อปี ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงและมีการปลดระวางอันเนื่องมาจากแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ในปี 2562 ถึงปี 2563 ตลาดในอนาคตข้างหน้านี้น่าจะสดใส!

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองมีแนวโน้มสร้างความประหลาดใจอยู่เสมอ จึงน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปีที่แล้ว บริษัทฯได้แสดงการคาดการณ์ที่เป็นบวกสำหรับตลาดในปี 2560 และบริษัทฯ ยังคงมีความเห็นเช่นเดียวกันสำหรับการคาดการณ์ของตลาดในปี 2561 และปีต่อๆไป เนื่องมาจากมีช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของอุปทานและอุปสงค์ในช่วงสองสามปีข้างหน้านี้ รวมถึงแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ต่อภาคอุปทานจะทำให้มีการปลดระวางเรือมากขึ้นกว่าที่บริษัทฯได้เคยคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของตัวเลขอุปทานสุทธิไว้

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองอยู่ในภาวะวิกฤต แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าระยะเวลาที่ข้าวยากหมากแพงนั้นมากสุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะเป็นปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

ภาคอุปสงค์ ความไม่แน่นอนได้จางหายไปส่งผลให้เกือบทุกประเทศทั่วโลกมีการขยายตัวในทิศทางเดียวกันซึ่งทำให้ตลาดสินค้าแห้งเทกองจะฟื้นตัวในช่วงสองสามปีข้างหน้า

ประเทศจีนซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ได้สร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขตัวเลขจีดีพีที่แข็งแกร่งกว่าคาดการณ์โดยอยู่ที่ร้อยละ 6.9 ในปี 2560 แม้ว่าตัวเลขจีดีพีของจีนจะดี แต่จีนก็ยังคงต้องต่อสู้กับคุณภาพของอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูหนาว โดยจีนได้ลดการผลิตเหล็กกล้าลงชั่วคราวร้อยละ 50 ลดกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ลงร้อยละ 50 และลดกำลังการผลิตอะลูมิเนียมลงร้อยละ 30 ใน 31 เมืองทางตอนเหนือซึ่งตั้งอยู่ใน 4 มณฑล ตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 แม้ว่าจะมีการลดกำลังการผลิตลงดังกล่าว จีนยังคงสร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยจีนนำเข้าแร่เหล็กปริมาณ 1,075.3 ล้านตันในช่วงปี 2560 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปี 2559 นอกจากนี้ จีนยังนำเข้าถ่านหิน 271.2 ล้านตันในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปี 2559 ด้วยตัวเลขจีดีพีที่ตั้งเป้าโดยรัฐบาลจีนไว้ที่ร้อยละ 6.5 สำหรับปี 2561 อุปสงค์สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์และวัตถุดิบอื่นๆ มีแนวโน้มที่จะแข็งแกร่งต่อไปในปี 2561

ในปี 2560 **สหรัฐอเมริกา**มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งด้วยตัวเลขจีดีพีที่ร้อยละ 2.3 ท่ามกลางสภาพอากาศที่แปรปรวนและการปรับอัตราดอกเบี้ยขึ้น นอกจากนั้น อัตราการว่างงานซึ่งลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 เป็นอัตราต่ำที่สุดในรอบ 17 ปี ผลกระทบของนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เช่น การปฏิรูปโครงสร้างภาษีและการใช้งบประมาณในด้านโครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้น่าจะช่วยกระตุ้นธนาคารกลางสหรัฐฯให้ยังใช้นโยบาย Quantitative Tightening ต่อไปในการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยและการปรับงบดุลเพื่อป้องกันไม่ให้เศรษฐกิจขยายตัวเกินไป ปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับสินค้าฝ้าย ข้าวสาลี ข้าวโพด และถั่วเหลืองรวมถึงการนำเข้าวัตถุดิบอื่นๆ เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจส่งผลดีต่อตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

ส่วน**สหภาพยุโรป**ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกนั้น หลังจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา คาดว่าสหภาพยุโรปจะมีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 2.4 ในปี 2560 ซึ่งจะทำให้ปี 2560 เป็นปีที่สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษ ตามข้อมูลของคณะกรรมาธิการยุโรป ความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของ 19 ประเทศในทวีปยุโรปสูงที่สุดในรอบ 17 ปี นอกจากนี้ อัตราการว่างงานอยู่ในระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2552 และเงินยูโรแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวและค่าเงินแข็งขึ้น ธนาคารกลางยุโรป (ECB) กำลังค่อยๆ ลดการซื้อพันธบัตรแสดงให้เห็นว่านโยบายการเงินแบบผ่อนคลายได้สิ้นสุดลง เนื่องจากเศรษฐกิจสหภาพยุโรปยังคงขยายตัวในปี 2561 อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ที่ใช้เพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปทั่วทั้งสหภาพยุโรปจะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้นำเข้าสินค้าเทกองรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก มีเศรษฐกิจที่ขยายตัวเป็นเวลา 7 ไตรมาสติดต่อกันซึ่งถือว่าดีที่สุดนับตั้งแต่ปี 2537 การใช้นโยบายการเงินต่างๆมากมายของนายกรัฐมนตรี อาเบะ ส่งผลให้การใช้จ่ายของภาครัฐและการปฏิรูปเชิงโครงสร้างช่วยให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นดีขึ้น นับตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งในปี 2555 อาเบะโนมิกส์ (Abenomics) ได้ช่วยให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวขึ้นประมาณ 494 พันล้านเหรียญสหรัฐ ช่วยลดหนี้ลงเหลือประมาณร้อยละ 240 ของตัวเลขจีดีพี และลดอัตราการว่างงานลงเหลือร้อยละ 2.8 การลดภาษีซึ่งประกาศใช้ในเดือนธันวาคม 2560 จะช่วยเพิ่มแรงขับเคลื่อนให้กับเศรษฐกิจญี่ปุ่น โดยการเพิ่มการใช้จ่ายด้านทุนและการใช้จ่ายของผู้บริโภค นอกจากนี้ อุปสงค์ในสินค้าจากญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกจะทำให้อุปสงค์ในวัตถุดิบต่างๆ เพิ่มขึ้นซึ่งก็จะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งทางเรือมากขึ้นตามไปด้วย

ประเทศอินเดีย ยังคงมีตัวเลขจีดีพีสำหรับปี 2560 ที่แข็งแกร่ง แม้ว่ามีความกังวลจากการเลิกใช้ธนบัตรของรัฐบาลและการริเริ่มการใช้ภาษีสินค้าและบริการ (GST) ของรัฐบาล เศรษฐกิจของอินเดียยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยคาดว่าจะกลายเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 5 ของโลกก่อนสิ้นปี 2561 นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นตลาดหลังจากที่ชนะการเลือกตั้งจะช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อเอาใจผู้มีสิทธิเลือกตั้งก่อนการเลือกตั้งครั้งหน้า นอกจากนี้อินเดียยังมีปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง จากการที่ท่าเรือมีร่องน้ำตื้นเขินและไม่มีประสิทธิภาพบวกกับการเพิ่มในการนำเข้าถ่านหินและการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐาน อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขนาดเล็กจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น

หนึ่งในสัญญาณที่น่าจะช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น คือ แผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) หรือ การริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (The Belt and Road Initiative (BRI)) ซึ่งเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจและการต่างประเทศที่กว้างไกลของผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งจะทำให้อุปสงค์การขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางเรือเพิ่มขึ้น แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในตอนกลางของจีน ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเทอร์ดาม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไพรีอัส ในปี 2559 มีการทำสัญญา การเริ่มดำเนินการ และการบรรลุโครงการต่างๆภายใต้แผนการ OBOR รวมมูลค่าประมาณ 2.5 แสนล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้เป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่และจะต้องมีขนส่งสินค้าประเภทแร่เหล็ก ถ่านหิน หินปูน ถ่านโค้ก ไม้และแร่ธาตุอื่น ๆ เช่น แร่นิกเกิล อะลูมิเนียมออกไซด์ เป็นจำนวนมากกว่าในปัจจุบัน โดยจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห้งเทกองอย่างมาก

ข้อสรุปของแผนการ OBOR

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.2 และ 20.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ 12 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) (2) กองทุนเส้นทางสายไหม (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีน (China Development Bank)

เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ของจีนที่สำคัญของแผนการ OBOR มีดังนี้

- การพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนซึ่งยังขาดแคลนการพัฒนารวมถึงภูมิภาคที่ไม่สงบของซินเจียง
- ใช้กำลังการผลิตเหล็กกล้าที่มีมากเกินความต้องการ (ร้อยละ 30) และกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ที่มากเกินความต้องการ (ร้อยละ 40)
- การส่งออกทางรถไฟของจีนและเทคโนโลยีอื่นๆ ไปต่างประเทศ
- การเปลี่ยนถ่ายจากอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากจากที่ดินที่มีราคาแพงและค่าจ้างแรงงานที่มีต้นทุนสูงในแถบชายฝั่งไปเป็นพื้นที่ภายในประเทศซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า
- อิทธิพลทางภูมิรัฐศาสตร์ในขณะที่สหรัฐอเมริกากำลังถอนตัวออกจากเอเชีย
- ลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาผ่านทางท่าเรือ Gwadar ในปากีสถาน

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านๆ มา ดังต่อไปนี้

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด

3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560)

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล Public Debt Deal of the Year สำหรับปี 2559 จากนิตยสาร Marine Money การออกหุ้นกู้จำนวน 3.59 พันล้านบาททำให้บริษัทฯได้รับรางวัลนี้ซึ่งเป็นเครื่องพิสูจน์ถึงความสำเร็จอย่างท่วมท้นของบริษัทฯในขณะที่สถานการณ์ของตลาดขนส่งสินค้าทางเรือก่อนหน้านั้นย่ำแย่ และการคาดการณ์ของผู้ลงทุนต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล 2 รางวัลคือ “Ship Owner/Operator” และ “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 และบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year ในงาน The Lloyd’s List Asia Pacific Awards 2017 และ GCSA บริษัทย่อยบริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal’s IBJ Awards ประจำปี 2560 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล Bulk Ship Operator of the Year และ เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “Bulk Ship of the Year” นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในอันดับที่สามสำหรับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยมในหมวดอุตสาหกรรม ในงาน IR Magazine Awards - South East Asia ประจำปี 2560

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,394.63 ล้านบาท (ปี 2559: 3,791.79 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 129.48 ล้านบาท รวมกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ และดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu 80.36 ล้านบาท (ปี 2559: 2,664.90 ล้านบาท รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 12,335.49 ล้านบาท (ปี 2559: 13,659.05 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปีเป็น 28,833.24 ล้านบาท (ปี 2559: 32,316.03 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เนื่องจากบริษัทฯได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu ในระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (สกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน) ซึ่งแปลงค่ามาจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) มีมูลค่าลดลง เนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2560 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559 ในระหว่างปีบริษัทฯ รับมอบเรือจำนวน 1 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ และแผนการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯได้เสร็จสิ้น

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 116.98 ล้านบาท (ปี 2559: 2,710.27 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 12.31 ล้านบาท (ปี 2559: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.19 ล้านบาท (ปี 2559: จำนวน 0.06 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองในปี 2560 หลังจากตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 9,486 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,476 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2559 นอกจากนี้รายได้จากการเดินเรือสุทธิมาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 36 ลำ ในระหว่างปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 40 ลำ ในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 25 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 17 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2560 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือ

เพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 8.67 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 6.3 ปีในปี 2560) เนื่องจากมีเรือจำนวน 13 ลำที่ถึงกำหนดซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 24 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2560 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 11.30 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 24 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.15 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 6.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine

สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางอู่ต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 12 ฉบับดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ฉบับ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาสั่งต่อเรือคงเหลือกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 11 ฉบับซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

ผลกระบวนการอนุญาโตตุลาการกับอู่ต่อเรือ Sanfu

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจกับ Sanfu จำนวน 2 ฉบับ อันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับ ได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เมืองลอนดอน เมื่อเดือนตุลาคม 2560 โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่า บริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือ ดังนั้น บริษัทฯได้ชำระสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาคืนให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu ทั้งนี้ ดอกเบี้ยจำนวน 2.63 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย (สูงสุดไม่เกิน 750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) จะครบกำหนดชำระให้แก่ Sanfu ภายในวันที่ 3 ตุลาคม 2561

ในปี 2560 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 9,486 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยอยู่ที่ 4,355 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือเล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2560 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 523 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,637 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,812 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 28.48 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 844 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,165 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ

เรือขนาดซุปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 8,269 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 9.78 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 10,091 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 10.10 (เนื่องมาจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทฯจึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) เป้าหมายของบริษัทฯคือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,992 ลำ ขนาดระวางรวม 351.67 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 170 ลำ ขนาดระวางรวม 43.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 365 ลำ ขนาดระวางรวม 67.05 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.1 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,141 ลำ ขนาดระวางรวม 168.92 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 189 ลำ ขนาดระวางรวม 15.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 690 ลำ ขนาดระวางรวม 52.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 31.0 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 807 ลำ ขนาดระวางรวม 50.77 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 139 ลำ ขนาดระวางรวม 8.74 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 64 ลำ ขนาดระวางรวม 4.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.5 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดซุปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,685 ลำ ขนาดระวางรวม 142.95 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 31 ลำ ขนาดระวางรวม 1.60 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 857 ลำ ขนาดระวางรวม 42.50 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.7 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,726 ลำ ขนาดระวางรวม 60.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 144 ลำ ขนาดระวางรวม 5.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 9.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,859 ลำ ขนาดระวางรวม 38.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 46 ลำ ขนาดระวางรวม 0.99 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.6 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 848 ลำ ขนาดระวางรวม 18.24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 47.2 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 39 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือ**สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองส่วนมากยังคงต้องเผชิญกับสภาพตลาดที่น่าท้าทาย อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

- ลดต้นทุนในการเดินเรือให้มากที่สุดแต่ยังคงคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย
- ขายสินทรัพย์อื่นๆที่ไม่ได้ใช้ในการเดินเรือหรือขายเรือเก่าและเพิ่มกระแสเงินสด
- เรียกเงินทุนเพิ่มจากผู้ถือหุ้นของตน
- หาเงินทุนเพิ่มจากหลากหลายแหล่ง เช่น หุ้นกู้ เช่าซื้อ เป็นต้น เนื่องจากอาจไม่สามารถหาเงินกู้จากธนาคารได้

บริษัทฯ ยังคงเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนดี้ไซส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือเพื่อรีไซเคิล จำนวน 15 ลำในปี 2558 – ปี 2559 และขายเรือเพื่อแล่นต่อในตลาดอีกจำนวน 2 ลำ ในปี 2559 – ปี 2560) นอกจากนั้น ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ มีความพร้อมที่จะรับมือกับอนาคต

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ลดลงในปี 2560 เนื่องมาจากประสิทธิภาพของคนประจำเรือและกองเรือที่มีอายุน้อยลง ค่าจ้างคนประจำเรือยังคงที่และไม่ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่กองเรือที่อายุน้อยลงเนื่องมาจากการขายเรือเก่าทำให้มีความต้องการคนประจำเรือน้อยลงส่งผลให้สามารถมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคนประจำเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่างๆบนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดี และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้น ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2560 นั้นลดลงจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และจะมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในเดือนมกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งเป็นความท้าทายที่มากขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและทางการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่างๆ ในขณะที่การเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะช่วยกำจัดกำมะถันส่วนเกินจากก๊าซเสียที่ปล่อยออกมาได้ หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 โดยกำหนดให้เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรือนับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้

จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าวตามรอบการตรวจเรือครั้งแรกสำหรับการต่ออายุใบรับรอง IOPP (International Oil Pullution Prevention) หลังจากที่ 8 กันยายน 2561 ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก IMO ทุกระบบในปัจจุบันยังไม่ผ่านการอนุมัติที่เข้มงวดของ US Coast Guard (USCG) โดย USCG ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับการติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งเป็นการผ่อนปรนเนื่องจาก USCG ไม่ได้อนุมัติระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือใดๆเลยจนกระทั่งเดือนธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตามในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2560 USCG ได้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 6 ระบบ เรือที่มีกำหนดการเข้าอู่แห้งหลังจากเดือนมกราคม 2561 อาจไม่ได้รับการขยายเวลาจาก USCG เนื่องจาก USCG คาดว่าเจ้าของเรือจะสามารถติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการเปลี่ยนระบบทดแทน (Alternate Management System) ที่ USCG เคยได้อนุญาตให้ใช้ไปก่อนจนกว่าจะมีการอนุมัติระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือด้วยระบบที่ได้รับการอนุมัติ หากไม่มีการผ่อนผันจาก USCG ให้ใช้ระบบทดแทนต่อไปภายในระยะเวลาที่กำหนด คาดว่าระบบทดแทนเหล่านี้บนเรือของบริษัทฯ จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ภายในเวลาที่กำหนด

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILOได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และส่งผลให้ MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือชักธงไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาให้แก่เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากเป็นการขจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนั้น ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ มีการคาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้น่าจะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Vertification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรปเช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนิน

การติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกรายปีไปยัง IMO ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่มีอำนาจ ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่สั่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เที่ยวเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาลอน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ นอกจากนี้ปฏิญญา “Tony de Brum” ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 โดย 35 รัฐรวมทั้งสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เดนมาร์ก เยอรมนี แคนาดา สาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชล ชิลีและนิวซีแลนด์ ได้กำหนดให้ธุรกิจเดินเรือมีการจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตั้งเป้าไว้ที่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ภายในช่วงกลางศตวรรษ ปฏิญญา “Tony de Brum” ยังต้องการความร่วมมือจาก IMO ในการวางกลยุทธ์ในเดือนเมษายน 2561 เพื่อลดก๊าซเรือนกระจกในการเดินเรือ ซึ่งจะมีการปรับปรุงแก้ไขอีกครั้งในปี 2566 มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ

เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่แล่นในน่านน้ำสหภาพยุโรป โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลามากและมีต้นทุนสูง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยภิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือชักธงสหรัฐฯ ชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้จมในบาฮามาสในเดือนตุลาคม 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและยังระบุ 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาSOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

จากการที่น้ำแข็งขั้วโลกกำลังละลายเนื่องจากภาวะโลกร้อนและมีการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือแถบขั้วโลกเหนือ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2557 – ปี 2558 เพื่อให้ใช้บังคับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) อนุสัญญานี้เน้นที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ และผู้โดยสารที่อยู่บนเรือซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมแถบขั้วโลกที่รุนแรงและยังรวมไปถึงกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวในสินค้า สิ่งปฏิกูลและขยะ มีการคาดการณ์ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำตามมา

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

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติภัยทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆสำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆเช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดีทัศน์ (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 หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลาและถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases)

ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแรงให้กับนายประจำเรือ 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 “ระบบการทำงานของซีลเพลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จำต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบทั่วๆไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคอยแจ้งเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่างๆอันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่นิกเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมามีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวกลายสภาพเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์กลายสภาพเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าของ IMOได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่างๆสำหรับเรือลำเล็กเพื่อที่จะขจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิตอลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่นๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติชื่อ Yara Birkeland โดยมีกำหนดปล่อยลงน้ำในปีนี้และจะเริ่มเดินเรือภายในปี 2563 ในเดือนตุลาคม บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์

Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ยังได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่างๆมากมาย อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ยังคงมีอยู่ โดยในเดือนมิถุนายน อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือต้องตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการเจาะเข้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างผิดกฎหมายและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เมื่อบริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ Maersk ตกเป็นเหยื่อของการโจมตีจากไซเบอร์ระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากมัลแวร์เรียกค่าไถ่ชื่อ NotPetya มีการรายงานว่ามัลแวร์เรียกค่าไถ่นี้ถูกซ่อนไว้ในเอกสารที่ชื่อว่า แบบแสดงรายการภาษีในยูเครน เหตุการณ์นี้ทำให้ระบบไอทีของ Maersk ปิดตัวลงและคาดว่าต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 300 ล้านเหรียญสหรัฐ ที่น่าแปลกใจคือ เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นกับบริษัท Maersk ที่ใช้เทคโนโลยีแพลตฟอร์มบล็อคเชนจาก IBM เพื่อการค้าแบบดิจิตอลและยังได้ดำเนินการเพื่อวางประกันทางทะเลบนบล็อคเชนซึ่งเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดในอุตสาหกรรม

ไม่กี่เดือนต่อมาในเดือนตุลาคม ยังมีการพบอีก 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ กล่าวคือ กลุ่มบริษัท BW ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก เปิดเผยว่าเป็นอีกหนึ่งบริษัทที่แฮกเกอร์คอมพิวเตอร์พุ่งเป้าและช่องโหว่ด้านความปลอดภัยส่งผลต่อแพลตฟอร์มการสื่อสารบนเรือ AmosConnect ของ Stratos Global ถูกเปิดเผยโดยบริษัทวิจัย IOActive

เนื่องมาจากกรณีข้างต้น ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญคือในขณะที่เรือรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์จะกลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่างๆทั่วโลกต่างหยิกยกมาพูดคุยเพื่อหาทางรับมือ

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกทำกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่างๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่างๆ เนื่องจากมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่างๆเพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่างๆมาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

การโจมตีทางไซเบอร์ต่อภาคธุรกิจได้สร้างสถิติโดยเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวภายในห้าปีและคาดว่าในปี 2561 ต้นทุนทางการเงินจากการโจมตีทางไซเบอร์จะเพิ่มสูงขึ้น

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่างๆที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอและจนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ยังไม่พบกรณีอาชญากรรมไซเบอร์
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน โดยกำหนดให้สามารถเข้าเว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้น ส่วนบนเรือใช้ระบบดาวเทียมสื่อสาร (Inmarsat) ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ

- กรณีที่ถกเถียงกันเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง เนื่องจากบริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บนเรือสามารถใช้ระบบออนไลน์ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง
- อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก เมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2560 มีภัยจากโจรสลัดและการโจรกรรมติดอาวุธบนเรือน้อยที่สุดนับตั้งแต่ปี 2538 โดยมีเรือขนาดเล็กสามลำที่แล่นเข้าใกล้ชายฝั่งโซมาเลียถูกจี้ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล และปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน มาตรการเหล่านี้จะช่วยป้องกันการโจมตีเรือของบริษัทฯ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการพยายามและการโจมตีโดยโจรสลัด 33 ครั้งในปี 2559 อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

สิ่งที่คาดหวังในปี 2561 จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปี 2560-2561

ในขณะที่ปี 2560 เป็นปีที่มีความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงทางดิจิตอลของภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือโดยมีการใช้ดิจิตอลและเทคโนโลยีใหม่ๆ เพิ่มขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น บล็อคเชน (Blockchain) สภาพแวดล้อมจริงกับวัตถุเสมือน (Augmented Reality) เรือที่แล่นโดยอุปกรณ์อัตโนมัติ (Autonomous Vessels) โดรน (Drones) การเรียนรู้เชิงลึก (Deep Learning) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) อินเตอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things) เทคโนโลยีเสมือนจริง (Virtual Reality) เทคโนโลยีหุ่นยนต์และเทคโนโลยีที่สวมใส่ได้ (Robotics and Wearable Technologies) (“Cyborg Crew”) จะส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือในปี 2561 และในอนาคตข้างหน้า เทคโนโลยีส่วนใหญ่เหล่านี้มีการใช้งานอยู่แล้วในอุตสาหกรรมอื่น ๆ และต้องการมีการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมการเดินเรือ

บล็อคเชน (Blockchain) – เป็นการปฏิวัติใหม่ในการขนส่งสินค้าทางเรือจริงหรือ?

แต่เดิมอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมอนุรักษ์นิยมและไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือมักจะอยู่ในกลุ่มท้ายๆ ที่จะมีการใช้มาตรฐานใหม่และเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างไรก็ตาม มีความพยายามที่จะใช้เทคโนโลยีบล็อคเชนในอุตสาหกรรมเดินเรือ แม้ว่าจะยังคงอยู่ในขั้นทดลองใช้ในปัจจุบันก็ตาม

เทคโนโลยี บล็อคเชน (Blockchain) คืออะไร?

บล็อคเชน มักถูกอธิบายว่าเป็นระบบการบันทึกแบบดิจิตอลที่เปิดเผยและสามารถใช้ร่วมกันได้ ซึ่งระบบดังกล่าวสามารถตั้งโปรแกรมให้บันทึกธุรกรรมทางการเงินหรือข้อมูลที่สำคัญอื่นๆได้ ข้อมูลที่เก็บรักษาไว้ในบล็อคเชนอยู่ในฐานข้อมูลที่ใช้ร่วมกันซึ่งใช้เครือข่ายคอมพิวเตอร์ในการส่งสัญญาณ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล จะมีการบันทึกว่าอะไรเปลี่ยนแปลง เมื่อใดและอย่างไร เมื่อเทียบกับข้อมูลที่จัดเก็บไว้ในที่เดียว ข้อมูลที่เก็บไว้ในบล็อคเชนจึงเป็นแบบสาธารณะและตรวจสอบได้ง่าย เนื่องจากไม่มีฐานข้อมูลส่วนกลางที่สามารถถูกแทรกแซงได้ และยังสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายผ่านทางอินเทอร์เน็ต

เทคโนโลยีบล็อคเชนส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือได้อย่างไร?

ในปี 2557 บริษัท Maersk พบว่าเพียงแค่การขนส่งสินค้าแช่เย็นจากแอฟริกาตะวันออกไปยังยุโรปจะต้องใช้คนและบริษัทเกือบ 30 ราย รวมถึงต้องใช้การสื่อสารต่างๆกว่า 200 ครั้ง IBM ประเมินค่าใช้จ่ายจากเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบริหารคิดเป็นถึงหนึ่งในห้าของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ งานเอกสารยังอาจมีความล่าช้า การวางเอกสารผิดที่ และการแก้ไขที่เป็นการฉ้อฉล ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น

เทคโนโลยีบล็อคเชนอาจสามารถกำจัดอุปสรรคเหล่านี้ได้โดยทำให้ลดระยะเวลาในการดำเนินการ เพิ่มความแม่นยำ เพิ่มความโปร่งใส่เนื่องจากเป็นบันทึกสาธารณะและง่ายต่อการเข้าถึง เพิ่มความปลอดภัย และลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากลดการใช้หรือไม่มีการใช้เอกสารในรูปกระดาษและลดค่าใช้จ่ายในการบริหาร

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เทคโนโลยีบล็อคเชนน่าจะกำจัดข้อกำจัดบางอย่างได้ อันรวมไปถึงการปรับระบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสัญญาโดยเฉพาะสัญญาการขนส่งทางเรือ ความยืดหยุ่นในขณะที่ยังมีการเจรจาเงื่อนไขสัญญา รวมถึงความร่วมมือและการนำไปใช้โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างของการใช้งานในปัจจุบันในการขนส่งสินค้าทางเรือ

ในเดือนมิถุนายน 2560 IBM และ Maersk ได้ประกาศความร่วมมือกันในการใช้เทคโนโลยีบล็อคเชนเพื่อช่วยในการเปลี่ยนแปลงภาคอุปทานทั่วโลก โดยระบบนี้จะช่วยในการจัดการและติดตามเส้นทางของเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ทั่วโลก เป็นการป้องกันข้อผิดพลาดจากมนุษย์ ความล่าช้าที่ไม่พึงประสงค์และภัยคุกคามทางไซเบอร์ ความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ได้เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากบริษัท Maersk ได้กลายเป็นข่าวพาดหัวในปีที่แล้วในฐานะที่เป็นหนึ่งในเหยื่อของการโจมตีเรียกค่าไถ่มัลแวร์ทั่วโลกซึ่งก่อให้เกิดการหยุดชะงักในระบบคอมพิวเตอร์ทั่วโลกของบริษัทและทำให้บริษัทสูญเสียกำไรจำนวน 300 ล้านดอลลาร์ในไตรมาส 3 ปี 2560

ในเดือนกันยายนปี 2560 บริษัทเอินส์ทแอนด์ยังได้ประกาศแผนการที่จะเปิดตัวแพลตฟอร์มบล็อคเชนตัวแรกสำหรับการประกันภัยทางทะเล รวมไปถึงบริษัทไมโครซอฟต์ บริษัท A.P Moller-Maersk และบริษัทอื่นๆ จะมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ความเสี่ยง และความรับผิด ซึ่งจะช่วยให้บริษัทต่างๆ ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านประกันภัยและสร้างความมั่นใจในความโปร่งใสระหว่างลูกค้า โบรกเกอร์ ผู้ประกันและบุคคลที่สามอื่นๆ

ในเดือนธันวาคมปี 2560 Mitsui OSK Lines (MOL) ได้ร่วมกับ IBM ประเทศญี่ปุ่น และบริษัทอื่น ๆ เพื่อสาธิตว่าเทคโนโลยีบล็อคเชนสามารถดำเนินการข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด นอกเหนือจาก MOL แล้วมีผู้เข้าร่วม

อีก 5 ราย ได้แก่ บริษัท Sumitomo Mitsui Financial Group ธนาคาร Sumitomo Mitsui Banking Corporation สถาบัน Japan Research Institute Limited บริษัท Mitsui & Co บริษัท Mitsui Sumitomo Insurance Company และบริษัท IBM Japan ได้เข้าร่วมการทดสอบนี้

หน่วยงานทางภาครัฐต่างๆโดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรปกำลังให้ความสนใจกับเทคโนโลยีบล็อคเชน โดยกระทรวงพาณิชยนาวีของประเทศเดนมาร์กกำลังบังคับใช้แผนการการดูแลการนำร่องโดยเทคโนโลยีบล็อคเชนสำหรับเรือที่จดทะเบียนรัฐท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp ได้เริ่มการใช้งานระบบการบริหารโดยใช้เทคโนโลยีบล็อคเชน (ข้อมูลจาก Banchero Costa)

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อนี้

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.47 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 170 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

บทสรุป

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2561 ถึงปี 2563 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ในปี 2561 ถึงปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการการคุ้มครองทางการค้าของประเทศที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินที่ยังมีเกินความต้องการ และกำลังการผลิตที่อู่ต่อเรือสามารถรับรองการสั่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆสำหรับปี 2561 ถึงปี 2563 ซึ่งรวมไปถึงแผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.2 ถึง 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ เศรษฐกิจสหรัฐที่ดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงซึ่งช่วยให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆลดลงทำให้มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ค่าเงินต่างๆในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว เวลาเท่านั้นจะที่บอกได้ว่าปี 2561 ถึงปี 2563 จะจบลงอย่างน่ายินดีหรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

อุปทาน - ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมาณร้อยละ 23.8 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 193.70 ล้านเดทเวทตัน) จะอายุเกิน 15 ปีในระหว่างปี 2561 ถึงสิ้นปี 2564 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนที่สูง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2561 ถึงปี 2564 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือสั่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 9.3 (ขนาดระวางรวม 75.30 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลก มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2564 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่อู่ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7) ซึ่งจะช่วยชะลอเวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดระวางเรือ

ด้านการเงิน - จากที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์เมื่อปีที่แล้ว ในขณะที่ตลาดค่าระวางได้ฟื้นตัวในปี 2560 แต่สถานการณ์ในการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือกลับยังคงเลวร้าย โดยตลาดทุนยังคงขาดแคลนในปี 2560 เนื่องจากธนาคารต่างๆได้เลิกใช้นโยบาย "เพิกเฉยและขยายระยะเวลา" และได้เลือกเฟ้นผู้กู้ รวมทั้งคำนึงถึงวงเงินที่สามารถปล่อยกู้ได้ ส่งผลให้เจ้าของเรือต่างๆต้องมองหาแหล่งเงินทุนใหม่ๆ ดังนั้น จึงมีการแย่งชิงเงินทุนจากแหล่งเงินทุนทางเลือกต่างๆที่มีอยู่มากกว่าจากธนาคาร บริษัทลีสซิ่งต่างๆจากจีน ซึ่งได้เริ่มปล่อยกู้ให้กับธุรกิจเดินเรือเมื่อไม่นานมานี้ยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องด้วยการปล่อยกู้ถึง 1.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐซึ่งเป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงกับปี 2559 อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าจำนวน 1.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐนี้ไม่ได้เป็นเงินทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับธุรกิจเดินเรือ เนื่องจากบริษัทลีสซิ่งหลายรายยังคงต้องพึ่งพิงธนาคารต่างๆทั้งในจีนและทวีปยุโรปซึ่งได้ปล่อยกู้ให้บริษัทลีสซิ่งแทนที่จะปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ ผู้ลงทุนภาคเอกชนซึ่งเคยให้เงินทุนแก่อุตสาหกรรมเดินเรือจำนวนมากในอดีตที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี 2554 ถึงปี 2557 ยังคงไม่มีความเคลื่อนไหว สัดส่วนของเงินทุนจากภาคเอกชนให้แก่อุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2560 อยู่เพียง 1,302 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับปี 2556 ที่มีการเทเงินทุนให้แก่อุตสาหกรรมนี้เกือบ 7,500 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือกว่า 5 เท่าของปี 2560 เงินทุนจากผู้ลงทุนภาคมหาชนในฐานะแหล่งเงินทุนของธุรกิจเดินเรือมีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยมีการระดมทุนจำนวน 4,792 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวน 4,562 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2559 อย่างไรก็ตาม เงินเพิ่มทุนส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มทุนของบริษัทที่มีอยู่ในตลาดและแทบจะไม่มีการออกหุ้นของบริษัทเข้าตลาดใหม่ (IPO) ดังนั้น เงินทุนที่เพิ่มขึ้นจากแหล่งดังกล่าวจึงไม่ควรเข้าใจผิดว่าแหล่งเงินทุนจากตลาดทุนนั้นสดใส และตามที่บริษัทฯ ได้กล่าวในปีที่แล้ว ปัจจัยนี้ควรเป็นเครื่องบ่งบอกถึงความสิ้นหวังของบริษัทเดินเรือต่างๆ ซึ่งต้องจัดหาเงินสดไม่ว่าด้วยวิธีใดก็ตามและไม่ว่าต้นทุนเท่าใดก็ตาม แม้ว่าเงินทุนนั้นจะส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงหรือในบางกรณีแทบไม่เหลือก็ตาม แหล่งเงินทุนหลักของอุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2560 คือ ตลาดหุ้นกู้ โดยในปี 2560 มีการระดมเงินทุนจากตลาดหุ้นกู้มากถึง 8,147 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับปี 2558 ที่จำนวน 4,611 ล้านเหรียญสหรัฐ และปี 2559 ที่จำนวน 4,541 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ เกือบร้อยละ 60 ของเงินทุนทั้งหมดของอุตสาหกรรมมาจากตลาดหุ้นกู้ตลาดทุนทั้งภาคเอกชนและภาคมหาชน โดยมีการระดมทุนจากตลาดหุ้นกู้นอรเวย์ถึง 3,172 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวน 1,138 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2559 ซึ่งจะยิ่งน่าประหลาดหากดูตัวเลขของเงินทุนที่ระดมได้จากตลาดหุ้นกู้ของสหรัฐฯ ซึ่งมีจำนวน 3,145 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับจำนวนเกือบ 4,000 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2559 หรือจำนวนสูงถึง 20,458 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2556 ในขณะที่ปี 2560 ดูไม่ค่อยจะดีนักในแง่แหล่งเงินทุนสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ แต่สถานการณ์การระดมทุนอาจย่ำแย่กว่านี้หากไม่มีตลาดหุ้นกู้นอรเวย์ สรุปได้ว่าปี 2560 เป็นปีที่น่าท้าทายเช่นเดียวกับปี 2559 ในด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน (ตัวเลขต่างๆมาจากนิตยสาร Marine Money)

ดังนั้นเช่นเดียวกับเมื่อต้นปี 2560 ในขณะที่มีการคาดการณ์เชิงบวกต่อตลาดค่าระวางในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงมองเชิงลบต่อสถานการณ์การจัดหาแหล่งเงินทุนในปี 2561 แม้ว่าอาจจะไม่ได้เป็นสิ่งที่เลวร้ายเนื่องจากความยากลำบากในการหาแหล่งเงินทุนที่มีต้นทุนต่ำจะส่งผลให้ปริมาณเรือใหม่ลดลงซึ่งจะเป็นเครื่องยั้งไม่ให้มีการสั่งต่อเรือใหม่จากเจ้าของเรือซึ่งส่วนมากมักจะทำตามตลาดค่าระวางเรือที่ฟื้นตัวหากมีแหล่งเงินทุนที่เพียงพอ ดังนั้น ในปีข้างหน้านี้ เจ้าของเรือที่มีสถานการณ์การเงินที่แข็งแกร่งที่สุดจะอยู่รอด และเจ้าของเรือที่แข็งแกร่งจะได้รับผลกำไร

สุดท้ายนี้ เพื่อเป็นการส่งท้ายด้วยข้อความเชิงบวก บริษัทฯ ขอกล่าวถึงความคิดเห็นล่าสุดจากเมืองดาวอสในประเด็นเรื่องเศรษฐกิจโลกโดย Allan Murray บรรณาธิการของ Fortune CEO Newsletter

"ข้าพเจ้าได้เข้าร่วมการประชุมสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ในเมืองดาวอสมานานกว่าสองทศวรรษแล้วและไม่เคยมีครั้งไหนที่การประชุมจบลงด้วยการที่ผู้เข้าร่วมประชุมจากประเทศต่างๆมองแนวโน้มเศรษฐกิจเป็นไปในทางที่ดีเหมือนในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยมีเหตุผลดังนี้

- *เศรษฐกิจโลกกำลังประสบกับความบังเอิญที่ไม่ปกติ โดยเศรษฐกิจของทุกภูมิภาคหลักของโลกกำลังขยายตัวพร้อมๆกัน แม้แต่ The New York Times ยังได้ยกประเด็นนี้ขึ้นพาดหัวในสุดสัปดาห์นี้*
- *เมื่ออัตราการว่างงานลดลงและอัตราเงินเฟ้อคงที่ เราจะต้องเผชิญกับความกดดันที่สูงเป็นเวลาอีกหลายปีที่ค่าจ้างและผลตอบแทนอื่นๆ สำหรับคนงานจะเพิ่มขึ้นหลังจากที่ซบเซามาเป็นทศวรรษ โดยบริษัทบางแห่งได้จ่ายโบนัสให้แก่คนงานในขณะที่มีการใช้มาตรการภาษีใหม่*

- *วาระทางการค้าของประธานาธิบดีทรัมป์ที่กล่าวว่า "อเมริกาต้องมาก่อน" ได้ถูกปรับปรุงที่เมืองดาวอสให้สมเหตุสมผลมากขึ้นเป็น "อเมริกาต้องมาก่อนแต่ไม่ใช่แค่อเมริกาโดยลำพัง" แต่ยังคงต้องรอดูในทางปฏิบัติ โดย Greg Ip แห่งนิตยสาร Wall Street Journal ได้เขียนไว้เมื่อสุดสัปดาห์นี้ว่า คำกล่าวดังกล่าวของประธานาธิบดีทรัมป์ได้ช่วยลดความกังวลทางการค้า*
- *ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการประมวลผลข้อมูลดิจิตอลที่เพิ่มมากขึ้นและทำให้กลายเป็นปัญญาประดิษฐ์ (AI) จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านผลผลิตทางธุรกิจอย่างมหาศาลรวมไปถึงการแก้ปัญหาทางสังคมที่ยากลำบาก รัฐมนตรี Philip Hammond แห่งสหราชอาณาจักรได้กล่าวในเมืองดาวอสว่า AI สามารถ "เพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นสองเท่าในเศรษฐกิจยุคใหม่ก่อนปี 2578"*
- *ผู้นำทางธุรกิจระดับโลกยุคใหม่กำลังทบทวนความรับผิดชอบของบริษัทของตนต่อสังคม โดยการเปลี่ยนแปลงนี้ได้รับแรงกระตุ้นจากประชานิยม ความเชื่อมั่นที่ลดลง ความล้มเหลวของรัฐบาลและการที่คนทำงานรุ่นใหม่ที่ต้องการนายจ้างที่ทำสิ่งดีๆให้แก่โลก*
- *อเมริกาเป็นประเทศที่น่าสนใจในการลงทุนที่สุดในโลก หลังจากสูญเสียตำแหน่งให้แก่จีนไปในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยกฎหมายภาษีฉบับใหม่จะส่งเสริมให้อเมริกาน่าลงทุนยิ่งขึ้น*

ที่กล่าวมาทั้งหมดไม่สามารถลดภัยคุกคามทางการเมืองระหว่างประเทศที่โลกกำลังเผชิญได้ และคงไม่สามารถเพิกเฉยความท้าทายที่ยิ่งใหญ่ในการเตรียมบุคลากรทั่วโลกให้พร้อมรับมือโลกแห่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ไปได้

อย่างไรก็ตาม เป็นช่วงเวลาที่น่าจดจำ ถึงแม้ทั้งหมดที่กล่าวมาอาจไม่เป็นความจริงแต่ทั้งหมดเหล่านี้ก็ไม่ได้แย่จริงๆ แล้ว ประเด็นทางเศรษฐกิจเชิงลบต่างๆที่มีการถกเถียงกันในเมืองดาวอสล้วนแต่เป็นข่าวที่ดีทั้งหมดซึ่งเป็นที่น่าพอใจดังที่ Larry Summers เขียนไว้ในคอลัมน์เมื่อสัปดาห์ที่แล้วว่าหากเปรียบเทียบเศรษฐกิจในปัจจุบันกับเศรษฐกิจในช่วงปี 2533 ถึงปี 2549 แล้วนั้น "สิ่งเดียวที่เราต้องกลัวคือการไม่มีความกลัว"

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริหารของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ และ นายคูชรู คาลี วาเดีย ดำรงตำแหน่ง กรรมการ (การเงิน) และนายไจปาล มันสุขานี ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2560 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง (ร้อยละ100) ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง ยกเว้นนายไจปาล มันสุขานี เข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง (ร้อยละ 25) คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2560 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย

กรรมการบริหาร

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศิลาอ่อน และนางลิน เยน ค็อก ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ในระหว่างปี 2560 นางลิน เยน ค็อก ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 แทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งได้เกษียณอายุจากการเป็นกรรมการบริษัทเนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการ ที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2560 คณะกรรมการสรรหามีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2560 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2559 เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่หมดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่หมดวาระให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง (ยกเว้นนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ) และได้แต่งตั้งนางลิน เยน ค็อกแทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับปี 2560 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ จำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ชาห์ ดำรงตำแหน่ง สมาชิกคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

สำหรับปี 2560 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม ทุกครั้งเพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับ ปี 2560 โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณา เปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 ได้อนุมัติค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

สำหรับปี 2560 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการพิจารณา ค่าตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ จำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นางลิน เยน ค็อก และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

ในระหว่างปี 2560 มีการเปลี่ยนแปลงสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังต่อไปนี้

1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ อดีตประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้เกษียณอายุจากการดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งมีผลให้ท่านพ้นจากการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆทั้งหมด อันรวมถึงคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
2. นายกำธร ศิลาอ่อน ซึ่งเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560
3. นางลิน เยน ค็อก ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2560 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบ งบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2560 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงต่างๆ และกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การสอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกัน

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 6 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 จำนวน 5 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าโดยสารเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย จัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

การสอบทานในรายการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯและบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ และจัดอยู่ในกลุ่ม TOP QUARTILE ของบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดระหว่าง 3,000 ล้านบาท ถึง 9,999 ล้านบาท

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของ บริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาหารือกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2559: 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2560	ปี 2559
1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ*	1/1	4/4
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	4/4
4. นางลิน เยน ค็อก**	3/3	-

* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่เกษียณอายุในปี 2560

** สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2560

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2561 ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544 ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2561 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2561 (ปีที่เสนอ)	ปี 2560
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.00 ล้านบาท	2.00 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.52 ล้านบาท	3.03 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.42 ล้านบาท	0.40 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.85 ล้านบาท	0.85 ล้านบาท
รวม	**5.79 ล้านบาท**	**6.28 ล้านบาท**

การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

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

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีโดยได้เผยแพร่ให้พนักงานทุกคนทราบผ่านช่องทางอีเมล์ และได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **“การกำกับดูแลกิจการ”** ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับรางวัลหรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 8 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2560 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดระหว่าง 3,000 – 9,999 ล้านบาท ในงาน SET Awards ประจำปี 2559
- ได้รับรางวัล “Public Debt Deal of the Year” สำหรับปี 2559 จาก Marine Money นิวยอร์ก สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับการคัดเลือกให้เป็นอันดับที่ 3 สำหรับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year” ในงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 2559 และ 2560
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” ในงาน IBJ Awards ประจำปี 2560
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม 50 อันดับแรกของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย ประเมินจากแนวทางการกำกับดูแลกิจการของอาเซียน สำหรับปี 2013/2014 และปี 2015 (ASEAN Corporate Governance Scorecard Guidelines) โดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และ ธนาคารAsian 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 “เจ้าของเรือ/ผู้ประกอบกิจการแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2557
- เป็นหนึ่งในสามบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “บริษัทเรือแห่งปี” จากงาน BIMCO Awards ประจำปี 2557
- ได้รับคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ รางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2557
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเปียก/แห้งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุด” ในเอเชีย จากงาน Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาชิม 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 ฮาชิม 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

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ 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 มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ 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)
- การดำรงตำแหน่งของกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- 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

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2560 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2560 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2561
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2560 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 55 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2560 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 39 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2560 (จัดส่งล่วงหน้า 32 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่างๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น 1) ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ 2) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 และ 3) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งทุกเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบทานเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 กรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการ 2 ท่าน กล่าวคือ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการสรรหา) เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ทั้งนี้ รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี ทั้งนี้ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งเลขานุการในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวีดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ(แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น 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 มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันที หรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวโยง ลักษณะของความเกี่ยวโยงกัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ **“การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน”** ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

ด้านผู้บริหาร : บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมและค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านพนักงาน : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **"รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน"** ในรายงานประจำปีนี้

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

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

ด้านนายหน้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกัน และข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านคู่ค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

ด้านคู่แข่งทางการค้า : บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และไม่พยายามที่จะทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งไม่พยายามเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

ด้านชุมชนและสังคม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายาม

เข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ : นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ และจริยธรรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ 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 มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชั่นทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชั่น โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชั่นต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัยรวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

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

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายต้านทุจริตเพื่อประเทศไทย หรือ Partnership Against Corruption for Thailand (PACT) ซึ่งเป็นเครือข่ายขององค์กรจากหลากหลายสาขาที่มีเป้าประสงค์ในการต่อต้านการทุจริต ที่ริเริ่มขึ้นโดยสถาบันไทยพัฒน์ และหุ้นส่วนความร่วมมืออื่นๆ

ในปี 2560 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชั่น ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชั่น และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเมือง เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิผล
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชั่นใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆสามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมล์ให้กับ คุณธีระ วิภูชนิน กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วิภูชนิน
256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล
แขวงจันทรเกษม เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล์

acthira@hotmail.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯจะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

การปกป้องผู้รายงาน

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

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2560 และ 2559 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2560			2559		
		คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
4. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ*	กรรมการอิสระ	0.14	0.10	0.24	0.55	0.40	0.95
6. นางสาวนิชิต้า ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7. นายกิริต ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
9. นายกำธร ศิลาอ่อน**	กรรมการอิสระ	0.55	0.35	0.90	0.55	0.20	0.75
10. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
11. นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12. นางลิน เยน ค็อก***	กรรมการอิสระ	0.41	0.15	0.56	-		-
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี ****		**6.70**	**0.80**	**7.50**	**6.70**	**0.80**	**7.50**

* กรรมการที่เกษียณอายุจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2560 เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2560

*** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2560 แทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

**** ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาส ให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน (จ่ายให้ผู้บริหารที่เกษียณอายุการทำงานในปี 2559) ซึ่งในระหว่างปี 2560 และปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 13 ท่าน (ปี 2559: 13 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 80.79 ล้านบาท และ 89.31 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนที่จ่ายให้กรรมการผู้จัดการในปี 2560 เป็นจำนวนเงินรวม 15.15 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินเดือน 8.07 ล้านบาท โบนัส 1.36 ล้านบาท ภาษีเงินได้ที่บริษัทฯออกให้ 4.55 ล้านบาท ค่าตอบแทนกรรมการ 0.55 ล้านบาท ค่าเช่าบ้าน 0.60 ล้านบาท และค่าตอบแทนอื่นๆ 0.02 ล้านบาท

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
3. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2560 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
3. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ
4. นายชีลาล โกปีนาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
5. นายเซบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่*	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
6. นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน	กรรมการ (ด้านเทคนิค)
7. นายนีลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
8. นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
9. นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
10. นายประชาน มหาลิงกัม	ผู้จัดการอาวุโส (ด้านเทคนิค)
11. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
12. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
13. นางสาวนลินทิพย์ ศานตินานนท์	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในระหว่างปี 2560

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2560	2559	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.68	0.11	6.22	0.79	0.06	3.95	1.04	0.01	9.90
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.70	0.01	4.32	0.38	0.03	2.73	0.52	0.00	6.53
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.63	0.06	2.16	0.39	0.03	1.52	0.52	0.01	6.14
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.21	6.87	5.24	1.05	10.35	4.79	1.08	17.44	4.95	0.06	50.81
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.25	0.03	1.20	0.20	0.04	0.64	0.25	0.01	3.81
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.16	0.05	0.52	N.A.	N.A.	N.A.	0.18	0.01	2.33

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2560	2559	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	1.00	1.65	0.80	1.16	0.22	0.33	2.70	7.32
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.52	0.97	0.40	0.74	0.14	0.22	1.49	3.80
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	0.91	0.44	0.74	0.14	0.18	1.49	3.80
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.21	6.87	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.54	0.95	0.45	0.86	0.06	0.36	1.81	2.32
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2560

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2560	2559	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
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	0.78	0.41	0.65	0.10	0.18	3.81	4.72
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.42	0.67	0.35	0.58	0.16	0.17	1.91	2.82
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.21	6.87	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2560

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2560	2559	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
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.53	1.07	0.46	0.76	0.07	0.11	2.78	7.58
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.55	1.08	0.45	0.76	0.06	0.08	4.18	8.98
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.21	6.87	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2560

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล์ kh@preciousshipping.com
คุณคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล์ kw@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2560	33	32	8	6	79
2559	19	13	5	8	45
2558	33	20	3	5	61

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

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 ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ที่มีความเข้มกว่ากฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

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

  “ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความรวมถึง ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิผล

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีการกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

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

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึง

การส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- 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 เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ **“คณะผู้บริหาร”** ในรายงานประจำปีฉบับนี้

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ 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 ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัท ฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ **“โครงสร้างการจัดการ”** ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2560 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส 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 8 พฤศจิกายน 2560 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2561

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการ

ปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2560 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการครั้งที่ 1/2561 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญและเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวโยงกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการเกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

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

ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจ หน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนมีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบ

ภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	41 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
การฝึกอบรม	
ธันวาคม 2560	เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “วิธีปฏิบัติสำหรับบอร์ด ในการกำกับดูแลการป้องกันและรับมือภัยไซเบอร์” จัดโดย ก.ล.ต. และ บีเอสเอ พันธมิตรซอฟต์แวร์
ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “แนวทางการต้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวาณิชธนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส 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 ภูมิไชย
ประสบการณ์	
สิงหาคม 2555 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 – 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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

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

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวสิรสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
อายุ	34 ปี
การศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ
ประวัติการฝึกอบรม	
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ตุลาคม 2553	เข้าอบรมหลักสูตร“Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ตุลาคม 2551	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตุลาคม 2550	เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
กันยายน 2549	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประสบการณ์	
2560 – ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรกฎาคม 2554 – 2559	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2550 – 2554	เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
2548 – 2549	เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไดกิ้น อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 7 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่

กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2560 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย จำนวนที่เข้าประชุม /จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด					การประชุมสามัญประจำปี
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา	
1. นายธีระ วิภูชนิน	7/7	-	-	-	-	1/1
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	7/7	4/4	-	-	-	1/1
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	7/7	4/4	-	-	-	1/1
4. นายไจปาล มันสุขานี	7/7	1/4	-	-	-	1/1
5. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ*	1/1	-	1/1	-	1/1	0/1
6. นางสาวนิชิต้า ชาห์	6/7	-	-	-	-	1/1
7. นายกิริต ชาห์	6/7	-	-	2/2	-	1/1
8. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	4/7	-	-	-	2/2	0/1
9. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	7/7	-	4/4	2/2	-	1/1
10. นายกำธร ศิลาอ่อน	7/7	-	4/4	2/2	2/2	1/1
11. นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	7/7	-	-	-	-	1/1
12. นางลิน เยน ค็อก**	6/6	-	3/3	-	1/1	1/1

* กรรมการที่เกษียณอายุจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในเดือนเมษายน 2560 แทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

สำหรับปี 2560 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2560 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2560 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ "ดีเลิศ" และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2561

5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 ชุด คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2560 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย" (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2560
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการสรรหา	ดีเลิศ
คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	ดีเลิศ

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2561

5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก

- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์ และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2561

5.7 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

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

5.8 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯในปีที่ผ่านมา

ปี	กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
2555	นายกำธร ศิลาอ่อน 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	สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (TCEB) ร่วมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
	นางสาวนิชิต้า ชาห์	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
	นายกำธร ศิลาอ่อน	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (Top Executive Program in Commerce and Trade)	สถาบันวิทยาการการค้า
2560	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดในทางอาญาของกรรมการ	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ร่วมกับ บริษัท ฮันตัน แอนด์ วิลเลี่ยมส์ (ไทยแลนด์) จำกัด
	นางลิน เยน ค็อก	Executive Programme - Corporate Innovation	Stanford Graduate School of Business

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 1 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2560 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการไม่มีกรรมการอิสระที่มีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องเกิน 9 ปี	เนื่องจากเป็นการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำให้แล้วเสร็จภายในปีนี้

การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการและ ผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตน (รวมถึงของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอย่างครบถ้วนในระหว่างปีที่ผ่านมา

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

คณะกรรมการบริษัทฯได้ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในและได้ทบทวนนโยบายของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการประพฤติผิดกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทฯ โดยเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติปรับเปลี่ยนนโยบายการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเข้มงวดมากขึ้นโดยให้มีการขยายช่วงเวลาห้ามการซื้อขายหุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จากที่กล่าวข้างต้นเป็น “ 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ” โดยให้นโยบายใหม่ดังกล่าวนี้มีผลบังคับใช้ทันที นอกจากนั้น ยังกำหนดให้นโยบายดังกล่าวบังคับใช้รวมไปถึงพนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆด้วย

นอกจากนี้ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง แจ้งบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการ ถึงความตั้งใจที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ของตนรวมถึงของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

การควบคุมภายใน

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

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ 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 รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง 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	ความถี่ของการติดตามและประเมินผลการทำงาน (ต่อปี)
พนักงาน	หัวหน้าแผนก	อย่างน้อย 1 ครั้ง
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้ง
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 4 ครั้ง

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2560 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ **“รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ”** ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2561 วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2560 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มิได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G4 โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2560 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมาภิบาลที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

กรรมการผู้จัดการ

นายดูชรู คาลี วาเดีย

กรรมการ

6 กุมภาพันธ์ 2561

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

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

สำหรับปีนี้ รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 6 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่ยั่งยืนเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นบริษัทฯ ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ 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 2560

ขอบเขตของรายงาน [G4-17, G4-20]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2559

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [G4-18, G4-33]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน [G4-19]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI ฉบับ G4 การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

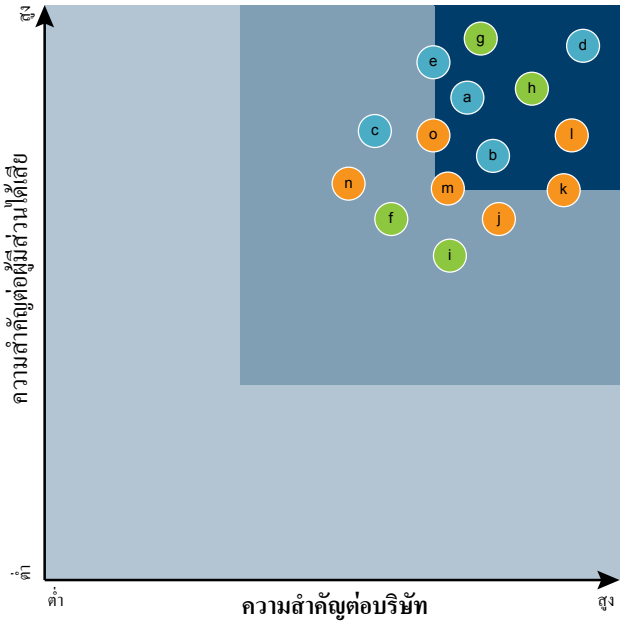
1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ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

3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบทานและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร

4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 15 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯให้ความสำคัญ สำหรับ 15 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหานี้ และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ตารางแสดงประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน



เศรษฐกิจ
a. ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ
b. ผลิตภัณฑ์ และบริการ
c. ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า
d. การกำกับดูแลกิจการ และจริยธรรมดำเนินงาน
e. นวัตกรรม

สิ่งแวดล้อม
f. ความหลากหลายทางชีวภาพ
g. การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม
h การรปล่อยพลังงาน
i. น้ำทิ้ง และของเสีย

สังคม
j. การจ้างงาน
k. การฝึกอบรม และการศึกษา
l. การต่อต้านคอร์รัปชั่น
m. สิทธิมนุษยชน
n. ความเท่าเทียมกัน และความหลากหลาย
o. ความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัย

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 ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯและมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯแบ่งผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้างและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	• การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม • ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา • การปฏิบัติตามสัญญา	• พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย • ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า • ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที • ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
ผู้ถือหุ้น	• ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารความเสี่ยง • ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน • จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ • การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย	• สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ • เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา • ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด • สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม • มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ • จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) ทุกไตรมาส • จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ • รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น แบบฟอร์ม 56-1 และ ข่าวประชาสัมพันธ์
พนักงาน	• ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม • ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ • การพัฒนาความรู้ความสามารถ • สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี • ความปลอดภัยในการทำงาน	• เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล • ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน • ให้ความปลอดภัยในการทำงาน • พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม • ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ • ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
นักลงทุน	• ผลตอบแทนจากการลงทุน • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารจัดการความเสี่ยง • จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ • การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย	• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ • การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • การจัด Road Show 6 ครั้ง ในปี 2560 • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ชุมชนและสังคม	• ส่งเสริมคุณภาพชีวิต • สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม • การรักษาสิ่งแวดล้อม	• สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ • จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลเพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน • จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
ผู้ออกกฎระเบียบ	• ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ • มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส • เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา	• ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย • สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ • มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง
คู่ค้า	• เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน • กำหนดราคาที่ยุติธรรม • รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ • ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน	• ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา • ชำระเงินตามกำหนด • มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
เจ้าหนี้	• ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด • กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา • เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส	• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญากู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน • จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี • ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันท่วงที

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

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

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอร์รัปชั่น [SO4]

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินเรือมาเกือบสามทศวรรษ และมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชั่น ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่นานมานี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชั่นและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชั่น

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชั่นและการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

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

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 คุณคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการ รับมอบใบรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต ณ สำนักงานสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2560 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด **“การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ”** ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens โปรดดู **“การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม”** ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2561 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2560 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [EC1]

รายการ	2556	2557	2558	2559	2560
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	124.76	140.66	123.21	104.42	128.21
รายได้จากการลงทุน	0.27	0.16	0.06	1.32	0.70
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.83	0.00	0.00	0.94
รายได้อื่น	31.69	1.69	0.36	1.77	0.30
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	**156.72**	**143.34**	**123.63**	**107.51**	**130.15**
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	42.93	43.54	43.61	30.23	24.04
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	42.89	46.38	53.90	47.78	42.98
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	14.82	15.31	16.37	27.63	25.01
เงินปันผลจ่าย	13.76	9.66	0.00	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.31	0.27	0.21	0.09	0.08
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.04	0.04	0.06	0.06	0.04
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.10	1.54	11.76	21.93	3.96
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	**115.85**	**116.74**	**125.91**	**127.72**	**96.11**
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	**40.87**	**26.60**	**(2.28)**	**(20.21)**	**34.04**
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	37.09	39.01	67.17	54.88	34.63
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.04	0.06	0.20	0.70	(0.22)
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	3.74	(12.47)	(69.65)	(75.79)	(0.37)

สำหรับผลการดำเนินงานทางด้านการเงิน โปรดดู **“จุดเด่นทางการเงิน”** และ **“คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร”** ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น 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 รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [EN27]

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดต่อในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชยนาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ **“มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”**)
3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือและได้รับมอบเรือดังกล่าวเมื่อไม่นานมานี้ ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสิ่งแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงานและพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกการอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/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) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))

- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองแบบแข็ง (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))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน 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))
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

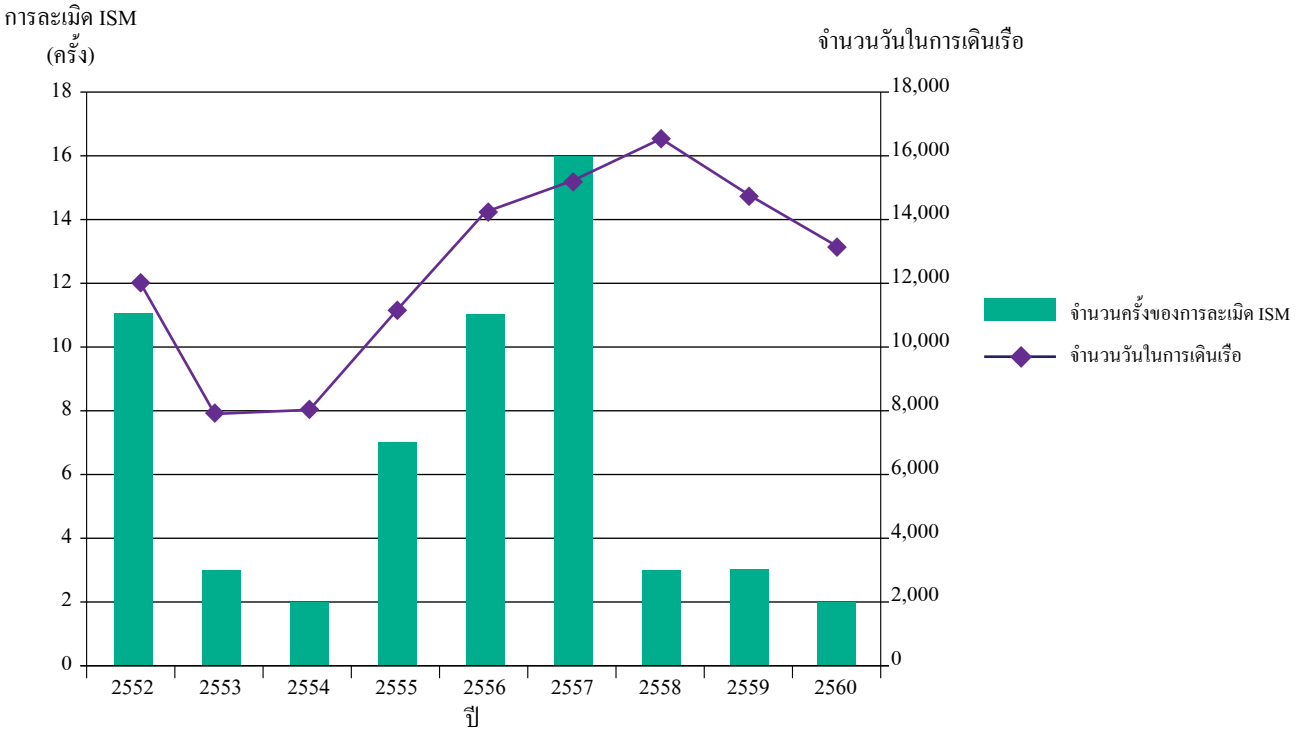
นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ 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 2552 - ปี 2560 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษาและเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าการดำเนินการที่ผ่านมาได้ช่วยให้จำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ สำหรับปี 2560 มีจำนวนลดลง คือมีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 2 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 13,147 วัน ถึงแม้ว่าในปี 2560 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อคำนึงในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าปี 2560 มีอัตราการละเมิดข้อบังคับ ISM ต่ำที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.015 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่อัตราการละเมิดสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.11 ซึ่งยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้น จะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆจะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ชื่นชมที่บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆเพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ 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 นอกจากนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆอย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อย และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา

- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ใช้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

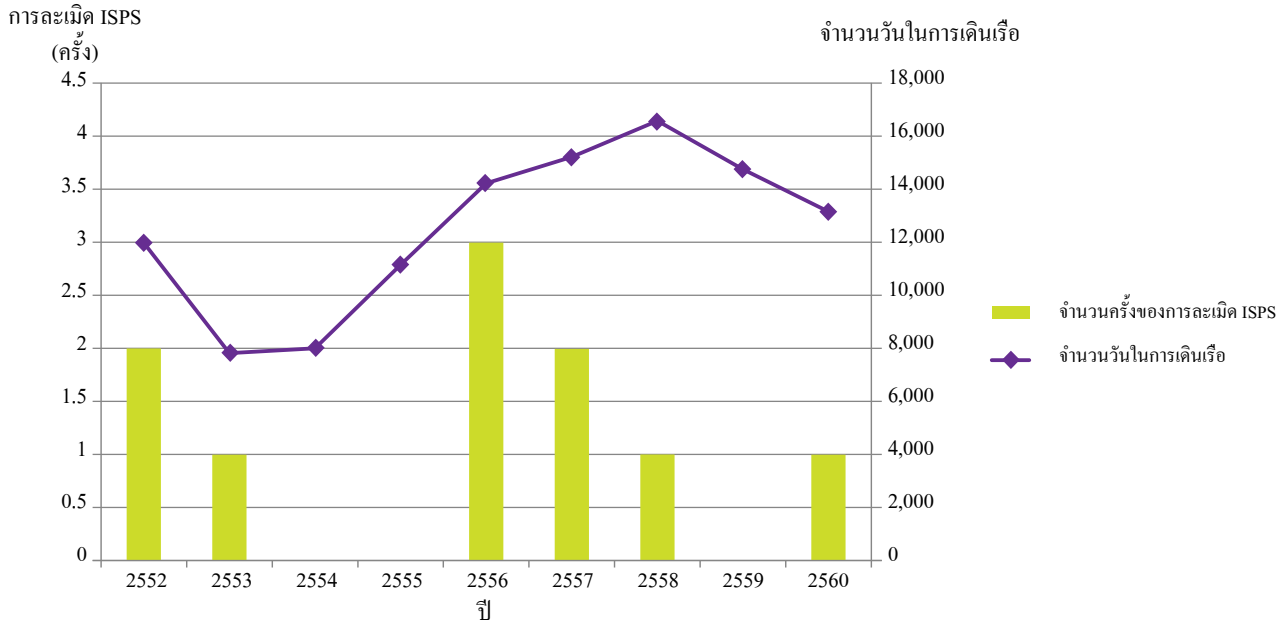
บริษัทฯได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

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

เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือที่เกิดจากการละเมิด ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2552 - ปี 2560 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2559 แต่มีการละเมิด 1 ครั้ง ในปี2560 โดยมีการตรวจพบผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าโดยปกติแล้วคนเรือของบริษัทฯ จะตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้ทันท่วงทีและได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



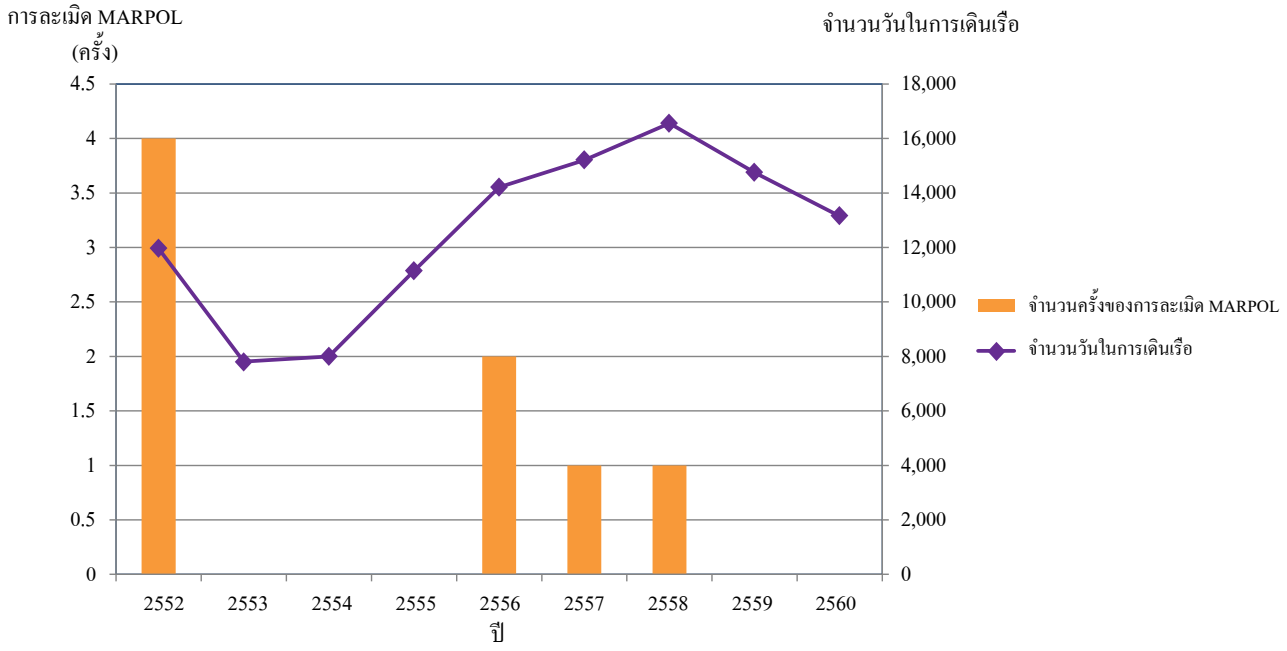
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

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

1. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ หรือถังบรรจุ (Regulations for the Prevention of Pollution by harmful substances carried by sea in packed forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons)
4. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from ships)
5. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)
6. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2552 - ปี 2560 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ในปี 2560 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2561 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ / กฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็วๆนี้ หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานมานี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือยกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 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 (CO_2) (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

ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้มีการเตรียมความพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้

2) การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MPEC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มีระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5พันตันกรอสหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ข้อบังคับใหม่นี้คล้ายกับการติดตามและรายงานผล ปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) ที่มีอยู่

3) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material "IHM"))

4) การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management) ในเอกสาร "แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล" ออกโดย IMO กำหนดให้การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ควรไปรวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกรวมในการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด "นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่าง

ประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้ ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (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 ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

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

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจนั่นคือ 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 ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือสั่งต่อใหม่ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบจากอู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ของเรือต่อใหม่เหล่านี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนั้น เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ในเดือนกันยายน 2560 เครื่องบำบัดนี้ออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นแบบหลุมลึกสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม "อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก" ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาด

ระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้ ถึงแม้ว่าอนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก (HM Class) ไม่มีการบังคับใช้ แต่เรือจำนวน 7 ลำ ของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ตราบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

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

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกเรื่อง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [EN12] หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยที่ไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ท่าเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (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 บริษัทฯได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงการทำงานของเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือเก่า เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯ ได้เลือกซื้อเรือขนาดใหญ่ขึ้น คือ ขนาดระวางบรรทุก 54,000 - 64,000 เดทเวทตัน โดยเรือเหล่านี้สามารถรับขนสินค้าได้มากกว่าเป็นสองเท่า กล่าวคือ ร้อยละ100 หรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเรือขนาดเล็กกว่าในกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือ เรือขนาดใหญ่กว่าจะเผาผลาญเชื้อเพลิงมากกว่าเรือขนาดเล็กกว่าเพียงร้อยละ 40 - 45 ต่อวันในการเดินเรือ ดังนั้น เชื้อเพลิงที่ใช้ไปต่อหนึ่งหน่วยสินค้านั้นย่อมลดลงอย่างมากตามไปด้วย จะเห็นได้ว่า นี่คือหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราก้าวหน้าในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าจูงใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสมในขณะที่การปล่อยก๊าซฯเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีใช้ค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน

ในปี 2560 บริษัทฯกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งเป็นจำนวน 1,258 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 3,774 ตัน กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่น่าเป็นห่วงล่าสุดคือผลกระทบของซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ปกติในการเดินเรือ พื้นที่อ่อนไหวบางแห่ง (Sox Emission Controlled Area, SECA) ได้กำหนดการใช้ซัลเฟอร์สูงสุดในบริเวณนั้นในขั้นที่สาม คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 โดย IMO ได้จำกัดค่าซัลเฟอร์ในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไว้สูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5

บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนการใช้เครื่องยนต์เพื่อลดการเผาผลาญซัลเฟอร์ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ศึกษาปรับปรุงการทำงานของเครื่องจักร ซึ่งจะขจัดเชื้อเพลิงที่เกิดจากการเผาไหม้ของซัลเฟอร์ วิธีนี้เรือของบริษัทฯจะปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ในระดับต่ำ เมื่อใช้กับเชื้อเพลิงทุกชนิด

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปี

โดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2561 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ดังนั้นในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 - 5 สำหรับปี 2560 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯได้ลดลงใกล้เคียงกับที่ตั้งเป้าหมายไว้

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

แนวทางของ IMO เสนอแนวคิดการบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการเดินเรือ ซึ่งวัดได้จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการเดินเรือ หรือวัดได้จากจำนวนตันก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยต่อจำนวนตันสินค้าที่บรรทุกต่อระยะทางการเดินเรือ

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทเรือทุกบริษัทต้องเปิดเผยข้อมูล EEOI ดังนั้นในอนาคต ข้อมูลนี้จะถือเป็นส่วนสำคัญในการวัดประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเรือ

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า 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 ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯมากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่นๆในตลาด

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

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [PR8]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆจากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯไม่มีข้อร้องเรียนใดๆในปัญหาดังกล่าวและไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใส่และให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมล์และทางไปรษณีย์

การจ้างงาน

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

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่: เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯแก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือโดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

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

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวกับ การลางาน วันหยุด ชั่วโมงการทำงาน และค่าชดเชย เป็นต้น

บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสูงสุดในส่วนของพนักงานจากเดิมร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมประจำปีในหัวข้อเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออมเงิน และการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจัดโดยบริษัทบริหารสินทรัพย์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานออมเงินระยะยาวและเพื่อช่วยพนักงานในการวางแผนการลงทุน

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2556	2557	2558	2559	2560
การดำเนินงานด้านสังคม					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	124	130	131	132	135
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)					
ชาย	53	57	54	55	61
หญิง	71	73	77	77	74
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)					
ผู้บริหารระดับสูง	12.1	11.6	9.9	9.1	9.6
ผู้บริหารระดับกลาง	18.5	26.1	27.5	27.3	29.6
ฝ่ายปฏิบัติการ	69.4	62.3	62.6	63.6	60.8
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)					
ชาย	42.7	43.8	41.2	41.7	45.1
หญิง	57.3	56.2	58.8	58.3	54.9
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	-
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	10.4	8.5	8.4	9.1	7.4
อายุ 30-50 ปี	68.6	67.7	67.2	65.9	65.9
อายุเกิน 50 ปี	21.0	23.8	24.4	25	26.7
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดจ็บ (%) [LA6]					
ลาป่วย	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2556	2557	2558	2559	2560
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [LA3]					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	71	73	80	77	74
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	1	3	4	2	-
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	1	3	4	2	-
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	1	3	4	1	-
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	55.3	53.1	51.0	52.1	58.5
อายุเกิน 50 ปี	44.7	46.9	49.0	47.9	41.5

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิ์ในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด) ณ ที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

ระดับพนักงาน [LA12]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	-	-	3	-	-	3
อายุเกิน 50 ปี	-	9	1	-	-	-	10
ผู้บริหารระดับกลาง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	21	4	-	3	-	-	28
อายุเกิน 50 ปี	2	10	-	-	-	-	12
ฝ่ายปฏิบัติการ							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	3	-	-	7	-	-	10
อายุ 30-50 ปี	5	2	-	51	-	-	58
อายุเกิน 50 ปี	4	-	-	10	-	-	14
รวมพนักงานจ้างประจำ	**35**	**25**	**1**	**74**	**-**	**-**	**135**
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	-
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2559	**35**	**25**	**1**	**74**	**-**	**-**	**135**
ร้อยละ	**25.93**	**18.52**	**0.74**	**54.81**	**-**	**-**	**100**

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียดซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม 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 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ประเทศสิงค์โปร์ได้ยื่นสัตยาบันไปแล้วก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

โจรสลัด ได้แสดงไว้ในหัวข้อ **“รายงานจากคณะกรรมการ”** เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯจัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการขึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมาบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนั้น บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและ

ความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผล และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวีดีทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย 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 สำหรับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัทสำหรับปี พ.ศ. 2560 [LA9, LA10]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2560				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	4 วัน	71	67	65	n/a	24	24	24	n/a	4,872
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	27	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	486
หลักสูตรเพิ่มความ สามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการ บังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	66	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	1,188
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	46	67	n/a	n/a	30	30	n/a	n/a	3,390

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2560				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5.การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	2 วัน	106	n/a	90	n/a	12	n/a	12	n/a	2,352
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	84	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	1,512
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความ สามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	31	31	n/a	n/a	18	18	n/a	n/a	1,116

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2560				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตร เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	75	n/a	n/a	n/a	30	n/a	n/a	n/a	2,250
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิตอลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	97	97	n/a	n/a	12	12	n/a	n/a	2,328
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	4 วัน	n/a	n/a	48	78	n/a	n/a	24	24	3,024

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2560				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	4 วัน	n/a	n/a	56	95	n/a	n/a	24	24	3,624
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	4 วัน	n/a	n/a	54	75	n/a	n/a	24	24	3,096
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษา อังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	6	33	16	80	30	30	30	30	4,050
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น ระดับ 1 (EMT-I)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นต้นระดับ 2 (Elementary-II level) และให้นักเรียนได้ผ่านพ้นความยากของการใช้ภาษาอังกฤษในแต่ละบุคคล รวมถึงการพัฒนาความรู้ภาษาอังกฤษไปใช้ในชีวิต ประจำวัน	10 วัน	14	30	39	54	30	30	30	30	4,110
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษชั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	33	16	37	19	30	30	30	30	3,150

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2560				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่านและเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	32	20	12	1	30	30	30	30	1,950
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมชั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียนและระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	24	1	4	0	30	30	30	30	870
หลักสูตรการฝึกภาษา อังกฤษด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้บ่อยๆ ในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่นๆบนเรือเป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	109	100	108	159	30	30	30	30	14,250
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 57,618/((710+573+529+560)/2)=48.58			**710**	**573**	**529**	**560**	**พนักงาน 1 คน เข้าอบรม 2 หลักสูตรต่อปี**				**57,618**

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

สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน *หน่วย – ชั่วโมง*						
หลักสูตรอบรม	**ตำแหน่ง กัปตันเรือ**	**ตำแหน่ง ต้นเรือ**	**ตำแหน่ง ต้นหน**	**ตำแหน่งผู้ ช่วยต้นเรือ ระดับ 3 และ4**	**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	-	-	-	-	24	24
Wartsila RT-Flex Engine	-	-	-	-	24	24
MC/ME (หลักสูตรใหม่)	-	-	-	-	24	24
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)	**186**	**204**	**180**	**162**	**168**	**132**

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 ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆเข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบทางสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของ

พนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนันสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,194,080 บาท 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 ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2560 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนสิงหาคม มีจำนวนโลหิตรวม 50,300 ซีซี
- ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา สำหรับปีก่อนหน้านี้ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคมาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี 2) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 3) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 4) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 5) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ

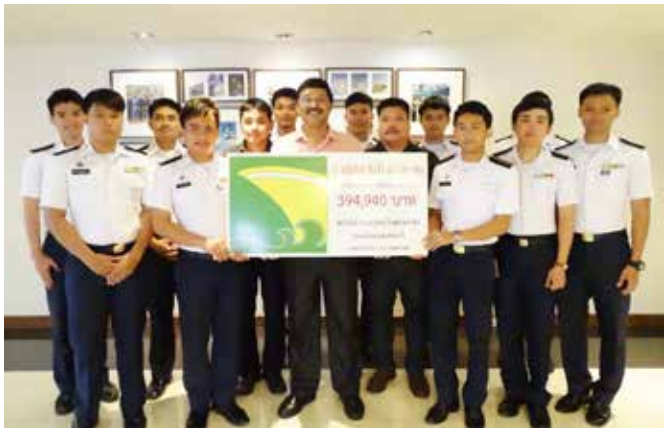
7) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่ โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภากาชาดไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่งในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา

- 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 ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชย์นาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

มอบทุนการศึกษาประจำปี 2560

ในเดือนมีนาคมและเดือนกันยายน 2560 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 394,940 บาท และจำนวน 799,140 บาท ตามลำดับ รวมเป็นเงินทุนการศึกษาทั้งสิ้น 1,194,080 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา ภาพแสดงอาจารย์และนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายเซบาสเตียน คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล



โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19

ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อพัฒนาปรับปรุงห้องกิจกรรมนักเรียน ห้องพยาบาล ซ่อมแซมปรับระดับดินบริเวณสนามเด็กเล่น และการปรับปรุงภูมิทัศน์รอบๆ ให้แก่โรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ใน จังหวัดฉะเชิงเทรา

นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายเซบาสเตียน คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล ในวันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

บริจาคโลหิต ปี 2560

บริษัทฯ ร่วมกับทางสภากาชาดไทยได้จัดให้มีการบริจาคโลหิต ในเดือนมีนาคมและเดือนสิงหาคม 2560 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 50,300 ซีซี

สัมมนาหลักสูตรการวางแผนการลงทุนสำหรับพนักงาน

ในวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวมกสิกรไทย จำกัด ได้จัดการสัมมนาเพื่อแสดงผลการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และนำเสนอความรู้ทางด้านภาษี และการวางแผนด้านการลงทุนให้กับพนักงานบริษัทฯ

GRI CONTENT INDEX

GRI Code	GRI Indicator	2017 Annual Report Page Number	2017 Annual Report Section Reference
GENERAL STANDARD DISCLOSURES			
Strategy and Analysis			
G4-1	Statement from the most senior decision-maker of the organization (such as CEO, chairman, or equivalent senior position) about the relevance of sustainability to the organization and the organization's strategy for addressing sustainability	98	Message from the Board of Directors
		38 - 58	Board of Directors' Report
G4-2	Description of key impacts, risks and opportunities	140 - 146	Significant Risk Factors
Organization Profiles			
G4-3	Name of the organization	8 - 9	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 - 9	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 - 47	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	118 - 119	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	140 - 146	Significant Risk Factors

GRI Code	GRI Indicator	2017 Annual Report Page Number	2017 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	38 - 40	Board of Directors' Report
		23 - 31	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: - Holds a position on the governance body - Participates in projects or committees - Provides substantive funding beyond routine membership dues - Views membership as strategic	23 - 31	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Identified Material Aspects and Boundaries			
G4-17	a. All entities included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents b. Report whether any entity included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents is not covered by the report	99	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	99	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	99 - 100	Sustainability Report: The Materiality Assessment
G4-20	For each material Aspect, report the Aspect Boundary within the organization	99 - 100	Sustainability Report
G4-21	For each material Aspect, report the Aspect Boundary outside the organization	99	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	99	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-23	Significant changes from previous reporting periods in the Scope and Aspect Boundaries	99	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-24	List of stakeholder groups engaged by the organization	100 - 102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-25	Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage	100 - 102	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	100 - 102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-27	Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement, and how the organization has responded to those key topics and concerns, including through its reporting	100 - 102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements

GRI Code	GRI Indicator	2017 Annual Report Page Number	2017 Annual Report Section Reference
Report Profile			
G4-28	Reporting period (such as fiscal or calendar year) for information provided	99	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-29	Date of most recent previous report (if any)	99	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-30	Reporting cycle (such as annual, biennial)	99	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-31	Contact point for questions regarding the report or its contents	81	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	99	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	99	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
Governance			
G4-34	Governance structure of the organization, including committees of the highest governance body	36 - 37	Organization chart
		148 - 155	Management Structure
G4-38	Report the composition of the highest governance body and its committees	148 - 155	Management Structure
G4-39	Report whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer	148	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	154 - 155	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	86 - 87	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	148 - 155	Management Structure

GRI Code	GRI Indicator	2017 Annual Report Page Number	2017 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	90	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
G4-49	Report the process for communicating critical concerns to the highest governance body	75	Corporate Governance Report
G4-51	a. Report the remuneration policies for the highest governance body and senior executives b. Report how performance criteria in the remuneration policy relate to the highest governance body's and senior executives' economic, environmental and social objectives	76 - 77	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		152 - 153	Management Structure: The Remuneration Committee
Ethics and Integrity			
G4-56	Describe the organization's values, principles, standards and norms of behavior such as codes of conduct and codes of ethics	102	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		85	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	75	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	75	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES			
Disclosures on Management Approach			
G4-DMA	Disclosures on Management Approach	103 - 104, 116 - 121	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
Economic			
Materiality Aspect: Economic Performance			
G4-EC1	Direct economic value generated and distributed payments to local communities as part of land use agreements, not including land purchases	104	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed
Environment			
Materiality Aspect: Biodiversity			
G4-EN12	Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	114	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
Materiality Aspect: Effluents and Waste			
G4-EN23	Total weight of waste by type and disposal method	114 - 115	Sustainability Report: Carbon Footprint and Waste Generation

GRI Code	GRI Indicator	2017 Annual Report Page Number	2017 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
		105	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	73	Corporate Governance Report: Employees
G4-LA3	Return to work and retentions rates after parental leave, by gender	118 - 119	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	118 - 119	Sustainability Report: Employee Benefits
G4-LA8	Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions	105 - 108	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	122 - 127	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2017
G4-LA10	Programs for skill management and lifelong learning that supporting continued employability of employees and assist them in managing career endings	122 - 127	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2017
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	119	Sustainability Report: Number and proportion of the employees of the Company including GCSA at the ashore offices, by gender and nationality
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	2017 Annual Report Page Number	2017 Annual Report Section Reference
Materiality Aspect: Child Labor			
G4-HR5	Operations and suppliers identified as having significant risk for incidents of child labor, and measures taken to contribute to the effective abolition of child labor		It is our policy to respect and comply with local laws, regulations and traditions of every place we conduct our business. We intend to treat employees with respect for dignity of human beings.
Society			
Materiality Aspect: Anti-corruption			
G4-SO4	Communication and training on anti-corruption policies and procedures	103	Sustainability Report: Anti-Corruption
G4-SO5	Confirmed incidents or corruption and actions taken	75	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
Materiality Aspect: Customer Privacy			
G4-PR8	Total number of substantiate complaints regarding breaches of customer privacy and losses of customer data	117	Sustainability Report: Customer Privacy

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้เพื่อควบคุมความเสี่ยงต่างๆในทุกระดับ

- 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 จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ **“ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ”** แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการขจัดความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะขจัดความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุน (หรือ ผู้ถือหุ้น) ของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ได้อธิบายไว้อยู่ภายใต้หัวข้อ **“ความเสี่ยงจากการลงทุน”**

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคนงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้โดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมารวมถึงการทำประกันภัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ ได้ใช้นโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรมและเหมาะสม บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆอย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือ ถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ

บริษัทฯ ไม่ได้มีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯคือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆอยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Swap ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯมีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

การตกต่ำอย่างต่อเนื่องของตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ดัชนี BDI แตะที่ 290 จุด ซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ดังนั้น จึงเป็นการยากมากที่จะขอวงเงินกู้ใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 2564 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.25 ต่อปี โดยบริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทั้งหมดเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านเหรียญสหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.99 ต่อปี

วันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 2/2559 จำนวนเงิน 1,960 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2563 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.00 ต่อปี ซึ่งในวันที่ 4 มกราคม 2560 เงินที่ได้ทั้งหมดถูกแปลงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ จำนวน 54.90 ล้านเหรียญสหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.75 ต่อปี

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากเป็นการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS) ทำให้เกิดความยืดหยุ่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ โดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ดี ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดต่ำลงมากอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯมีโอกาสเข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 41.82 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 59.04 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯจะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือเก่าที่ขายหรือที่ปลดระวางไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ที่ได้ลงนามในปี 2556 และ ปี 2557 และการรับมอบเรือใหม่เหล่านี้ได้เพิ่มกำลังกองเรือของบริษัท ฯ ให้ดีขึ้น

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ **ความเสี่ยงทางการตลาด** จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมามีความผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำมากเป็นประวัติการณ์หลังจากลดลงต่ำสุดในปีที่แล้ว (ปี 2559) เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผิดเงื่อนไขหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ

ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบทางลบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯโดยเป็นข้อจำกัดในการระดมเงินสดเพื่อใช้ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า หรือเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือ ซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินกิจการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดยในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้บางฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **“คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร”** ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้ำประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือเมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนชั่วคราวในการดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน โดยบริษัทฯได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **“คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร”** ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2561 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไรมูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **“ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม”** แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้า

แห้งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมานี้เป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะ ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 - ปี 2558) อาจจะส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน ผลกระทบซึ่งเกิดขึ้นอยู่สามารถเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - 2559 ซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมานี้ จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2558 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้นจะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **“คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร”** ในรายงานฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ 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 มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯให้บริการเช่าเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมด 4 ลำ กับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งซีเมนต์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน 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 ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่หลายฉบับกับอู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งต่อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือบางลำตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้ออื่นในรายงานประจำปีฉบับนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุกองเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกระบวนการอนุญาโตตุลาการกับอู่ต่อเรือ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาโตตุลาการกับอู่ต่อเรือจีนหนึ่งแห่งอันเนื่องมาจากอู่ต่อเรือดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากผลของกระบวนการอนุญาโตตุลาการเหล่านี้ยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงที่จะเป็นฝ่ายแพ้คดี อย่างไรก็ตาม บริษัทฯได้ลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้มีที่ปรึกษาทางกฎหมายจากสำนักงานกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **“คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร”** ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม**

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อมาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบให้บริษัทฯ

เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผิดเงื่อนไขในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญากู้ต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นจากแหล่งที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง หากภาวะตลาดตกต่ำอย่างต่อเนื่องหรือย่ำแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ 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
- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของบริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตราบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	130,086,266	8.34%	130,086,266	8.34%
	น.ส. นิชิต้า ชาห์	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
1	*** รวมจำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิชิต้า ชาห์**	**692,463,347**	**44.41%**	**692,463,347**	**44.41%**
2	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	131,476,275	8.43%	131,416,275	8.43%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	66,383,940	4.26%	93,993,981	6.03%
4	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	35,925,900	2.30%	23,134,400	1.48%
5	WGI Emerging Markets Smaller Companies Fund, LLC.	34,902,700	2.24%	-	0.00%
6	นายพิสิฐ ธนถาวรลาภ	26,375,200	1.69%	16,237,100	1.04%
7	บริษัท กรุงไทย-แอ็กซ่า ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)-เคแทม โกรท โดย บริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด	23,062,700	1.48%	-	0.00%
8	กองทุนเปิด กรุงไทย ซีเล็คทีฟ อิควิตี้ ฟันด์	19,226,300	1.23%	-	0.00%
9	SE ASIA (Type B) Nominees LLC	16,485,930	1.06%	-	0.00%
10	Banque Pictet & Cie SA	14,444,700	0.93%	14,444,700	0.93%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	498,533,905	31.97%	587,591,094	37.68%
รวมทั้งหมด		**1,559,280,897**	**100.00%**	**1,559,280,897**	**100.00%**
		ผู้ถือหุ้น : 7,199 ราย		**ผู้ถือหุ้น : 7,384 ราย**	

หมายเหตุ : * น.ส. นิชิต้า ชาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด
ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

"บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ 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 บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 8 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2558
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	4 เมษายน 2560
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	4 เมษายน 2560
4. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการบริหาร	4 เมษายน 2560
5. นางสาวนิชิต้า ชาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
6. นายกิริต ชาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
7. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
8. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
9. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
10. นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	กรรมการ	30 มีนาคม 2559
11. นางลิน เยน ค็อก*	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2560

* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 แทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งเกษียณอายุจากการดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมีอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับบริษัทฯได้
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
    1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
    2) นายคูชรู คาลี วาเดีย
    3) นายไจปาล มันสุขานี
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ ภารกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
10. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
11. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
12. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
15. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ - การเงิน
3. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

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 รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบชุดแรก เมื่อวันที่ 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. นายกำธร ศิลาอ่อน*,**,***	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์*,***	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เยน ค็อก**,***	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* นายกำธร ศิลาอ่อน ปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

** ในปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ อดีตประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้เกษียณอายุจากการดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งมีผลให้ท่านพ้นจากการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย อื่นๆทั้งหมด อันรวมถึงคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

2) นายกำธร ศิลาอ่อน ซึ่งเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560

3) นางลิน เยน ค็อก ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560

*** กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ **“ประวัติคณะกรรมการบริษัท”** ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆอย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการ บริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศิลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์*	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ชาห์**	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

* นายกำธร ศิลาอ่อน ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

** นายกิริต ชาห์ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2560 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2560

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯจัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำต่อปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. คณะกรรมการสรรหา

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

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาชุดแรก 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. นายกำธร ศิลาอ่อน*	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เยน ค็อก**	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

* นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ประธานคณะกรรมการสรรหา และนายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

** นางลิน เยน ค็อก ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2560 แทนนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งเกษียณอายุจากการดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากมีอายุเกินเกณฑ์อายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

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

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากที่คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

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 ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

6. เลขานุการบริษัทฯ

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

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูชนิน

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 13 กรกฎาคม 2543
อายุ 68 ปี
ประวัติการศึกษา ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevents Point สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม

- 2557 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chartered Director Class” (CDC) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2548 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2544 สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2551 - มีนาคม 2554 กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2548 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
- 2547 - มิถุนายน 2560 ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน)
- 2546 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

- 2543 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2543 - 2546 รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
  กรรมการ บริษัท ซันโย ยูนิเวอร์แซล อีเล็คทริค จำกัด (มหาชน)
  กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย
  กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ส.ท.
  กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท.
  อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2537 - 2540 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท พรีเมียร์
- 2533 - 2537 ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเซ็ต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด
- 2518 - 2533 รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์แนชชั่นแนล แอสชัวรันส์ จำกัด
- 2517 - 2518 ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2516 - 2517 ประจำกองพลทหารม้า

อาชีพหลัก กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** 1. ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: บริษัท ไอร่า แอดไวเซอรี่ จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	90,000	-	-	-	90,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,000	-	-	-	3,000

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ 47 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540 MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration; Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
- 2531 - 2535 Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England Master of Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds Institute Upper Second Class Honours

ประวัติการอบรม

- 2559 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2551 หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- มกราคม 2560 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- กรกฎาคม 2557 - 2559 ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2554 - เมษายน 2560 กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2557 รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- 2547 - 2554 รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวาณิชธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง

• 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
• 2540 - 2542	Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
• 2537 - 2538	นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ไทยพาณิชย์ จำกัด
• 2535 - 2537	ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทิสโก้
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	64 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	
• 2537 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2534 - 2536	กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)

• 2527 - 2534	หัวหน้าแผนกชิพปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2522 - 2526	ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชี่ยน นาวิเกชั่น แอน เทรดดิ้ง พีทีอี จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 60 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 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. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	131,416,275	60,000	-	60,000	131,476,275 (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	4,380,542	-	-	-	4,380,542
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคูชรู คาลี วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	54 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย "Directors Certification Program" (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	
• 2556 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• 2542 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2537 - 2542	กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซ์วิน จำกัด
• 2540 - 2541	ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด
• 2533 - 2537	ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซ์วิน จำกัด
• 2531 - 2533	ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เฟอร์กูสัน แอนด์ โค

อาชีพหลัก กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 2. กรรมการ บริษัท ดิ เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (เมียนมาร์) จำกัด 4. ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (กัมพูชา) จำกัด * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 296 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 60 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	1,117,650	-	-	-	1,117,650 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	37,255	-	37,255	(37,255)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายไจปาล มันสุขานี

ตำแหน่ง กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 11 มกราคม 2537
อายุ 67 ปี
ประวัติการศึกษา Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 - 2514
ประวัติการอบรม

- 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย "Directors Certification Program" (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2544 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
- 2537 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2531 - 2544 ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
- 2528 - 2530 รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
- 2524 - 2527 ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
- 2520 - 2524 หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
- 2514 - 2519 วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด

อาชีพหลัก กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 1 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 38 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. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	1,000,000	70,000	-	70,000	1,070,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิต้า ชาห์

ตำแหน่ง กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 23 สิงหาคม 2545
อายุ 37 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

- กันยายน 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุธากัญจน์ จำกัด (มหาชน)
- 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุธากัญจน์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) * หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในหน้า 295 - 296 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 38 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1- 38 ในหน้า 10 - 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	5,012,853	-	-	-	5,012,853
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ชาห์

ตำแหน่ง กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 24 เมษายน 2550
อายุ 64 ปี
ประวัติการศึกษา สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม
- 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2546 รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2532 - 2545 กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2523 - 2546 กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

อาชีพหลัก ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** 1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน) **บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด 4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย) * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 295 - 296 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 61 ในหน้า 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริต ชาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554
อายุ 58 ปี
ประวัติการศึกษา

- 2527 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
- 2524 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ประวัติการอบรม

- 2548 ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2546 ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556 กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรุ๊คเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- 2553 - พฤศจิกายน 2554 กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- 2544 - 2550 กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

- มีนาคม 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อินโนคอนเนควิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- มีนาคม 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท แอ็บเซอลูทโยคะ จำกัด
- มีนาคม 2560 - พฤษภาคม 2560 กรรมการ บริษัท เซนติเมนทัล (ประเทศไทย) จำกัด
- พฤษภาคม 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด
- ธันวาคม 2558 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- พฤษภาคม 2558 -ปัจจุบัน กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- มิถุนายน 2556 - พฤษภาคม 2557 กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556 กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- พฤษภาคม 2555 - พฤษภาคม 2557 กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2552 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)

• ปัจจุบัน	กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
• ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
• 2547 - 2552	กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
• 2546 - 2551	ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
• 2546 - 2550	ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค่ คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
• 2542 - 2550	หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด
• 2542 - 2546	กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอ็สเซ้ท จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2543	ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
• 2542	กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2542	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิทธิ์ บาร์นี
• 2538 - 2542	กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
• 2536 - 2538	รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์
• 2534 - 2538	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงค์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
• 2532 - 2534	ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงค์
• 2531 - 2532	ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ
• 2528 - 2531	เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
อาชีพหลัก	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** 1. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ซิมิโก้ จำกัด (มหาชน) 2. ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) 3. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท อินโนคอนเนควิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด 2. กรรมการ บริษัท แอ๊บเซอลูทโยคะ จำกัด 3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด 4. กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด 5. กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ 50 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

- 2556 หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 148 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

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 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯในการพิจารณารางวัลครูดีเด่นสาขาสังคมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2552 - 2555 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)
- 2551 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2539 - 2544 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2537 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2549 - ปัจจุบัน รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2546 - 2549 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่นๆ

- 2560 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ Asia New Zealand Foundation โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก John Dunning Centre for International Business, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก Emerging Market Internationalization Research Group, The University of Sydney Business School, University of Sydney, ประเทศออสเตรเลีย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา

• เมษายน 2556	Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
• 2556 - ปัจจุบัน	รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
• 2553 - 2556	สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
• 2552 - ปัจจุบัน	สมาชิกคณะบรรณาธิการที่ปรึกษา Southeast Asia Research
อาชีพหลัก	ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	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. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งใน คณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	29 ปี
ประวัติการศึกษา	
• 2553	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
• 2549	Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร
ประวัติการอบรม	
• 2554	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2554	Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร
ประสบการณ์	
• ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอร์เรชั่น จำกัด
• มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
• มกราคม 2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	**บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:** 1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด* (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวรันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต) 8. กรรมการ บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวรันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย) 9. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอร์เรชั่น จำกัด * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 295 - 297 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 39 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1- 38 และ 61 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิต้า ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางลิน เยน ค็อก

ตำแหน่ง กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 4 เมษายน 2560

อายุ 51 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527 - 2531 ศิลปศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตรอนโต (Trinity College)
- 2523 - 2527 Lawrence Park Collegiate Institute (Toronto)

ประวัติการอบรม

- 2560 หลักสูตรผู้บริหาร Corporate Innovation จาก Stanford Graduate School of Business
- 2555 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 159/2012

รางวัล

- 2555 Best Foreign Company CEO จาก Bloomberg

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559 ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประเทศไทย และลุ่มแม่น้ำโขง ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด กรุงเทพฯ ประเทศไทย
- พฤษภาคม 2546 - กรกฎาคม 2553 กรรมการบริหาร ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (จีน) ปักกิ่ง ประเทศจีน
- มีนาคม 2544 - พฤษภาคม 2546 ผู้อำนวยการอาวุโส สาขา Corporate & Institutions ธนาคาร สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด นครธน กรุงเทพฯ ประเทศไทย
- พฤษภาคม 2540 - มีนาคม 2554 หัวหน้าฝ่าย Corporate & Institutions Sales ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (มาเลเซีย) กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย
- มิถุนายน 2538 - พฤษภาคม 2540 รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (สิงคโปร์) ประเทศสิงคโปร์
- พฤศจิกายน 2536 - พฤษภาคม 2538 รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (ฮ่องกง) ฮ่องกง
- มกราคม 2533 - พฤศจิกายน 2536 ผู้จัดการฝ่ายบัญชีอาวุโส ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ฮ่องกง) ฮ่องกง
- มิถุนายน 2531 - มกราคม 2533 ผู้จัดการฝ่ายบัญชี CIBC โตรอนโต ประเทศแคนาดา

ตำแหน่งอื่นๆ

- กรกฎาคม 2560 - ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่กำกับดูแล (หรือ เลขาธิการกิตติมศักดิ์) YPO ASEAN United Chapter
- พฤษภาคม 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ Ronald McDonald House Charities (กรุงเทพฯ)
- 2558 - 2559 ประธาน ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด เวียดนาม
- กุมภาพันธ์ 2558 - กันยายน 2559 กรรมการ UKTI ASEAN Regional Board
- มิถุนายน 2554 - เมษายน 2559 รองประธานกรรมการและประธาน Cross Sectoral Working Issues แห่ง European Association for Business and Commerce
- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559 รองประธานกรรมการ สมาคมธนาคารนานาชาติ
- 2553 - 2559 ผู้แทน โครงการ Living with HIV ของธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด
- 2555 - 2558 สมาชิกของ Global Diversity & Inclusion Council
- 2546 - 2553 รองประธานคณะกรรมการของ European Chamber of Commerce and Board member of British Chamber of Commerce ประเทศจีน
- 2540 - 2542 กรรมการ Malaysian Youth Orchestra Foundation โดยมี Mirzan Mahathir เป็นประธาน

อาชีพหลัก ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการธนาคาร

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มา ในปี 2560	จำหน่าย ในปี 2560	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

คณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม * กรรมการผู้จัดการ
นายคูชรู คาลี วาเดีย * กรรมการ (การเงิน)
นายไจปาล มันสุขานี * กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)

*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**

นายชีลาล โกปินาธาน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ 60 ปี
ประวัติการศึกษา ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2532 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	856,500	-	-	-	856,500 (ร้อยละ 0.05 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	15,650	-	15,650	(15,650)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนีลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ 56 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 พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2528 - 2538 รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	175,082	-	-	-	175,082 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	28,050	-	-	-	28,050 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	5,824	-	-	-	5,824
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	850	-	-	-	850

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ 61 ปี
ประวัติการศึกษา First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2547 - 2548 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2539 - 2547 Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2539 Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
- 2531 - 2537 Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย
- 2529 - 2531 ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
- 2521 - 2529 นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	20,000	-	20,000	20,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโกดาการาจีทกิล มูราลี่ เมนนอน

ตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค)

อายุ 62 ปี

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

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2548 - 2560 ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2541 Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2531 - 2535 Chief Engineer บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2527 - 2531 Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น กรรมการใน 60 บริษัทย่อยของบริษัทฯ
(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	374,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	12,609	-	-	-	12,609
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ 65 ปี
ประวัติการศึกษา Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- พฤศจิกายน 2553 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - พฤศจิกายน 2553 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2541 ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	70,377	-	-	-	70,377 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายประชาน มหาลิงกัม

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ 54 ปี
ประวัติการศึกษา Directorate of Marine Engineering Training
Bachelor's degree in Marine Engineering
Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- พฤษภาคม 2556 - 2560 ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2556 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2538 Chief Engineer บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2536 - 2537 Engineer บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	303,069	300,000	-	300,000	603,069 (ร้อยละ 0.04 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	5,018	3,000	-	3,000	8,018 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	87	-	-	-	87
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	152	-	-	-	152

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายเซบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
อายุ 57 ปี
ประวัติการศึกษา Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย
Master Marine ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2557 - 2559 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2547 - 2557 Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2547 กัปตันเรือ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2520 - 2535 เจ้าหน้าที่ประจำเรือ

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	50,000	-	-	-	50,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
เลขานุการบริษัทฯ

อายุ 47 ปี

ประวัติการศึกษา
ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- กุมภาพันธ์ 2560 — สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- มิถุนายน 2553 — เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ตุลาคม 2547 — เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน — เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - ปัจจุบัน — ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2539 - 2542 — ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2539 — ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)

อายุ 44 ปี

ประวัติการศึกษา
ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน — ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - กรกฎาคม 2558 — ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 — ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	550,000	350,000	-	350,000	900,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	101	-	-	-	101
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	10,280	-	-	-	10,280

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวนลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ 35 ปี
ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

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

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	ได้มาในปี 2560	จำหน่ายในปี 2560	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

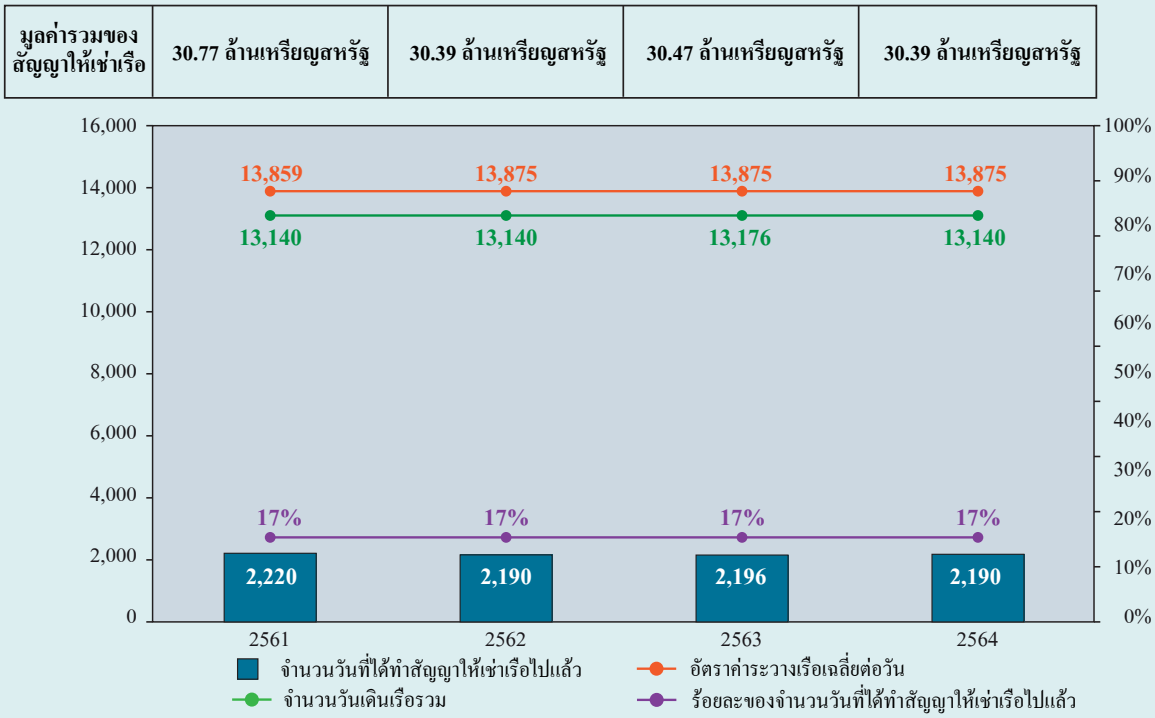
ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแฮนดี้ไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซุปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 4 ของปี 2554 และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซุปราแมกซ์ ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 26 ฉบับ โดยเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำได้ส่งมอบในปี 2557 และเรืออัลตราแมกซ์อีก 6 ลำ ได้ส่งมอบในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึง ไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญกับภาวะวิกฤต ถึงแม้ว่าในปี 2560 ตลาดได้ฟื้นตัวขึ้นส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2560 อยู่ในระดับคุ้มทุน จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาคาดการณ์ว่าตลาดจะปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อเนื่องไปอีก 2 - 3 ปีข้างหน้า ซึ่งจะส่งผลให้สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วๆ นี้

สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560)



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2560

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ ***รายงานจากคณะกรรมการบริษัท*** *ที่แสดงในรายงานฉบับนี้*

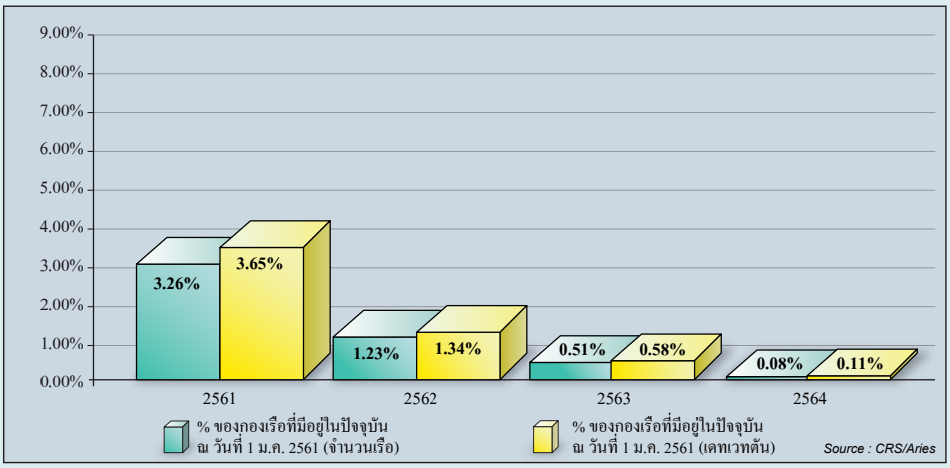
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน - 7,077 ลำ ขนาดระวางรวม 292.94 ล้านเดทเวทตัน

สัญญาสั่งต่อเรือใหม่จนถึงเดือนธันวาคม 2564
(กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน)
(5.7% ของเดทเวทตันกองเรือที่มีในปัจจุบัน)

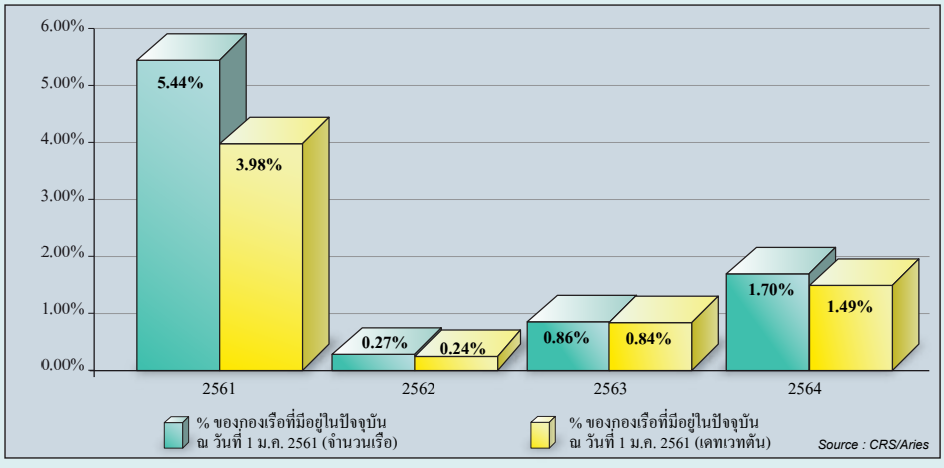
จำนวนเรือ	231	87	36	6
ขนาดระวางเฉลี่ย (เดทเวทตัน)	46,329	45,271	47,319	55,250



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีจำนวน 7,077 ลำ ขนาดระวางรวม 292.94 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 360 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 585 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 0.9 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ที่จะมีผลบังคับใช้ จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้นคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด

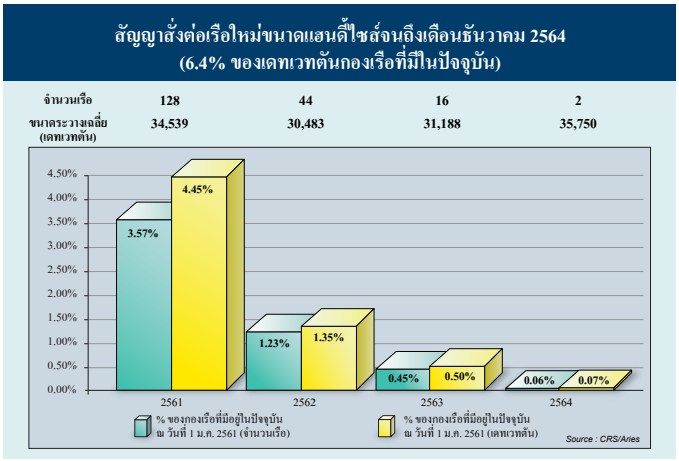
แนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือที่มีอายุ 25 ปี หรือมากกว่าจนถึงเดือนธันวาคม 2564
(กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน)
(6.6% ของเดทเวทตันกองเรือที่มีในปัจจุบัน)

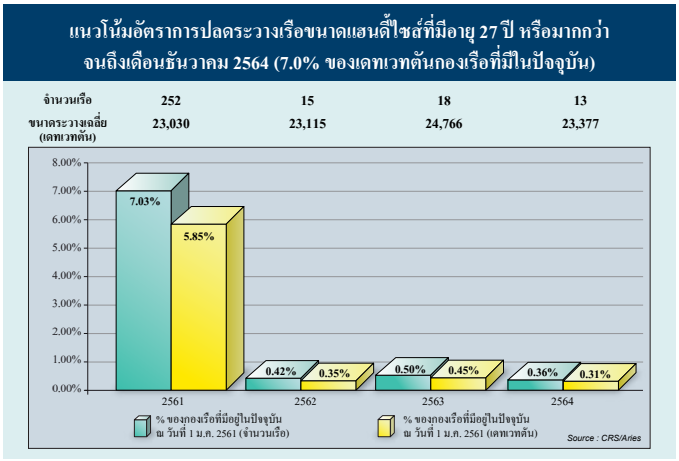
จำนวนเรือ	385	19	61	120
ขนาดระวางเฉลี่ย (เดทเวทตัน)	30,308	36,843	40,292	36,303



รายละเอียดสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

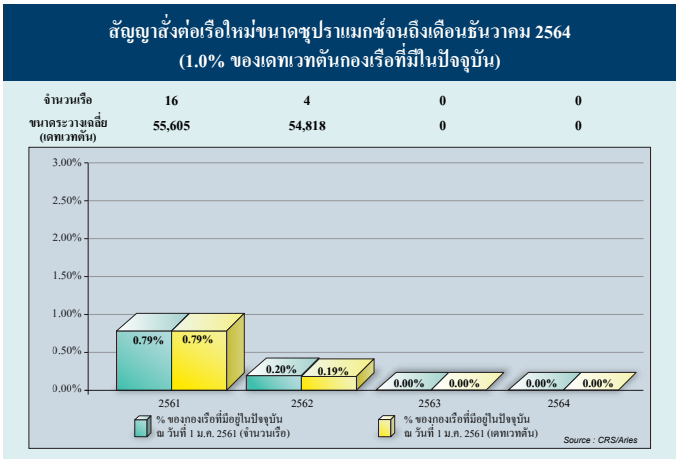
2.2 กองเรือแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน) - 3,585 ลำ ขนาดระวางรวม 99.22 ล้านเดทเวทตัน

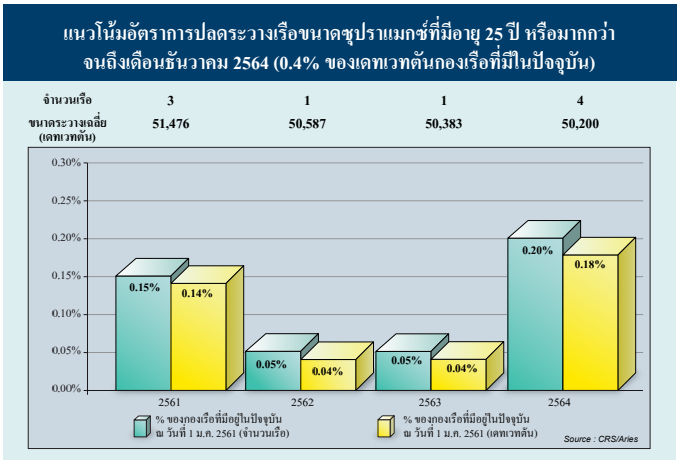




จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดี้ไซส์จำนวน 190 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแฮนดี้ไซส์จำนวน 298 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 27 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแฮนดี้ไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 0.6 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดี้ไซส์ ณ ปัจจุบัน

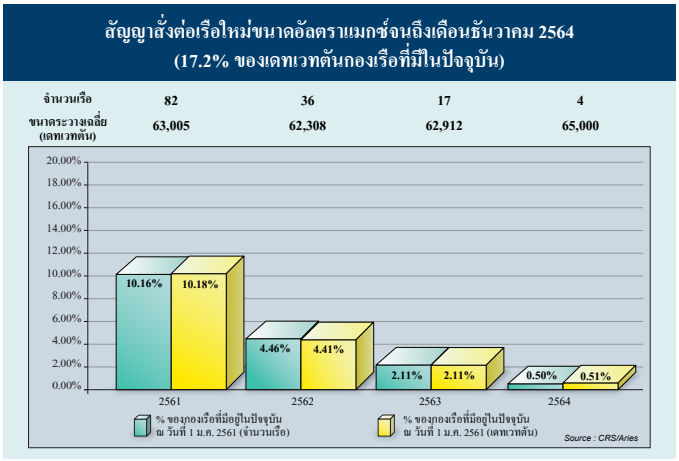
2.3 กองเรือซุปราแมกซ์ (50,000 - 60,000 เดทเวทตัน) - 2,038 ลำ ขนาดระวางรวม 113.28 ล้านเดทเวทตัน

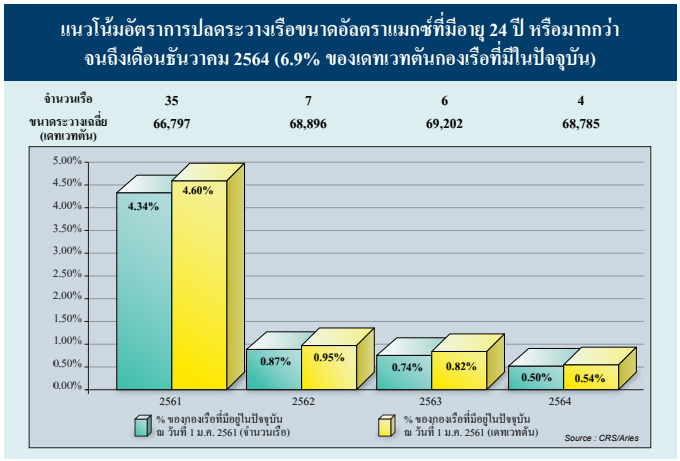




จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซุปราแมกซ์จำนวน 20 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซุปราแมกซ์จำนวน 9 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซุปราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซุปราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน

2.4 กองเรืออัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน) - 807 ลำ ขนาดระวางรวม 50.77 ล้านเดทเวทตัน





จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 139 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบอย่างไรก็ตาม มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 52 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรืออัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรืออัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่า จำนวนเรืออัลตราแมกซ์ข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าว ซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรืออัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

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

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษาและการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขั้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

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 ได้พิจารณานำค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วนของค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	-	20.40
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเชียส บริคจส์ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน32งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	37.22
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[1] บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน39งวดเป็นรายไตรมาสไตรมาสละ319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรก ในเดือนกรกฎาคม 2557และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน6,712,650 เหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	29.85
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[1] บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	15.47
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[1] บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	13.71
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส วินัส จำกัด และ บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว3เดือนและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	7.12	61.45
7	DNB Asia Ltd. และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศจีน	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566 บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566	-	0.50	25.70

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560 ล้านเหรียญสหรัฐ
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวดและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	22.49
9	BNP Paribas	บริษัทฯ และ บริษัท พรีเซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ304,687.80เหรียญสหรัฐโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	14.63	0.61	14.02
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	-	-
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ								
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR[1] บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.77
		บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท[2]	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	18.17
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	2.08	13.16
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	4.41	11.48
		บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	5.12	17.40

(1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 18

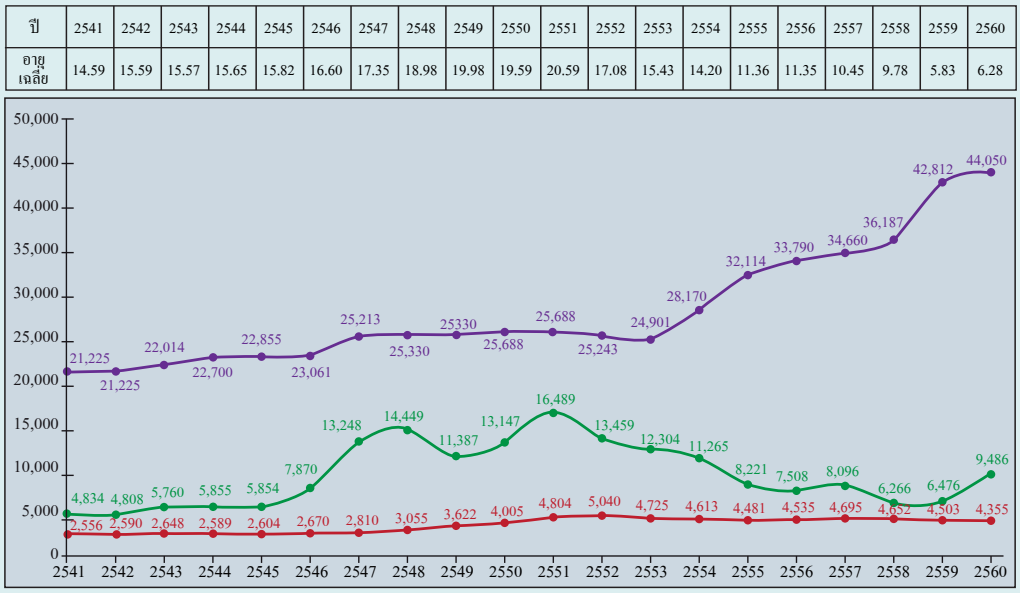
(2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 2 สัญญา และได้รับการผ่อนปรนตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (2541 - 2560)

ปี	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
อายุเฉลี่ย	14.59	15.59	15.57	15.65	15.82	16.60	17.35	18.98	19.98	19.59	20.59	17.08	15.43	14.20	11.36	11.35	10.45	9.78	5.83	6.28



ในปี 2560 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2560 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ปรับตัวลดลงในไตรมาสแรกของปี ซึ่งโดยปกติเป็นช่วงที่ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองซบเซา หลังจากนั้นการขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนได้ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวขึ้นและปิดที่ 1,366 จุด ณ สิ้นปี 2560

ดัชนี BDI เฉลี่ยสำหรับปี 2560 อยู่ที่ 1,145 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 ที่ 673 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนี BDI ในระหว่างปี 2560 ส่วนใหญ่เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในปี 2560 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวดีขึ้นหลังจากที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์และเรือขนาดซุปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2560	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาด เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนดี้ไซส์)	523	7,637	9,812	28.48%
BSI (เรือซุปราแมกซ์)	844	9,165	8,269	(9.78%)

ในระหว่างปี 2560 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนดี้ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 523 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,637 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,812 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 สัญญาสำหรับเรือซีเมนต์ 4 ลำซึ่งมีอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำอยู่ที่ 15,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 28.48

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 844 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,165 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซุปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 8,269 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 9.78 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,091 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 417 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 319 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,082	2,351	2,315
ค่าเสบียงคลัง	166	160	153
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	373	217	178
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	**2,621**	**2,728**	**2,646**
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	237	187	163
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	284	183	212
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	**521**	**370**	**375**
ค่าอะไหล่	325	194	196
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	358	134	130
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	**683**	**328**	**326**
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	207	158	176
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	204	144	122
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	**411**	**302**	**298**
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	32	7	6
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	531	264	309
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	196	87	76
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	**759**	**358**	**391**
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	**4,995**	**4,086**	**4,036**

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายลูกเรือลดลงเนื่องจากมีการวางแผนสำหรับจำนวนลูกเรือที่อยู่ประจำเรือ และการสับเปลี่ยนลูกเรือในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างประหยัด
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ประจำอยู่ที่สำนักงาน ซึ่งจำนวนเงินเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือในปี 2560

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	107.51	130.15
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	90.97	119.03
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	**17.94**	**53.18**
ค่าเสื่อมราคา *	32.57	30.44
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	(14.63)	22.74
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้)	22.62	25.10
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(37.25)	(2.36)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มิใช่กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(38.36)	(1.39)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	**(75.61)**	**(3.75)**
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.002	0.006
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	**(75.61)**	**(3.76)**
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	74.69	56.72
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน)	85.54	68.87
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	10.91	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	16.13
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	716.47	718.30
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	75.70	67.90
สินทรัพย์รวม	**901.91**	**882.27**

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24.77	24.56
รวมหนี้สินหมุนเวียน	34.27	40.82
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	302.72	290.18
หุ้นกู้	153.44	168.43
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	22.37	-
รวมหนี้สิน	**520.70**	**504.82**
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	**381.21**	**377.45**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	**0.24**	**0.24**
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	**2.50**	**1.69**
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	**1.37**	**1.34**
หนี้สิน/EBITDA ***	**20.25**	**8.50**
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	**0.46**	**1.38**
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	**0.79**	**2.12**

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 107.51 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 130.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าเทกองปรับตัวดีขึ้น รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 90.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 119.03 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยในปี 2560 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 จำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2560 มี 36 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 40 ลำในปี 2559 ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นอย่างมากและต้นทุนการเดินเรือก็ลดลงเช่นกันส่งผลให้กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2560 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 17.94 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 53.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 32.57 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 30.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลงในระหว่างปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 ในระหว่างปี 2560 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 1 ลำและขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 5.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559) เพิ่มขึ้นจาก 22.62 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 25.10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายจากหุ้นกู้

ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวดีขึ้นอย่างมากในปี 2560 หลังจากตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน ส่งผลให้ บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพียง 2.36 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 ต่ำกว่าผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 37.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็นอย่างมาก ในปี 2560 บริษัทฯ มีผลขาดทุนอื่นที่มิใช่ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 1.39 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อธุรกิจที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu หักด้วยกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มิใช่ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 38.36 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากขาดทุนจากการขายเรือเก่า 13 ลำ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.002 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 0.006 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจำนวน 3.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 75.61 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ลดลงจำนวน 16.67 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องมาจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 17.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเนื่องมาจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาททั้งหมดให้แก่ Sanfu ในระหว่างปี ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2.01 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นจำนวน 1.71 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวดีขึ้นในปี 2560 ส่งผลให้ราคาตลาดของเรือได้ปรับเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทำให้บริษัทฯ สามารถถอนเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันจำนวน 10.91 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งได้ฝากในปีที่แล้วเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติม

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 16.13 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา มาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียงเล็กน้อย จากการรับมอบเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ จาก Sanfu อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2560 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือลดลงจาก 75.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปีก่อนเป็น 67.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปีปัจจุบัน เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับมอบเรืออัลตราแมกซ์ลำสุดท้ายจากอู่ต่อเรือ Sanfu และได้นำเงินจ่ายล่วงหน้าที่ได้ชำระไปหักกับเงินงวดสุดท้ายที่ต้องชำระเมื่อรับเรือ ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 3.78 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ที่ได้สั่งต่อกับ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 16.6

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 290.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 314.74 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 327.49 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 3.31 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 17.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 13.73 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 14.63 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 1.81 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 1.49 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาแสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

เนื่องมาจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.4 ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวน 32.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาให้แก่ Sanfu และบริษัทฯ ยังได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทกับ Sanfu จำนวน 3.38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ซึ่งจะถึงกำหนดชำระภายในวันที่ 3 ตุลาคม 2561

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 153.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 168.43 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19

หนี้สินรวมลดลงจาก 520.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 504.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2560 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 3.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 377.45 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 381.21 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปีก่อน มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.24 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2559 และ 2560

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.34 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.37 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หลักๆ จากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนสินเชื่อธุรกิจที่ไม่มีหลักประกันทั้งหมดและชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯในปี 2560 ได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากปี 2559 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 8.50 เท่า ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2560 อยู่ที่ 1.69 เท่า ลดลงจาก 2.50 เท่า ในปี 2559 เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาระงับข้อพิพาทกับ Sanfu ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.38 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 2.12 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2560 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องมาจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลังจากที่ตกต่ำมาเป็นระยะเวลานาน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2560 ลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2560 และการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ในปี 2560 ตามที่กล่าวข้างต้น ในระหว่างปี 2560 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิง ลดลงประมาณร้อยละ 20 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น ในระหว่างปี 2560 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการลดลงของการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้ลดลงจากร้อยละ 8 ในปี 2559 เป็นร้อยละ 5 ในปี 2560

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปีก่อน อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างมากประมาณร้อยละ 95 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32 มาเป็นร้อยละ 54

ดอกเบี้ยรับในปี 2560 เพิ่มขึ้นจำนวน 16.46 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยไม่รวมดอกเบี้ยรับจาก Sanfu ซึ่งเป็นดอกเบี้ยรับจากเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือของเรือที่ถูกยกเลิกจำนวน 39.72 ล้านบาท ในปี 2559

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 32.15 ล้านบาท ในปี 2560

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2560 เพิ่มขึ้นจำนวน 55.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของการจ่ายค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอนุญาโตตุลาการกับ Sanfu และ Sainty ที่ได้จ่ายในปี 2560

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 12.31 ล้านบาทสำหรับปี 2560 ซึ่งในปี 2559 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 0.19 ล้านบาทสำหรับปี 2560 และจำนวน 0.06 ล้านบาทสำหรับปี 2559 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ

ในปี 2560 บริษัทฯ ได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายสำหรับสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทกับ Sanfu จำนวน 112.51 ล้านบาท ในปี 2559 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 13 ลำ จำนวน 680.29 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 566.56 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการขายเรือ และขาดทุนจากการด้วยค่าของเรือ) ในปี 2560 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของต้นทุนในการเดินเรือรวม ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาลดลงจาก 1,366.40 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 1,169.84 ล้านบาทในปี 2560 เนื่องจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่ลดลงในปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 182.25 ล้านบาทในปี 2559) เพิ่มขึ้นจำนวน 50.41 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายของหุ้นกู้

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 129.48 ล้านบาทสำหรับปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 2,664.90 ล้านบาทในปี 2559

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560 จำนวน 1,194.09 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2559 จำนวน 164.13 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ลดลงจำนวน 814.36 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 822.69 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทให้แก่ Sanfu ในระหว่างปี

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 53.41 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 15.29 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันทั้งหมดจำนวน 390.99 ล้านบาทได้ถูกถอนออกมาในระหว่างปีเนื่องมาจากราคาตลาดของเรือปรับตัวดีขึ้นและไม่มีการผิดเงื่อนไขในเรื่องของมูลค่าหลักประกัน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 527.08 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

บริษัทฯ รับมอบเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จาก Sanfu และบริษัทฯ ขายเรือเก่าขนาดแฮนดี้ไซส์จำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2017 ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,219.05 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อกับ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาโตตุลาการ มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 32,316.03 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 28,833.24 ล้านบาทในปี 2560

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 105.93 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจากการที่บริษัทฯ บันทึกดอกเบี้ยค้างจ่ายของสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 9,483.37 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 10,285.85 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 586.11 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 466.91 ล้านบาท บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 500.69 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4 ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 61.27 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 48.77 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

เนื่องมาจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาททั้งหมดให้แก่ Sanfu หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน18,656.98 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 16,497.75 ล้านบาทในปี 2560

ในปี 2560 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 129.48 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,194.09 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 0.01 ล้านบาทของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 12,335.49 ล้านบาท ซึ่งลดลงจำนวน 1,323.56 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,950.76 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 132 จากการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นในระหว่างปี 2560 เปรียบเทียบกับปี 2559 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 2,010.43 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวน 76.85 ล้านบาท และเงินสดรับจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 329.66 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จ่ายซื้อเรือและอุปกรณ์ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 373.33 ล้านบาท จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 640.63 ล้านบาท และชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 1,050.78 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,636.57 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 500.69 ล้านบาท จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 7.3 และเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันถูกถอนออกมาจำนวน 373.84 ล้านบาท บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 586.11 ล้านบาท และเงินกู้จ่ายคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 466.91 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,053.02 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 762.40 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 949.42 ล้านบาท

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

กรรมการผู้จัดการ

คูชรู คาลี วาเดีย

กรรมการบริหาร

6 กุมภาพันธ์ 2561

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค *ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน* ในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.6 เรื่องการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือและความไม่แน่นอนจากผลของกระบวนการอนุญาโตตุลาการในอนาคต ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรค*ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน*ในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก นอกจากนี้ จากแนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อสถานการณ์การแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลที่รุนแรงขึ้น ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

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

การด้อยค่าของเรือ

การพิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญของฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมินแผนงานในอนาคตในการจัดการสินทรัพย์ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือ

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของเรือ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและประเมินในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและคาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท โดยการทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว เปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของกลุ่มบริษัท และเปรียบเทียบประมาณการกระแสเงินสดในอดีตกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว รวมถึงเปรียบเทียบอัตราการเติบโตระยะยาวของกลุ่มบริษัทกับการคาดการณ์ของภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- อัตราคิดลด โดยประเมินต้นทุนถัวเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่น ๆ กับบริษัทอื่นที่เปรียบเทียบกันได้ และ
- ข้อสมมติและวิธีการที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทใช้ในการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของเรือ

ข้าพเจ้าได้พิจารณาขอบเขตและความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะอัตราการเติบโตที่ใช้ในการคาดการณ์กระแสเงินสดโดยการเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม และทำการวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานดังกล่าวต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสำหรับเรือดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยง ผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

วิสสุตา จริยธนากร
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 6 กุมภาพันธ์ 2561

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	*6*	1,853,617,916	2,676,310,435	1,240,079,848	2,145,249,277
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน					
- ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	*9*	-	36,069,571	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	*7*	193,408,024	139,994,839	4,249,397,962	4,629,331,757
น้ำมันเชื้อเพลิง		56,022,950	40,734,457	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		84,983,015	90,986,420	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		20,131,380	24,241,889	-	-
อื่น ๆ		42,428,694	92,684,869	12,721,002	20,361,495
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		147,543,089	207,913,178	12,721,002	20,361,495
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,250,591,979	3,101,022,480	5,502,198,812	6,794,942,529
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน - สุทธิจากส่วนที่					
สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	*9*	-	354,923,612	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	*10*	-	-	5,055,800,592	5,543,080,951
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	*11*	-	-	6,650,899,606	7,391,484,350
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	*12*	75,501,585	86,236,899	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	*13*	18,547,734	20,335,373	18,547,734	20,335,373
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		527,082,988	-	523,133,316	28,892,498
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	*14*	23,474,669,693	25,671,524,342	10,649,707	5,406,637
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	*15*	341,799	1,178,561	341,797	1,178,559
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือรอเรียกคืน		51,711,838	111,873,693	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	*16*	2,219,047,152	2,712,400,780	2,210,682,003	2,701,134,188
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	*17*	212,696,906	253,466,358	-	-
อื่น ๆ		3,048,745	3,067,955	2,396,889	2,396,188
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,486,504,641	3,080,808,786	2,213,078,892	2,703,530,376
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		26,582,648,440	29,215,007,573	14,472,451,644	15,693,908,744
รวมสินทรัพย์		28,833,240,419	32,316,030,053	19,974,650,456	22,488,851,273

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2560	2559	2560	2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	*8*	70,335,459	37,847,911	2,582,039	245,304
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	*8*	-	-	1,919,833,061	1,739,800,011
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		87,156,665	95,737,376	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		280,485,486	140,485,237	153,631,653	49,830,338
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		36,197,121	34,054,992	25,921,813	29,290,439
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		474,174,731	308,125,516	2,101,968,566	1,819,166,092
รายได้รับล่วงหน้า		36,673,234	13,872,247	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*18*	802,484,941	887,344,495	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		188,036	66,271	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		20,388,073	18,575,112	12,743,670	8,814,404
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,333,909,015	1,227,983,641	2,114,712,236	1,827,980,496
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	35,813,830	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	*18*	9,483,366,456	10,846,818,205	-	-
หุ้นกู้	*19*	5,504,550,244	5,497,809,757	5,504,550,244	5,497,809,757
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	*20*	83,138,608	162,781,593	-	-
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	*16.4*	-	801,558,738	-	801,558,738
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	*21*	92,789,276	84,213,450	74,179,665	79,856,350
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		15,163,844,584	17,428,995,573	5,578,729,909	6,379,224,845
รวมหนี้สิน		16,497,753,599	18,656,979,214	7,693,442,145	8,207,205,341

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2560	2559	2560	2559
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
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	*23*	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	*23*	523,320,000	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	*24*	16,443,099	16,119,179	16,443,099	16,119,179
ยังไม่ได้จัดสรร		8,681,784,433	8,813,492,306	7,856,617,062	8,626,377,640
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(689,490,653)	502,692,764	604,752,788	1,835,753,751
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		12,335,452,241	13,659,019,611	12,281,208,311	14,281,645,932
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		34,579	31,228	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		12,335,486,820	13,659,050,839	12,281,208,311	14,281,645,932
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		28,833,240,419	32,316,030,053	19,974,650,456	22,488,851,273

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2560	2559	2560	2559
รายได้					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		3,691,714,523	2,877,621,600	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		637,183,971	804,795,152	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		4,328,898,494	3,682,416,752	-	-
รายได้จากการให้บริการ	*8*	3,793,827	7,417,603	85,049,366	96,599,675
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	*14*	32,152,515	-	1,999,158	394,616
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	*16.6*	6,252,457	2,851,210	6,252,457	2,851,210
ดอกเบี้ยรับ		23,402,413	46,672,085	17,278,107	44,728,455
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	45,425,600	-	47,928,580
รายได้อื่น		127,964	7,001,804	376	3,343
รวมรายได้		4,394,627,670	3,791,785,054	110,579,464	192,505,879
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		1,677,104,370	2,010,834,546	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		137,583,427	243,229,708	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป		175,545,977	231,894,232	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		1,990,233,774	2,485,958,486	-	-
ค่าเสื่อมราคา	*14*	1,169,844,139	1,366,395,482	3,514,014	2,499,923
ต้นทุนการให้บริการ		4,557,421	5,239,468	-	-
ขาดทุนจากการขายเรือ	*14*	-	680,285,679	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	*14*	-	566,558,861	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	*11*	-	-	95,134,089	2,205,262,526
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ					
ตามสัญญาระงับข้อพิพาท	*16.4*	112,509,641	-	112,509,641	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	*8*	321,580,922	260,251,101	259,830,383	213,201,630
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	*8*	82,499,633	88,196,978	78,267,087	79,084,164
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)		(7,864,461)	25,022,204	2,803,900	32,885,487
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		12,312,931	-	6,337,663	-
รวมค่าใช้จ่าย		3,685,674,000	5,477,908,259	558,396,777	2,532,933,730
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		708,953,670	(1,686,123,205)	(447,817,313)	(2,340,427,851)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	*12.1*	10,008,710	3,287,595	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		718,962,380	(1,682,835,610)	(447,817,313)	(2,340,427,851)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(848,243,899)	(980,089,221)	(319,824,573)	(395,281,469)
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(129,281,519)	(2,662,924,831)	(767,641,886)	(2,735,709,320)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	*26*	(188,228)	(62,476)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี		(129,469,747)	(2,662,987,307)	(767,641,886)	(2,735,709,320)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2560	2559	2560	2559
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(129,476,280)	(2,664,898,734)	(767,641,886)	(2,735,709,320)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		6,533	1,911,427	-	-
ขาดทุนสำหรับปี		(129,469,747)	(2,662,987,307)	(767,641,886)	(2,735,709,320)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	*28*				
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(0.08)	(1.71)	(0.49)	(1.75)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		1,559,280,897	1,559,280,897	1,559,280,897	1,559,280,897

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ขาดทุนสำหรับปี	(129,469,747)	(2,662,987,307)	(767,641,886)	(2,735,709,320)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	8,390,446	(1,688,523)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	8,390,446	(1,688,523)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,907,673)	-	(1,794,772)	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	(1,200,577,045)	(162,440,438)	(1,231,000,963)	(151,369,958)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(1,202,484,718)	(162,440,438)	(1,232,795,735)	(151,369,958)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(1,194,094,272)	(164,128,961)	(1,232,795,735)	(151,369,958)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,323,564,019)	(2,827,116,268)	(2,000,437,621)	(2,887,079,278)
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,323,567,370)	(2,829,059,797)	(2,000,437,621)	(2,887,079,278)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,351	1,943,529	-	-
	(1,323,564,019)	(2,827,116,268)	(2,000,437,621)	(2,887,079,278)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
				กำไรสะสม				องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
				จัดสรรแล้ว							
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	สำรองตามกฎหมาย บริษัทฯ	สำรองตามกฎหมาย บริษัทย่อย	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร	- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,349,679	11,478,160,540	666,853,827	16,488,079,408	(1,912,301)	16,486,167,107
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(2,664,898,734)	-	(2,664,898,734)	1,911,427	(2,662,987,307)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	(164,161,063)	(164,161,063)	32,102	(164,128,961)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(2,664,898,734)	(164,161,063)	(2,829,059,797)	1,943,529	(2,827,116,268)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	(230,500)	230,500	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,119,179	8,813,492,306	502,692,764	13,659,019,611	31,228	13,659,050,839
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,119,179	8,813,492,306	502,692,764	13,659,019,611	31,228	13,659,050,839
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(129,476,280)	-	(129,476,280)	6,533	(129,469,747)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(1,907,673)	(1,192,183,417)	(1,194,091,090)	(3,182)	(1,194,094,272)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(131,383,953)	(1,192,183,417)	(1,323,567,370)	3,351	(1,323,564,019)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	323,920	(323,920)	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,443,099	8,681,784,433	(689,490,653)	12,335,452,241	34,579	12,335,486,820

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
				กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	
				จัดสรรแล้ว			- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	สำรองตามกฎหมาย	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร	ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	16,349,679	11,361,856,460	1,987,123,709	17,168,725,210
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	(2,735,709,320)	-	(2,735,709,320)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(151,369,958)	(151,369,958)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	(2,735,709,320)	(151,369,958)	(2,887,079,278)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	(230,500)	230,500	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	16,119,179	8,626,377,640	1,835,753,751	14,281,645,932
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	16,119,179	8,626,377,640	1,835,753,751	14,281,645,932
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	(767,641,886)	-	(767,641,886)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	(1,794,772)	(1,231,000,963)	(1,232,795,735)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	(769,436,658)	(1,231,000,963)	(2,000,437,621)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	323,920	(323,920)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	16,443,099	7,856,617,062	604,752,788	12,281,208,311

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษี	(129,281,519)	(2,662,924,831)	(767,641,886)	(2,735,709,320)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,170,602,334	1,367,223,477	4,272,209	3,321,524
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	(7,864,461)	25,022,204	2,803,900	32,885,487
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	-	21	-	21
ขาดทุน (กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	(32,152,515)	679,890,697	(1,999,158)	(394,616)
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	-	566,558,861	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	95,134,089	2,205,262,526
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	(6,252,457)	(2,851,210)	(6,252,457)	(2,851,210)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	182,252,939	-	182,252,939
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	19,119,129	20,007,429	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(10,008,710)	(3,287,595)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(15,714,780)	(5,219,799)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	8,710,035	9,025,730	7,170,568	7,794,236
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(611,871)	(73,401,759)	(1,396,962)	(72,805,683)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	69,791,656	80,635,697	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	761,926,834	691,764,498	311,460,007	206,844,982
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	6,329,467	4,088,071	6,329,467	4,088,071
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				
ตามสัญญาระงับข้อพิพาท	112,509,641	-	112,509,641	-
ดอกเบี้ยรับ	-	(39,725,191)	-	(39,725,191)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	3,661,127	-	3,661,127	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,950,763,910	839,059,239	(233,949,455)	(209,036,234)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(62,071,336)	14,657,819	847,327,466	(2,100,998,340)
น้ำมันเชื้อเพลิง	(23,558,647)	70,149,988	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	41,413,241	(24,915,996)	5,186,580	2,465,457
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	23,980	45,228	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	80,187,301	(157,434,757)	323,212,070	343,727,076
รายได้รับล่วงหน้า	25,449,300	(30,506,343)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,832,444	(7,424,338)	4,377,770	1,504,505
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(1,932,620)	(7,045,138)	(1,932,620)	(2,585,366)
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,013,107,573	696,585,702	944,221,811	(1,964,922,902)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(2,680,198)	(3,315,981)	(1,677,685)	(2,127,536)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,010,427,375	693,269,721	942,544,126	(1,967,050,438)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้อเรือและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(373,328,154)	(1,449,036,088)	(9,717,180)	(1,304,541)
เงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์	76,850,749	681,670,982	1,999,172	404,333
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	(640,633,619)	(1,240,457,102)	(639,120,693)	(1,218,133,883)
เงินสดรับจากการแก้ไข/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	6,178,415	697,927,302	6,178,415	697,927,302
เงินสดจ่ายลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	(785,600,000)
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	-	145,893,300
เงินสดรับจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	329,659,190	504,231,180	329,659,190	504,231,180
จ่ายคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	(1,050,777,600)	-	(1,050,777,600)	-
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	15,481,041	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,636,569,978)	(805,663,726)	(1,361,778,696)	(656,582,309)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง	373,836,318	489,422,535	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(762,402,772)	(645,511,684)	(311,935,945)	(160,592,167)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(8,523,419)	(27,552,650)	-	(27,552,650)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	500,688,338	1,366,616,419	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(586,111,666)	(1,544,183,384)	-	(599,466,438)
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(466,906,700)	(2,810,654,508)	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	-	5,527,759,452	-	5,527,759,452
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(949,419,901)	2,355,896,180	(311,935,945)	4,740,148,197
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินลดลง	(247,130,015)	(20,699,534)	(173,998,914)	(23,628,708)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(822,692,519)	2,222,802,641	(905,169,429)	2,092,886,742
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,676,310,435	453,507,794	2,145,249,277	52,362,535
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,853,617,916	2,676,310,435	1,240,079,848	2,145,249,277

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มิใช่เงินสด				
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม เป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	-	1,239,929	-	1,239,929
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	-	206,197	-	206,197
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	-	50,601,901	-	-
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อยตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	-	50,601,901
โอนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	907,566,931	2,268,025,928	904,057,629	2,242,280,951
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	1,907,673	-	1,794,772	-
แปลงเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยไปเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,525,971,100
แปลงเงินทดรองแก่บริษัทย่อยไปเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	3,619,745,400

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สีลม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2559 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

งบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานได้แปลงค่าเป็นสกุลเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่าดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ "ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน" ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า "กลุ่มบริษัท") ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2560	2559
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2560	2559
			%	%
27. บริษัท พรีเชียส ลากูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเชียส ซิตี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
36. บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
37. บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
38. บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	-	69.99
39. บริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	-	69.99
40. บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	-	100.00
41. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
42. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
43. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
44. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
45. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
46. บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	-	100.00
48. บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2560	2559
			%	%
52. บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท พรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท พรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
57. บริษัท พรีเซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
58. บริษัท พรีเซียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท พรีเซียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท พรีเซียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
61. บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
62. บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
63. บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
64. บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
65. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

*ชำระบัญชีแล้วในระหว่างปี 2560

ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

ฉ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2559) รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีฉบับใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

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

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน 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	17 - 20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.10 ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่าง ๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

4.16 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทฯจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทฯจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

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 ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
เงินสด	881	1,102	870	1,090
เงินฝากธนาคาร	1,852,737	2,675,208	1,239,210	2,144,159
รวม	1,853,618	2,676,310	1,240,080	2,145,249

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 1.00 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2559: ระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 0.30 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	192,588	137,420	-	-
3 - 6 เดือน	541	2,571	-	-
6 - 12 เดือน	279	4	-	-
มากกว่า 12 เดือน	5,589	24,560	-	-
รวม	198,997	164,555	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(5,589)	(24,560)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	193,408	139,995	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	4,249,398	4,629,332
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	4,249,398	4,629,332
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	193,408	139,995	4,249,398	4,629,332

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 และ 11 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯบางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด	ค่าตั๋วเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เดวอน มารีน จำกัด	ให้คำปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2560	2559	2560	2559	นโยบายการกำหนดราคา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	82,892	77,040	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	2,157	19,560	ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	6,877	7,009	ราคาตลาด
ขายเรือที่ต่อใหม่ (ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น ๆ)	-	-	904,058	2,242,281	ราคาทุน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	15,481	-	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตั๋วเครื่องบินจ่าย	6,728	6,605	2,099	1,700	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	10,310	5,963	9,140	4,026	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)				
บริษัทย่อย	-	-	4,249,398	4,629,332
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	4,249,398	4,629,332
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,919,833	1,739,800
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	372	215	143	69
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	372	215	1,919,976	1,739,869

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

<u>ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร</u>

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ผลประโยชน์ระยะสั้น	80,463	85,808	76,231	76,981
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2,037	2,389	2,036	2,103
รวม	82,500	88,197	78,267	79,084

<u>ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>

บริษัทฯมีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคารโดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

9. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทได้นำเงินฝากธนาคารจำนวนเงิน 10.91 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 390.99 ล้านบาท ไปเป็นหลักประกันเงินสดสำหรับวงเงินกู้ยืม 3 วงเงิน โดยมีรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 (2560: ไม่มี)

10. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย ประกอบด้วย

1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ("บริษัท เอบีซี")) เป็นตั๋วสัญญาใช้เงินจำนวน 9.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (2559: 9.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว

   เงินให้กู้ยืมข้างต้นเป็นเงินจากบริษัทฯที่จ่ายเพื่อให้บริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี จำนวน 4 บริษัท นำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่อู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาสั่งต่อเรือที่ได้ลงนามไว้ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	สัญญาสั่งต่อเรือลงวันที่
บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	3 เมษายน 2556
บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	30 สิงหาคม 2556

2) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2559 บริษัทฯได้ทำสัญญาขยายระยะเวลาการชำระหนี้เงินทดรองและเงินกู้ยืมให้แก่บริษัทพรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด จำนวน 145 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาออกไปอีก 3 ปี

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี	5,543,081	350,132
แปลงจากเงินทดรองแก่บริษัทย่อย	-	3,619,746
แปลงจากเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	1,525,971
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(487,280)	47,232
ยอดคงเหลือปลายปี	5,055,801	5,543,081

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
			%	%		
บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	346,276	379,650
บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	294,769	323,178
บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	275,350	301,889
บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	250,384	274,516
บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	316,880	347,421
บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	208,273	228,347
บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	182,764	200,379
บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	128,160	140,512
บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	134,568	147,538
บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	224,280	245,896
บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	304,111	333,422
บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	190,396	208,746
บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	129,174	141,624
บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	309,741	339,594
บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	258,615	283,540
บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	250,320	274,446
บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	319,478	350,269
บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	182,472	200,059
บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	351,820	385,729
บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	273,520	299,881
บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	213,523	234,102
บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	128,431	140,810
บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	231,608	253,930
บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	256,321	281,025
บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	174,142	190,926
บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	196,787	215,753
บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	179,424	196,717
บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	179,424	196,717
บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	179,424	196,717
บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	179,424	196,717
บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	179,424	196,717
บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	204,028	223,692
บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	136,413	149,561
บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	149,715	164,145
บริษัท พรีเซียส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	998	1,094

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
			%	%		
บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	277,115	303,824
บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	277,115	303,824
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	-	2,500	-	69.99	-	911
บริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	-	6,000	-	69.99	-	5,901
บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	-	0.0365	-	100.00	-	-
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	327	358
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	342,840	375,883
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	327	358
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	354,398	388,555
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,772,559	9,624,873
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(2,121,659)	(2,233,389)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					6,650,900	7,391,484

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯได้จำนำหุ้นของบริษัทย่อย 31 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 5,700.48 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2559: บริษัทย่อย 31 บริษัท มูลค่ารวม 6,249.90 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงในบัญชีเงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

2560

1. เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์
2. เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2560 บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์
3. ค่าเผื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการบันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่มีการขายเรือและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในเร็ว ๆ นี้ จำนวนเงิน 64.92 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 2,121.66 ล้านบาท

2559

1. ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯมีการลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

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

2. เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2559 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด ได้มีมติให้บริษัทเข้าสู่กระบวนการชำระบัญชีเนื่องจากบริษัทย่อยดังกล่าวไม่มีแผนการลงทุนอื่นเพิ่มเติมในอนาคตอีกทั้งไม่มีเจตนาในการดำเนินธุรกิจต่อในประเทศเมอริเชียส ต่อมาเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2559 บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์

3. เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2559 และ 22 พฤศจิกายน 2559 บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด และบริษัท อินเตอร์เนชั่นแนลไลเทอร์เรจ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศเมอริเชียส ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ ตามลำดับ

4. เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2559 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอร์มินัลส์ จำกัด ได้มีมติให้ปิดบริษัท เนื่องจากไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ

5. ค่าเผื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการบันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่มีการขายเรือในระหว่างปี 2558-2559 และยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในเร็ว ๆ นี้ จำนวนเงิน 62.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 2,226.58 ล้านบาท

12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2560	2559	2560	2559	2560	2559
			%	%				
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	66,592	73,010	75,502	86,237

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย		เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	
	2560	2559	2560	2559
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	10,009	3,288	15,481	-

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 ตามลำดับ

12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน		หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน		รายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน		กำไร สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี								
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	440,580	440,580	379,153	426,321	42,092	41,335	453,412	363,377	44,682	14,679

13. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เงินลงทุนระยะยาวอื่นเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาท ของบริษัท บทด จำกัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

14. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน								
1 มกราคม 2560	266,392	29,984,832	393,447	30,378,279	64,186	14,946	16,761	30,740,564
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	1,318	958,308	311,292	1,269,600	453	9,524	-	1,280,895
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(543,912)	(161,547)	(705,459)	-	(7,369)	-	(712,828)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(23,442)	(2,654,186)	(35,868)	(2,690,054)	(5,652)	(1,447)	(1,473)	(2,722,068)
31 ธันวาคม 2560	244,268	27,745,042	507,324	28,252,366	58,987	15,654	15,288	28,586,563
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
1 มกราคม 2560	241,069	4,415,220	201,136	4,616,356	62,483	11,250	14,617	4,945,775
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	551	1,023,819	141,344	1,165,163	883	2,386	861	1,169,844
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(387,122)	(160,438)	(547,560)	-	(7,369)	-	(554,929)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(21,210)	(404,174)	(15,975)	(420,149)	(5,524)	(601)	(1,313)	(448,797)
31 ธันวาคม 2560	220,410	4,647,743	166,067	4,813,810	57,842	5,666	14,165	5,111,893

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
1 มกราคม 2560	-	122,104	1,161	123,265	-	-	-	123,265
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	-	-	-	-	-	-	-	-
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(116,667)	(1,109)	(117,776)	-	-	-	(117,776)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	(5,437)	(52)	(5,489)	-	-	-	(5,489)
31 ธันวาคม 2560	-	-	-	-	-	-	-	-
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
1 มกราคม 2560	25,323	25,447,508	191,150	25,638,658	1,703	3,696	2,144	25,671,524
31 ธันวาคม 2560	23,858	23,097,299	341,257	23,438,556	1,145	9,988	1,123	23,474,670
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2560								1,169,844

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน								
1 มกราคม 2559	264,707	34,478,634	816,181	35,294,815	65,526	15,408	15,502	35,655,958
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	3,491	3,605,535	105,383	3,710,918	46	1,265	1,342	3,717,062
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(7,761,335)	(516,091)	(8,277,426)	(908)	(1,613)	-	(8,279,947)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,806)	(338,002)	(12,026)	(350,028)	(478)	(114)	(83)	(352,509)
31 ธันวาคม 2559	266,392	29,984,832	393,447	30,378,279	64,186	14,946	16,761	30,740,564
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
1 มกราคม 2559	242,234	8,750,923	398,488	9,149,411	62,629	11,760	13,945	9,479,979
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	557	1,145,301	217,403	1,362,704	1,192	1,184	758	1,366,395
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(5,332,590)	(408,832)	(5,741,422)	(898)	(1,613)	-	(5,743,933)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,722)	(148,414)	(5,923)	(154,337)	(440)	(81)	(86)	(156,666)
31 ธันวาคม 2559	241,069	4,415,220	201,136	4,616,356	62,483	11,250	14,617	4,945,775

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
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)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2560	27,602	13,451	11,717	52,770
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	193	9,524	-	9,717
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(7,369)	-	(7,369)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,433)	(1,316)	(1,030)	(4,779)
31 ธันวาคม 2560	25,362	14,290	10,687	50,339
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2560	26,290	9,755	11,318	47,363
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	748	2,386	380	3,514
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(7,369)	-	(7,369)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,338)	(470)	(1,011)	(3,819)
31 ธันวาคม 2560	24,700	4,302	10,687	39,689
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2560	1,312	3,696	399	5,407
31 ธันวาคม 2560	662	9,988	-	10,650
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2560				3,514

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง 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

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากการจำหน่ายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวนรวม 0.94 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 32.15 ล้านบาท (2559: ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือจำนวนรวม 13 ลำ คิดเป็นจำนวนรวม 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 680.29 ล้านบาท) ซึ่งได้แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 290.36 ล้านบาท (2559: 319.86 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 34.42 ล้านบาท (2559: 39.26 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือจำนวน 35 ลำ (2559: 35 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 22,617.74 ล้านบาท (2559: 24,708.39 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทได้ประเมินและพิจารณาบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2560 เป็นจำนวน 3.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 123.27 ล้านบาท โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขายเรือ) มูลค่ายุติธรรมประมาณจากราคาขายเรือเฉลี่ยที่ขายได้ล่าสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไป ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาที่ทำการขายเรือแต่ละลำ (2560: ไม่มี)

15. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	60,091	60,523	60,019	60,451
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(5,283)	(432)	(5,276)	(432)
ราคาทุนปลายปี	54,808	60,091	54,743	60,019
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	58,912	58,489	58,840	58,423
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	758	828	758	822
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(5,204)	(405)	(5,197)	(405)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	54,466	58,912	54,401	58,840
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	342	1,179	342	1,179
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	758	828	758	822

16. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 2,219.05 ล้านบาท ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B - SAM14023B และ SAM14027B - SAM14028B ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.6

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี	2,712,401	4,451,615	2,701,134	4,436,781
เพิ่มขึ้น	620,704	1,137,585	620,704	1,137,585
ต้นทุนทางการเงินส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนเรือ	-	1,240	-	1,240
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	-	206	-	206
ต้นทุนทางตรงอื่น	20,041	102,872	18,528	80,549
การแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	-	(655,557)	-	(655,557)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	(907,567)	(2,268,026)	(904,058)	(2,242,281)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(226,532)	(57,534)	(225,626)	(57,389)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,219,047	2,712,401	2,210,682	2,701,134

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 1.24 ล้านบาท ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 2.91 - 3.43 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ (2560: ไม่มี)

ในระหว่างปี 2560 และ 2559 กลุ่มบริษัทมีการส่งมอบเรือ การแก้ไขสัญญา/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือดังนี้

16.1 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เรือสินค้าแห้งเทกองจำนวน 1 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
6 มกราคม 2559	บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	BC385-12	23.02 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 811.10 ล้านบาท

16.2 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 เรือสินค้าแห้งเทกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 2 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
7 กรกฎาคม 2559	บริษัท พรีเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	SF130126	26.21 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 909.43 ล้านบาท
18 เมษายน 2560	บริษัท พรีเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	SF130127	26.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 908.11 ล้านบาท

16.3 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เรือสินค้าแห้งเทกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท และบริษัทย่อยในประเทศ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
21 เมษายน 2559	บริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	SF130128	25.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 914.34 ล้านบาท
8 ตุลาคม 2559	บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด	SF130129	26.17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 937.78 ล้านบาท

16.4 สัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งต่อเรือ

1) เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯและ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาระงับข้อพิพาท จำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาระงับข้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) ซึ่งได้ลงนามโดยบริษัทฯในฐานะผู้ซื้อและ Sanfu ในฐานะผู้ขาย (“สัญญาสั่งต่อเรือใหม่”)

   รายละเอียดหลัก ๆ ของสัญญาระงับข้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังต่อไปนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และ/หรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไหร่
การระงับข้อพิพาท	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาตกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาโตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาโตตุลาการ”) 1. ผู้ซื้อมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไหร่ 2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไหร่
ราคาตามสัญญาใหม่ และเงื่อนไขการชำระ	ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ (จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ) ทั้งนี้ ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้ 1. การเพิ่มเงินงวดที่ 4 จำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งในวันรับมอบเรือ จะต้องชำระให้แก่ Sanfu ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ 2. การแก้ไขจำนวนเงินงวดสำหรับรับมอบเรือ (เงินงวดที่ 5) เป็นจำนวน 14,630,625 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะชำระเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
กำหนดวันรับเรือใหม่	ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใด ๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558

สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำแก่บริษัทฯ เงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันนั้นขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่ Sanfu และไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะจ่ายคืนเงินตามสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวให้แก่ Sanfu ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือจนถึงวันที่มีการชำระเงินคืน • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่บริษัทฯ และมีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะใช้คืนเงินให้แก่ Sanfu สำหรับส่วนต่างระหว่างสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันกับค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้บริษัทฯได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย • ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทฯนั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทฯและ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระคืนจำนวนเงินใด ๆ ให้แก่กันตามสัญญาระงับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ • ภายหลังจากการชำระคืนตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป

2) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯและ Sanfu และ Jiangsu Ruihai International Trade Co. Ltd. (“JSRH”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาระงับข้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องมาจากสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 8 ฉบับ (“สัญญาสั่งต่อเรือ”) สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 63,345 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130126 ถึง SF130133 ทั้งนี้ รายละเอียดหลัก ๆ ของสัญญาระงับข้อพิพาททั้ง 4 ฉบับ มีดังต่อไปนี้

- ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130126 SF130127 SF130128 และ SF130129 (“เรือสี่ลำที่ยังคงอยู่”) ได้ลดลงเป็น 25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ
- ในวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ Sanfu และ JSRH จะให้สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำแก่บริษัทฯ โดยเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันนี้จะคำนวณโดยอ้างอิงผลของข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในสัญญาระงับข้อพิพาทลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และ SF130125
- Sanfu จะชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 SF130131 SF130132 และ SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ โดยนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายสำหรับรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ โดยหลังจากการชำระคืนเงินงวดดังกล่าวแล้ว สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 SF130132 และ SF130133 จะถูกยกเลิก อย่างไรก็ตาม จะมีการแก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130

3) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯและ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามในสัญญาระงับข้อพิพาทฉบับที่ 2 ในสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 (“สัญญาระงับข้อพิพาทฉบับที่ 2”) รายละเอียดหลัก ๆ ของสัญญาระงับข้อพิพาทฉบับที่ 2 มีดังต่อไปนี้

1. คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะกำหนดวันส่งมอบเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 ระหว่างวันที่ 4 ถึง 7 เมษายน 2560 (ซึ่งวันที่แน่นอนจะตกลงกันในภายหลัง)
2. เงินจ่ายล่วงหน้าค่าต่อเรือที่บริษัทฯได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2559 จะถูกชำระคืนให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯจะนำไปชำระคืนบางส่วนของสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130129 หลังจากบริษัทฯได้รับคืนเงินล่วงหน้าดังกล่าวแล้วถือว่าสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130133 จะถูกยกเลิก
3. ณ วันส่งมอบเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130129 จะถูกปรับปรุงกลับเป็นจำนวน 6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯบันทึกบัญชีดอกเบี้ยรับสำหรับเงินล่วงหน้าที่บริษัทฯได้จ่ายไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 SF130131 SF130132 และ SF130133 จำนวนเงิน 1.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 39.72 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯได้รับมอบเรือจำนวน 3 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130126 SF130128 และ SF130129 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.2 และ 16.3 และมีการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 SF130132 และ SF130133

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560 บริษัทฯได้รับมอบตัวเรือหมายเลข SF130127 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.2

4) เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ข้อพิพาทภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทระหว่างบริษัทฯและ Sanfu ฉบับลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เมืองลอนดอน โดยตามคำชี้ขาดคณะอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ได้ตัดสินว่าบริษัทฯไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว ดังนั้น ในกรณีที่ไม่มีฝ่ายใดยื่นอุทธรณ์คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนี้ สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ที่บริษัทฯได้รับมาจาก Sanfu ก่อนหน้านี้ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาททั้งสองฉบับข้างต้นและสัญญาระงับข้อพิพาทอีกจำนวน 4 ฉบับ ลงวันที่ 31 มีนาคม 2559 สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130126 SF130127 SF130128 และ SF130129 จะถึงกำหนดชำระคืนให้แก่ Sanfu พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือทั้ง 6 ลำ ที่ได้รับมอบจาก Sanfu จนถึงวันที่บริษัทฯชำระสินเชื่อคืน รวมถึงค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สูงสุดไม่เกิน 0.75 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาภายในหนึ่งปีนับจากวันที่มีคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวนรวม 32.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาให้กับ Sanfu บริษัทฯได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวนรวม 3.38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 112.51 ล้านบาท ซึ่งจะถึงกำหนดชำระในวันที่ 3 ตุลาคม 2561 โดยแสดงเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการและงบแสดงฐานะการเงินรวม และแสดงเป็นดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามสัญญาระงับข้อพิพาทในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการและงบกำไรขาดทุนรวม

16.5 การแก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือ

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 และวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯและ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและบันทึกข้อตกลง ตามลำดับ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 (“สัญญาสั่งต่อเรือ”) เพื่อสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130130 (“เรือ”)

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2560 สัญญาดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถจัดหาหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ 1 ซึ่งถือว่าไม่สามารถปฏิบัติตามหนึ่งในเงื่อนไขข้อบังคับของสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมก่อนได้

16.6 การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ

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

เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางอู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯจึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้ง 12 ฉบับ เนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้อู่ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

บริษัทฯได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B รวมจำนวน 8.81 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจาก CEXIM เนื่องจากยังไม่มีคู่สัญญาฝ่ายใดยื่นเสนอข้อพิพาทภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับเรือทั้งสามลำดังกล่าวนี้

ในเดือนมีนาคม 2560 บริษัทฯ (และตัวแทน)ได้รับเงินจำนวน 0.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 6.25 ล้านบาท จากอู่ต่อเรือ สำหรับส่วนต่างระหว่างดอกเบี้ยที่บริษัทฯได้รับคืนจาก CEXIM ภายใต้หนังสือค้ำประกัน สำหรับตัวเรือสามลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B กับดอกเบี้ยที่อู่ต่อเรือต้องชำระคืนภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือของเรือทั้งสามลำดังกล่าว บริษัทฯได้บันทึกเงินจำนวน 0.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจากจำนวนเงินข้างต้นซึ่งรับโดยตัวแทนเป็นลูกหนี้

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 บริษัทฯได้รับเงินจำนวนดังกล่าวจากตัวแทนแล้ว

สำหรับเรือที่บริษัทฯได้รับแจ้งว่าอู่ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้จ่ายไปนั้นยังคงขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวเนื่องกับเรือลำดังกล่าวก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯและอู่ต่อเรือ (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) (ไม่รวมเรือสามลำที่บริษัทฯได้รับเงินงวดคืนจาก CEXIM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญาสั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากอู่ต่อเรือว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่ายล่วงหน้าที่เรียกคืน (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)
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	อู่ต่อเรือ บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	อู่ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	อู่ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
				รวม	**251.09**	**64.12**

17. ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี	253,466	275,762
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(19,119)	(20,007)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(21,650)	(2,289)
ยอดคงเหลือปลายปี	212,697	253,466

18. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม																					
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่																		วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ					
	วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		วงเงินที่ 3		วงเงินที่ 4		วงเงินที่ 5		วงเงินที่ 6		วงเงินที่ 7		วงเงินที่ 8		วงเงินที่ 9		วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		รวม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
เงินกู้ยืมระยะยาว	666,690	730,946	1,216,252	1,333,476	975,744	1,161,807	505,744	600,694	448,016	561,367	2,008,295	2,456,709	840,001	938,876	734,912	864,864	458,043	-	1,537,234	1,827,640	943,687	1,376,214	10,334,618	11,852,593
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(2,451)	(3,919)	(13,871)	(20,713)	(12,077)	(16,051)	(2,775)	(3,653)	(2,183)	(3,081)	52,656	25,197	(13,823)	(18,407)	(27,610)	(36,237)	(7,450)	-	(46,004)	(64,162)	26,821	22,596	(48,767)	(118,430)
รวม	664,239	727,027	1,202,381	1,312,763	963,667	1,145,756	502,969	597,041	445,833	558,286	2,060,951	2,481,906	826,178	920,469	707,302	828,627	450,593	-	1,491,230	1,763,478	970,508	1,398,810	10,285,851	11,734,163
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	(82,892)	(90,749)	(41,915)	(45,926)	(63,690)	(69,786)	(143,204)	(206,084)	(64,295)	(17,567)	(51,898)	(56,644)	(39,182)	-	(123,189)	(122,825)	(192,220)	(277,764)	(802,485)	(887,345)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	664,239	727,027	1,202,381	1,312,763	880,775	1,055,007	461,054	551,115	382,143	488,500	1,917,747	2,275,822	761,883	902,902	655,404	771,983	411,411	-	1,368,041	1,640,653	778,288	1,121,046	9,483,366	10,846,818

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

18.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาดแฮนดี้ไซส์จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดซุปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯสั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 15 ลำ

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

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือลำแรก (วันที่ 15 มีนาคม 2563)
การชำระคืน	วงเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้น ๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่าง ๆ ของเรือ 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 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

สืบเนื่องจากการลดลงของมูลค่าหลักประกันและการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 ผู้กู้จ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 13,251,665 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยหักจากหลักประกันเงินสดที่วางไว้เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ โดยการจ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าว จำนวน 8,463,245 เหรียญสหรัฐอเมริกาจะถือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระใน 11 งวดต่อไปตามลำดับ และส่วนที่เหลือจะนำไปหักกับเงินงวดที่ต้องจ่ายชำระในงวดสุดท้าย

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ธนาคาร DNB Asia Ltd. ("DNB") ในฐานะตัวแทนและตัวแทนหลักประกันได้อนุมัติเงื่อนไขทางการเงินดังนี้

1) ให้ดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเป็นร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ตลอดอายุของสัญญา

2) ยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เพื่อให้ได้รับการอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักดังนี้

ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ผู้กู้ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้น และการยกเว้นได้มีผลบังคับใช้

ต่อมา เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2559 DNB ได้แจ้งผู้กู้ว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีก

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่ม จำนวน 3,776,886 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2559 อัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ 130 ต่อยอดเงินกู้คงเหลือ ดังนั้นผู้กู้ได้ขอถอนหลักประกัน โดยเงินสดจำนวน 2,051,667 เหรียญสหรัฐอเมริกาได้ถูกถอนจากหลักประกันเงินสด เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เงินสดจำนวน 1,006,667 เหรียญสหรัฐอเมริกาได้ถูกถอนเพิ่มเติมจากหลักประกันเงินสด ต่อมา เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2560 ผู้กู้ได้ขอถอนหลักประกันเงินสดส่วนที่เหลือ โดยเงินสดจำนวน 916,667 เหรียญสหรัฐอเมริกา ได้ถูกถอนจากหลักประกันเงินสด

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2560 DNB ในฐานะตัวแทนและตัวแทนหลักประกันได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยตัวแทน (“ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ”)

การอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ซึ่งบริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

วงเงินที่ 2

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

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อยทางอ้อมทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาดซุปราแมกซ์จำนวน 4 ลำแล้ว

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ (วันที่ 10 มกราคม 2564)
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2559 ING ได้แจ้งผู้กู้ให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ลดลง ดังนั้นผู้กู้ได้จ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 15,576,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยหักจากหลักประกันเงินสดที่วางไว้จำนวน 11,415,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาและชำระเงินสดเพิ่มเติมจำนวน 4,161,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ โดยการจ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าวจะถือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระในงวดต่อไป ตามลำดับ

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) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ผู้กู้ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้น และการยกเว้นได้มีผลบังคับใช้

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ING ได้แจ้งผู้กู้ว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีก และให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไป

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่มจำนวน 5,360,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ

เนื่องจากอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ 130 ต่อยอดเงินกู้คงเหลือ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ผู้กู้ได้ขอถอนหลักประกัน โดยเงินสดจำนวน 4,979,200 เหรียญสหรัฐอเมริกา ได้ถูกถอนจากหลักประกันเงินสด ต่อมา เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2560 ผู้กู้ได้ขอถอนหลักประกันเงินสดส่วนที่เหลือ โดยเงินสดจำนวน 380,800 เหรียญสหรัฐอเมริกา ได้ถูกถอนจากหลักประกันเงินสด

เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2560 ING และ DNB ในฐานะผู้ให้กู้ ได้ขยายเวลาเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยผู้ให้กู้ (“ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ”)

การอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด ("เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ("บริษัท เอบีซี") ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารกรุงเทพ 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 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ 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 ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ

<table>
<tr><th>วงเงิน/
รายละเอียด</th><th>วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</th></tr>
<tr><td>การชำระคืน</td><td>สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
<table>
<tr><th>รายละเอียดการชำระคืน</th><th>เอบีซี ทู</th><th>เอบีซี ทรี</th></tr>
<tr><td>ชำระคืนเงินกู้งวดละ</td><td>319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td><td>322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td></tr>
<tr><td>ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย</td><td>6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td><td>6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td></tr>
<tr><td>วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย</td><td>2 เมษายน 2567</td><td>1 กรกฎาคม 2567</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>หลักประกัน</td><td>ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก
ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ
ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา
ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน
จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้
ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี
ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อเรือแต่ละลำ</td></tr>
</table>

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอบีซี ทู ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา 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 ทรี ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา 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”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2557 เอบีซี โฟร์ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา 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 พีทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี วัน”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

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 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา 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 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกองที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ไม่เกินวันที่ 30 ธันวาคม 2568
การชำระคืน	เงินกู้ยืมที่เบิกจะแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน 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 5 ต่อ 1

ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 3.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2559 ผู้กู้ได้รับแจ้งให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปสำหรับวงเงินกู้ยืมนี้ และวงเงินที่ 2 ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.2 ดังนั้น ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2560 ผู้กู้ได้ชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 4.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยถือเป็นการชำระเงินงวดที่จะถึงกำหนดชำระในงวดต่อไป ตามลำดับ และเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560 ผู้กู้ได้จดจำนองเรือ 1 ลำเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปสำหรับวงเงินกู้ยืมนี้ และวงเงินที่ 2 ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2560 มูลค่าหลักประกันได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น ผู้กู้จึงได้ถอนจำนองเรือลำดังกล่าว

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Net Funded Debt to EBITDA และอัตราส่วน Debt Service Coverage ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 สำหรับวงเงินกู้ยืมนี้ และวงเงินที่ 2 ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 200.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“CEXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (“เรือ SHG”) และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“เรือ Sainty” รวมทั้งเรือ SHG ต่อไปนี้เรียกว่า “เรือทุกลำ”) เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วมได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ โดยยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ตาม เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง การแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ข้างต้นยังได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยบริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

ก) บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วนรวมทั้งการผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้ร่วมจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

บริษัทฯมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ดังกล่าวได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 166.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน หลังการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนสามารถสรุปได้ดังนี้

<table>
<tr><th>วงเงิน/รายละเอียด</th><th>วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ</th></tr>
<tr><td>การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม</td><td>ทั้งสิ้นจำนวน 30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ SHG 2 ลำ</td></tr>
<tr><td>ระยะเวลาครบกำหนด</td><td>วันที่ 6 มกราคม 2566</td></tr>
<tr><td>การชำระคืน</td><td>
<table>
<tr><th>รายละเอียดการชำระคืน</th><th>บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด</th><th>บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด</th></tr>
<tr><td>ชำระคืนเงินกู้งวดละ</td><td>265,625 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นรายไตรมาส 30 งวดเท่า ๆ กัน</td><td>234,375 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นรายไตรมาส 27 งวดเท่า ๆ กัน</td></tr>
<tr><td>ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย</td><td>7,968,750 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td><td>7,734,375 เหรียญสหรัฐอเมริกา</td></tr>
<tr><td>วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย</td><td>6 มกราคม 2566</td><td>6 มกราคม 2566</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>หลักประกัน</td><td>ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยของผู้กู้
ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ</td></tr>
</table>

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

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

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ผู้กู้ได้รับแจ้งว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีก

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่มจำนวน 478,906 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2560 อัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ 125 ต่อยอดเงินกู้คงเหลือ ดังนั้น ผู้กู้ได้ขอถอนหลักประกันเงินสดจำนวน 3,628,906 เหรียญสหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas ("BNP") เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯและบริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,0000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา 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

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2560 BNP ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัท พรีเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สโรชา นารี” (ตัวเรือหมายเลข SF130127) (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ยืมจะต้องชำระคืนภายในระยะเวลา 8 ปี โดยชำระคืนจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 338,542 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มตั้งแต่ 3 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 5,416,656 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ชื่อว่า "สุนิสา นารี" (ตัวเรือหมายเลข SF130129) ("เรือ") วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก; และ ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ไม่มียอดคงเหลือ เนื่องจากบริษัทฯยังไม่ได้เบิกถอนวงเงินกู้

18.2 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 ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

ง) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

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

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2560 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Debt to EBITDA และอัตราส่วน Debt Service Coverage ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้น

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้า

ค) บริษัทฯจะต้องไม่มีการผิดเงื่อนไขใด ๆ ตามสัญญาเงินกู้

ง) บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อทุนไม่เกินกว่า 1.8

จ) บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วน Debt Service Coverage รวมเงินสดไม่น้อยกว่า 1.0

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสองประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
				2560	2559	2560	2559
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่							
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50	54.50	-	-
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96	84.96	-	-
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69	38.69	-	-
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.34	19.34	-	-
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.58	19.58	-	-
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	78.24	78.24	-	-
วงเงินที่ 7	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศจีน	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	30.00	30.00	-	-
วงเงินที่ 8	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	24.75	24.75	-	-
วงเงินที่ 9	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	14.63	-	-	-
วงเงินที่ 10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	18.00	-	18.00	-

(หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
				2560	2559	2560	2559
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ							
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	142.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	-	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	64.82	64.82	-	-

19. หุ้นกู้

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 3,590,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ประชาชนทั่วไป บริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 5.25 ต่อปี และมีกำหนดการชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 7/2558 เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 และที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัด ความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯที่มีอยู่ใน รูปสกุลเงินบาท บริษัทฯจึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 99.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญา แลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งได้ ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงิน เหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

ต่อมา เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 1,960,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้แบบเจาะจงให้แก่ ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ (“II& HNW”) บริษัทฯได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวม จำนวน 1,960 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 3.5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี และมีกำหนดการ ชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 และที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2559

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาทเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 54.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเข้า ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯมีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 รายละเอียดของหุ้นกู้ระยะยาวมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชุดที่	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้ต่อหน่วย	อัตราดอกเบี้ย	กำหนดชำระดอกเบี้ย	มูลค่าตามบัญชี 2560	มูลค่าตามบัญชี 2559
		(พันหน่วย)	(บาท)	(ร้อยละต่อปี)			
1	ทั้งจำนวนในวันที่ 22 มกราคม 2564 (5 ปี)	3,590	1,000	5.25	ทุกไตรมาส	3,571,824	3,572,869
2	ทั้งจำนวนในวันที่ 9 มิถุนายน 2563 (3.5 ปี)	1,960	1,000	5.00	ทุกไตรมาส	1,950,077	1,950,647
รวม						5,521,901	5,523,516
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						(17,351)	(25,706)
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิ						5,504,550	5,497,810

20. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี	162,782	201,878
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	126,128	54,780
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) สำหรับปี	(192,824)	(92,149)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(12,947)	(1,727)
ยอดคงเหลือปลายปี	83,139	162,782

21. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	84,213	82,418	79,856	74,738
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน :				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	6,457	6,676	5,141	5,669
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,253	2,349	2,029	2,125
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	1,908	-	1,795	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(1,933)	(7,044)	(1,933)	(2,585)
โอนให้บริษัทย่อย	-	-	(12,668)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(109)	(186)	(40)	(91)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	92,789	84,213	74,180	79,856

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	6,673	6,635	5,135	5,691
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,037	2,390	2,035	2,103
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	8,710	9,025	7,170	7,794

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 10.98 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 10.98 ล้านบาท) (2559: จำนวน 7.38 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 7.19 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 13 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี) (2559: 13 ปี งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
อัตราคิดลด	2.90	2.90	2.90	2.90
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(5,995)	6,863	(5,642)	6,426
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6,549	(5,857)	6,134	(5,511)

(หน่วย: พันบาท)

	ณ 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)

22. ใบสำคัญแสดงสิทธิ

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) ชนิดระบุชื่อผู้ถือและโอนเปลี่ยนมือได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 51,975,666 หน่วย โดยมีรายละเอียดดังนี้

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	:	51,975,666 หน่วย
ราคาเสนอขาย	:	หน่วยละ 0 บาท
วิธีการเสนอขาย	:	จัดสรรให้ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่ได้จองซื้อและชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วน 10 หุ้นสามัญใหม่ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ
อัตราการใช้สิทธิและราคาใช้สิทธิ	:	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในราคา 17.50 บาทต่อหุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	:	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
วันสิ้นสุดอายุ	:	15 มิถุนายน 2561
วันกำหนดการใช้สิทธิ	:	ทุกวันทำการสุดท้ายของแต่ละไตรมาสหลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ (วันที่ 16 มิถุนายน 2560) จนถึงวันหมดอายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ ดังนั้น วันแรกและวันสุดท้ายของการใช้สิทธิคือวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผู้ถือหุ้นไม่ได้ใช้สิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) ดังนั้น ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวน 51,975,666 หน่วย

23. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

24. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2559: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากมีการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.43 ล้านบาท (2559: 1.98 ล้านบาท)

25. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานและลูกเรือ	1,452,563	1,685,561	223,466	226,796
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,323	5,370	3,851	3,878

26. ภาษีเงินได้

บริษัทฯไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2560 และ 2559 เนื่องจากบริษัทฯมีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากปีก่อน ๆ

<u>บริษัทย่อยในประเทศ</u>

ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล

ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2559: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 6,890.55 ล้านบาท (2559: 6,452.82 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 2,948.49 ล้านบาท (2559: 2,556.53 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
31 ธันวาคม 2561	232,525	232,546	-	-
31 ธันวาคม 2562	1,808	16,850	-	15,020
31 ธันวาคม 2563	211,849	212,765	-	-
31 ธันวาคม 2564	1,323,796	1,313,255	228,263	228,263
31 ธันวาคม 2565	552,884	-	521,871	-
	2,322,862	1,775,416	750,134	243,283

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 467.41 ล้านบาท (2559: 1,314.88 ล้านบาท)

27. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทย่อยมีเรือ 19 ลำ (2559: 19 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2560 และ 2559 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม					
			กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอื่น		รวม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
รายได้	2,056,702	1,353,955	118,339	301,377	2,499,259	2,162,386	4,674,300	3,817,718
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(2,012,874)	(2,069,276)	(109,461)	(1,212,702)	(2,779,131)	(5,394,382)	(4,901,466)	(8,676,360)

28. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯอาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นปี หรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

ไม่มีการคำนวณกำไรต่อหุ้นปรับลดสำหรับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เพราะไม่มีจำนวนของหุ้นสามัญเทียบเท่าที่บริษัทฯอาจต้องออกสำหรับใบสำคัญแสดงสิทธิดังกล่าว เนื่องจากราคาใช้สิทธิสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมถัวเฉลี่ยของหุ้นสามัญของบริษัทฯ

29. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลา ผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ 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 2560 และ 2559 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
รายได้ค่าเช่าเรือ	3,691,714	2,877,622	-	-	3,691,714	2,877,622	-	-	3,691,714	2,877,622
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	771,971	924,700	771,971	924,700	(134,787)	(119,905)	637,184	804,795
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,691,714	2,877,622	771,971	924,700	4,463,685	3,802,322	(134,787)	(119,905)	4,328,898	3,682,417
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(272,370)	(363,135)	(272,370)	(363,135)	134,787	119,905	(137,583)	(243,230)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(175,546)	(231,894)	(175,546)	(231,894)	-	-	(175,546)	(231,894)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(447,916)	(595,029)	(447,916)	(595,029)	134,787	119,905	(313,129)	(475,124)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	3,691,714	2,877,622	324,055	329,671	4,015,769	3,207,293	-	-	4,015,769	3,207,293

ในปี 2560 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 864.04 ล้านบาท

ในปี 2559 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนสองราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 1,278.33 ล้านบาท

30. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.12 ล้านบาท (2559: 4.66 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 3.48 ล้านบาท 2559: 3.72 ล้านบาท)

31. ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคต จำนวนเงิน 36.13 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,294.59 ล้านบาท (2560: ไม่มี)

32. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - เงินกู้ยืม	-	2,861	-	2,861
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - หุ้นกู้	-	528,122	-	528,122
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,594,982	-	5,594,982
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	13,439	-	13,439

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,533,798	-	5,533,798
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	50,786	-	50,786
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - เงินกู้ยืม	-	71,395	-	71,395
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - หุ้นกู้	-	61,224	-	61,224

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	-	528,122	-	528,122
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,594,982	-	5,594,982

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,533,798	-	5,533,798
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	-	61,224	-	61,224

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐาน

ของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,276,673	-	-	575,203	1,742	1,853,618	1.00 - 1.73	0.00 - 1.00	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	193,408	193,408	-	-	-
รวม	1,276,673	-	-	575,203	195,150	2,047,026			
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	70,336	70,336	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,504,550	-	-	-	5,504,550	5.75 - 5.99	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	180,783	1,246,815	976,422	7,881,831	-	10,285,851	3.43 - 5.33	2.50 - 4.23	5.51
รวม	180,783	6,751,365	976,422	7,881,831	70,336	15,860,737			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	194,206	-	-	2,480,344	1,760	2,676,310	0.60 - 0.80	0.00 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	139,995	139,995	-	-	-
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	390,993	390,993	-	-	-
รวม	194,206	-	-	2,480,344	532,748	3,207,298			
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	37,848	37,848	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,497,810	-	-	-	5,497,810	5.00 - 5.99	-	-
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	6,634,517	1,499,014	8,900,543	37,848	17,269,821			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1-5 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,147,344	-	91,827	909	1,240,080	1.25 - 1.70	0.00 - 1.00	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	4,249,398	4,249,398	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,055,801	5,055,801	-	-	-
รวม	1,147,344	-	91,827	9,306,108	10,545,279			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	2,582	2,582	-	-	-
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,919,833	1,919,833	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,504,550	-	-	5,504,550	5.75 - 5.99	-	-
รวม	-	5,504,550	-	1,922,415	7,426,965			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1-5 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	179,606	-	1,964,550	1,093	2,145,249	0.60 - 0.80	0.00 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	4,629,332	4,629,332	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,543,081	5,543,081	-	-	-
รวม	179,606	-	1,964,550	10,173,506	12,317,662			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	245	245	-	-	-
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,739,800	1,739,800	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,497,810	-	-	5,497,810	5.00 - 5.99	-	-
รวม	-	5,497,810	-	1,740,045	7,237,855			

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

	งบการเงินรวม					
สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		หนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	594.68	719.87	0.0304	0.0278
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0304	0.0278
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	-	0.0304	-

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		หนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0304	0.0278
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	-	0.0304	-

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
3,590 ล้านบาท	99.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
1,960 ล้านบาท	54.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0280	มิถุนายน 2563
<u>บริษัทย่อย</u>			
594.68 ล้านบาท	18.17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืนเงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
3,590 ล้านบาท	99.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
<u>บริษัทย่อย</u>			
719.87 ล้านบาท	21.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืนเงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดยกเว้นหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้และตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,504,550)	(5,594,982)	(5,497,810)	(5,533,798)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	(13,439)	-	(50,786)
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	3,950	2,861	(64,706)	(71,395)
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	523,133	528,122	28,892	(61,224)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,504,550)	(5,594,982)	(5,497,810)	(5,533,798)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	523,133	528,122	28,892	(61,224)

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

ก) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย โดยใช้ราคาปิด ณ วันที่รายงาน

ข) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศและเส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.34:1 (2559: 1.37:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.63:1 (2559: 0.58:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

35. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56,719	74,693	37,945	59,872
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน				
- ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	-	1,007	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	5,918	3,907	130,027	129,200
น้ำมันเชื้อเพลิง	1,714	1,137	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	2,600	2,539	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	616	677	-	-
อื่น ๆ	1,298	2,587	389	568
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4,514	5,803	389	568
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	68,865	86,547	168,361	189,640

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน - สุทธิจาก				
ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	-	9,905	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	154,702	154,702
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	203,510	206,289
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,310	2,407	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	568	568	568	568
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	16,128	-	16,007	806
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	718,300	716,467	326	151
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	11	33	11	33
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือรอเรียกคืน	1,583	3,122	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	67,900	75,700	67,644	75,386
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	6,508	7,074	-	-
อื่น ๆ	93	86	73	67
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	76,084	85,982	67,717	75,453
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	813,401	815,362	442,841	438,002
รวมสินทรัพย์	882,266	901,909	611,202	627,642

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,152	1,056	79	7
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	58,745	48,556
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,667	2,672	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	8,582	3,921	4,701	1,391
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	1,108	950	793	817
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	14,509	8,599	64,318	50,771
รายได้รับล่วงหน้า	1,122	387	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	24,555	24,765	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	6	2	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	624	518	390	246
รวมหนี้สินหมุนเวียน	40,816	34,271	64,708	51,017
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	-	1,000	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	290,181	302,724	-	-
หุ้นกู้	168,433	153,439	168,433	153,439
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	2,544	4,543	-	-
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	-	22,371	-	22,371
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,839	2,350	2,270	2,228
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	463,997	486,427	170,703	178,038
รวมหนี้สิน	504,813	520,698	235,411	229,055

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
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
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,460	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	516	509	516	509
ยังไม่ได้จัดสรร	242,520	246,344	253,315	276,118
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,004)	(2,063)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	377,452	381,210	375,791	398,587
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	377,453	381,211	375,791	398,587
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	882,266	901,909	611,202	627,642

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	109,467	81,624	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	18,746	22,801	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	128,213	104,425	-	-
รายได้จากการให้บริการ	112	211	2,516	2,741
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	938	-	57	11
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	180	81	180	81
ดอกเบี้ยรับ	698	1,317	516	1,262
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1,278	-	1,349
รายได้อื่น	4	197	-	-
รวมรายได้	130,145	107,509	3,269	5,444
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	49,642	57,002	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	4,031	6,897	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	5,157	6,561	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	58,830	70,460	-	-
ค่าเสื่อมราคา	34,630	38,729	104	71
ต้นทุนการให้บริการ	134	149	-	-
ขาดทุนจากการขายเรือ	-	19,344	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	-	16,151	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนใน				
บริษัทย่อย	-	-	2,779	62,142
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อธุรกิจไม่มี				
หลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				
ตามสัญญาระงับข้อพิพาท	3,382	-	3,382	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9,542	7,376	7,699	6,043
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,444	2,500	2,317	2,242
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	(222)	703	81	932
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	359	-	183	-
รวมค่าใช้จ่าย	109,099	155,412	16,545	71,430

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	21,046	(47,903)	(13,276)	(65,986)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	300	94	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	21,346	(47,809)	(13,276)	(65,986)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(25,099)	(27,741)	(9,465)	(11,165)
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(3,753)	(75,550)	(22,741)	(77,151)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(5)	(2)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(3,758)	(75,552)	(22,741)	(77,151)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(3,758)	(75,606)	(22,741)	(77,151)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	54	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(3,758)	(75,552)	(22,741)	(77,151)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.0024)	(0.0485)	(0.0146)	(0.0495)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	1,559,281	1,559,281	1,559,281	1,559,281

36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561

รายการที่เกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวโยงกันดังต่อไปนี้

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวโยงกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2560	ณ 31 ธ.ค. 2559	
รายการเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ	บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด ความเกี่ยวโยงกัน - นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 69.23 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	1.69	1.48	สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
รายการซื้อตั๋วเครื่องบิน	บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ความเกี่ยวโยงกัน - นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและ ผู้ถือหุ้นของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 58.13 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	6.73	6.61	โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากตั๋วเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตั๋วเครื่องบินยังมีความจำเป็นสำหรับการเดินทางของลูกเรือเพื่อไปทำงานบนเรือ และการเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลกเมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ นอกจากนั้น การที่มีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวโยงกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2560	ณ 31 ธ.ค. 2559	
การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย	บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ความเกี่ยวโยงกัน - นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	0.23	1.16	การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัยนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและการให้บริการ
การใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ	บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ความเกี่ยวโยงกัน - นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 90.41 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - นายคูชรู คาลี วาเดีย และนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	0.98	0.54	ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการของโรงแรมอวานี เอเทรียม ซึ่งบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นเจ้าของ (เช่น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและการประชุมอื่นๆ) และค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและการให้บริการ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวโยงกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2560	ณ 31 ธ.ค. 2559	
ค่าเบี้ยประกัน	บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์ เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวโยงกัน</u> - นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด - นางสาวสมิหรา ชาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิริต ชาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 53.46 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 56.35 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	2.72	2.78	การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และการประกันภัยอื่นๆสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เนื่องจากการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์อินชัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ในการทำรายการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการหลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวโยงกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2560	ณ 31 ธ.ค. 2559	
รายการให้คำปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	บริษัท เดวอน มารีน จำกัด ความเกี่ยวโยงกัน - นายแฮร์รี เร ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรเขยของนายคาลิด ฮาชิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ - นางอดิบา ฮาชิม ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรสาวของนายคาลิด ฮาชิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท เดวอน มารีน จำกัดของนายแฮร์รี เร และนางอดิบา ฮาชิม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560: ร้อยละ 100 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	4.68	-	การบริการต่างๆ ของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด ซึ่งมีสำนักงานตั้งอยู่ที่สหราชอาณาจักร เช่น การจัดหาผู้เช่าเรือ และการพัฒนาธุรกิจในแถบยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยเป็นการเปิดโอกาสทางธุรกิจให้แก่บริษัทฯ ซึ่งในอดีตบริษัทฯไม่สามารถเข้าถึงได้เนื่องจากความแตกต่างของเวลา จากที่ตั้งของสำนักงานบริษัทฯ และเวลาทำการ

นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทฯที่เกี่ยวโยงกันในอนาคต อย่างระมัดระวัง โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้ อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 และรายการดังกล่าวได้รายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าบริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญและเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

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

นายทะเบียนหุ้นกู้และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

- **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**
  อาคารเอ็กซิม 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 อาคารเลครัชดา 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 พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาเร่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460
Email : ir@preciousshipping.com
Home page : http://www.preciousshipping.com

หมายเหตุ
ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทฯ เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใน
http://market.sec.or.th/public/idisc/th/FinancialReport/R561-0000001319
http://www.preciousshipping.com/index.php?option=com_content&view=article&id=37&Itemid=160&lang=th

Paper made from Green Card Paper 100% EcoFiber by SCG Paper