



บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



รายงานประจำปี
2561



พันธกิจของบริษัทฯ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุด
ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งแรกของ
ระหว่างประเทศ”

ภารกิจที่สำคัญ

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





สารบัญ

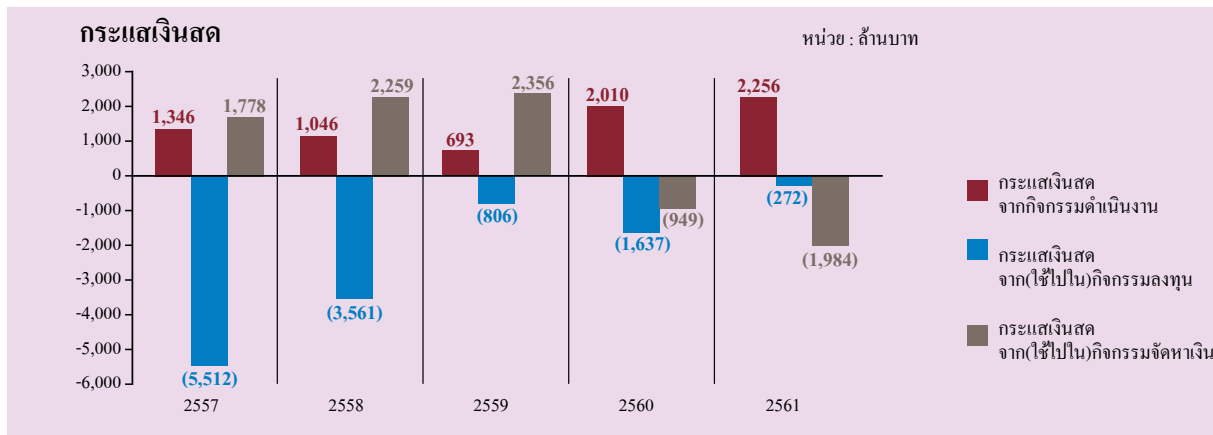
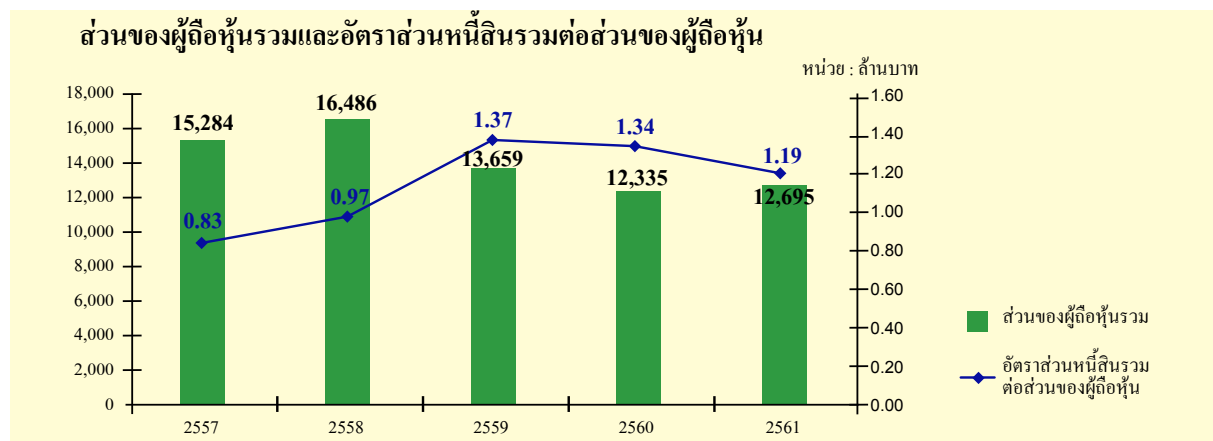
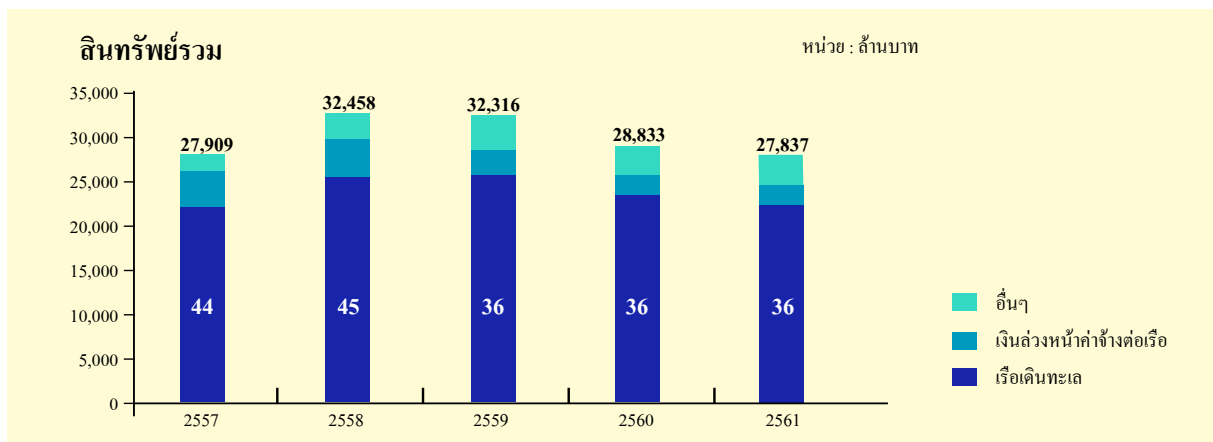
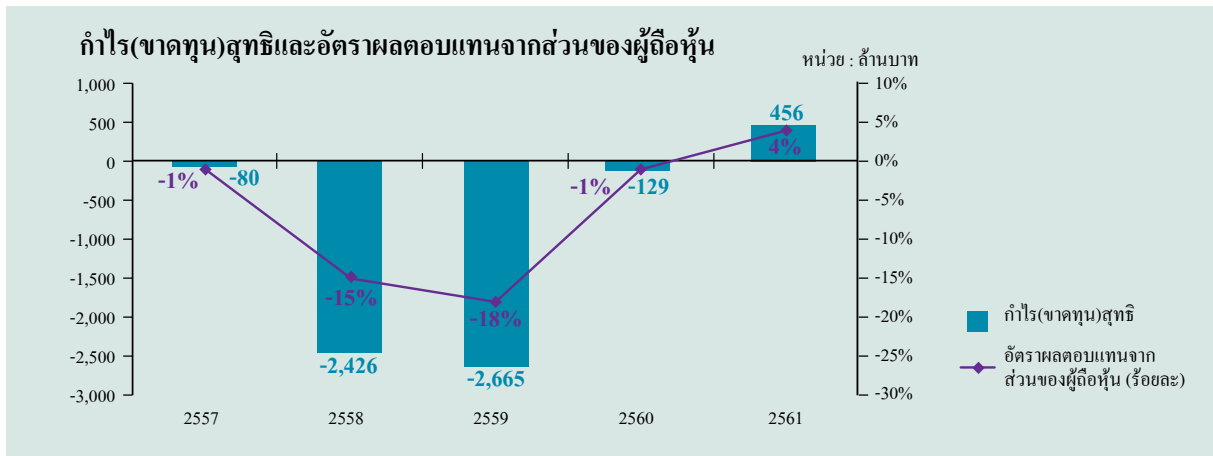
จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	14
กองกำลังเรือ	32
โครงสร้างรายได้	33
คณะกรรมการบริษัท	34
โครงสร้างองค์กร	36
รายงานจากคณะกรรมการ	38
รายงานคณะกรรมการบริหาร	61
รายงานคณะกรรมการสรรหา	62
รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	63
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	64
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	68
การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน	97
การควบคุมภายใน	98
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	100
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	142
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	149
โครงสร้างการจัดการ	150
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	158
คณะผู้บริหาร	172
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	179
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	194
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	195
งบการเงิน	200
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	210
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	286
บุคคลอ้างอิง	290

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2561	2560	2559	2558	2557
รายได้จากการเดินเรือ	4,929.11	4,328.90	3,682.42	4,248.98	4,575.03
ต้นทุนการเดินเรือ	2,065.54	1,990.23	2,485.96	3,083.78	2,723.61
กำไรขั้นต้น	2,863.57	2,338.67	1,196.46	1,165.20	1,851.42
รายได้รวม	4,970.12	4,394.63	3,791.79	4,263.92	4,661.60
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,351.25	3,364.08	3,846.67	4,071.28	3,480.13
ค่าเสื่อมราคา	1,184.95	1,169.84	1,366.40	1,505.20	1,267.08
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	566.56	840.77	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	0.00	680.29	279.03	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	24.42	10.00	3.29	8.24	7.63
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	458.34	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.14	0.19	0.06	1.66	2.24
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	456.20	(129.48)	(2,664.90)	(2,425.78)	(80.22)
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,317.15	2,250.59	3,101.02	1,029.12	1,172.76
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,409.26	23,474.67	25,671.52	25,329.89	22,070.93
สินทรัพย์รวม	27,836.91	28,833.24	32,316.03	32,457.82	27,908.53
หนี้สินหมุนเวียนรวม	2,308.47	1,333.91	1,227.98	6,109.35	1,265.92
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,150.29	9,483.37	10,846.82	9,206.50	11,101.33
หนี้สินรวม	15,141.45	16,497.75	18,656.98	15,971.65	12,624.67
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.28	1,559.28	1,559.28	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	12,695.46	12,335.49	13,659.05	16,486.17	15,283.85
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,256.03	2,010.43	693.27	1,045.77	1,345.82
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(272.23)	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,983.65)	(949.42)	2,355.90	2,259.24	1,777.56
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	8.14	7.91	8.74	10.57	14.70
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.29	(0.08)	(1.71)	(1.82)	(0.08)
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	58.10	54.02	32.49	27.42	40.47
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	9.18	(2.95)	(70.28)	(56.89)	(1.72)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	3.65	(1.00)	(17.68)	(15.27)	(0.52)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	1.61	(0.42)	(8.23)	(8.04)	(0.30)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.19	1.34	1.37	0.97	0.83
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	36	45	44
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	32.4498	32.6809	35.8307	36.0886	32.9630
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน (เฉลี่ยของปี)	32.3223	33.8038	35.2715	34.4187	32.5174

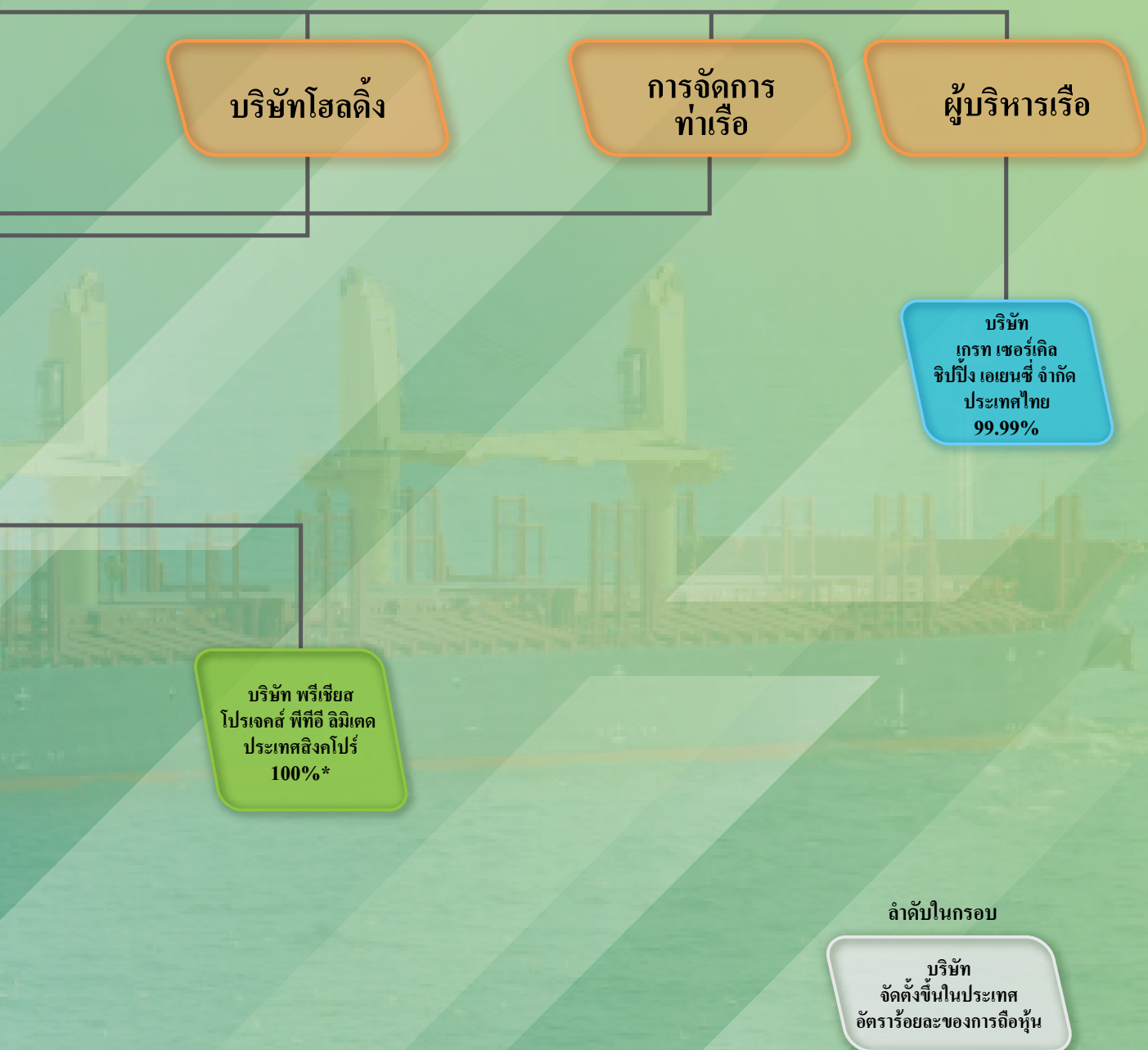
* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสตคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารเคเอเอส 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561
หุ้นสามัญ	
ทุนจดทะเบียน	1,611,256,930 บาท (1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1) (เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบเท่านั้น เนื่องจากหมดอายุการใช้สิทธิแล้วจึงไม่มีใบสำคัญแสดงสิทธิคงเหลือ)	
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	51,975,666 หน่วย
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่มีการใช้สิทธิ	10,965 หน่วย
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ไม่มีการใช้สิทธิ (ภายหลังจากการใช้สิทธิครั้งสุดท้าย)	51,964,701 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 และ ธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิจนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A

วงเงินหุ้นที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้น	หุ้นไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้น	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นที่ออก	BB+ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561
ผู้แทนผู้ถือหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
การออกหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นที่ออก	1,960 ล้านบาท
ชนิดของหุ้น	หุ้นไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้น	3.5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 มิถุนายน 2563
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.00 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นที่ออก	ไม่ได้จัดอันดับ
ผู้แทนผู้ถือหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมทัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิเศษ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มินอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม ไดมอนด์ จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอล จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ต จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ล จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม แคปิตอล จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
25	บริษัท พรีเมียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียส ออคิสส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียส ลาภูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียส ฮิลส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเมียส ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเมียส ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียส คอมเม็ทส์ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียส ออานเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียส วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางค่านเทคนิค
39	บริษัท พรีเมียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ
40	บริษัท พรีเมียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเมียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเมียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเมียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเมียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเมียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
49	บริษัท พรีเมียมส กลอรัส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียมส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียมส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเมียมส ซอนเนทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเมียมส โปรเจกส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรีเมียมส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท พรีเมียมส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 38	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ 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 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั่วโลก คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดชอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วยเรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2. กลุ่มเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุสั้นลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน ตามที่กล่าวต่อไป

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ยังคงสามารถเข้าสู่ท่าเรือขนาดเล็กได้ โดยบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดครบมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตามตามสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟิเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

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

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

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

การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆ ตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

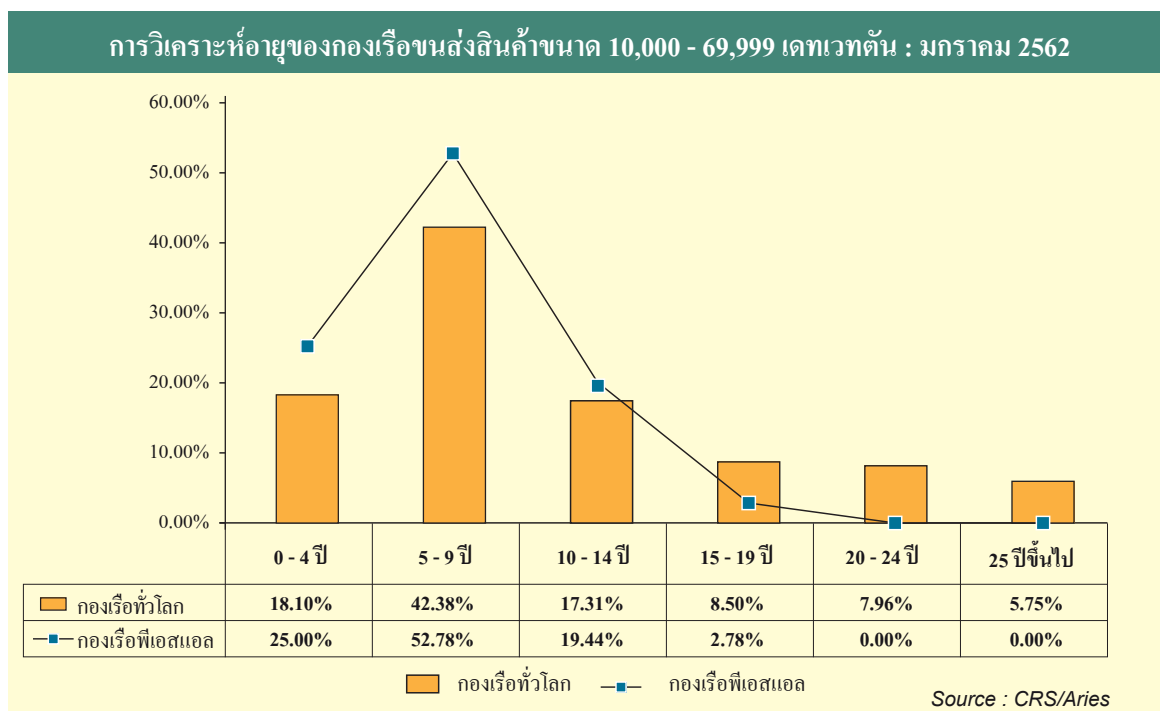
เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีบริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยปี 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 - 2561 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 7 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2562



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

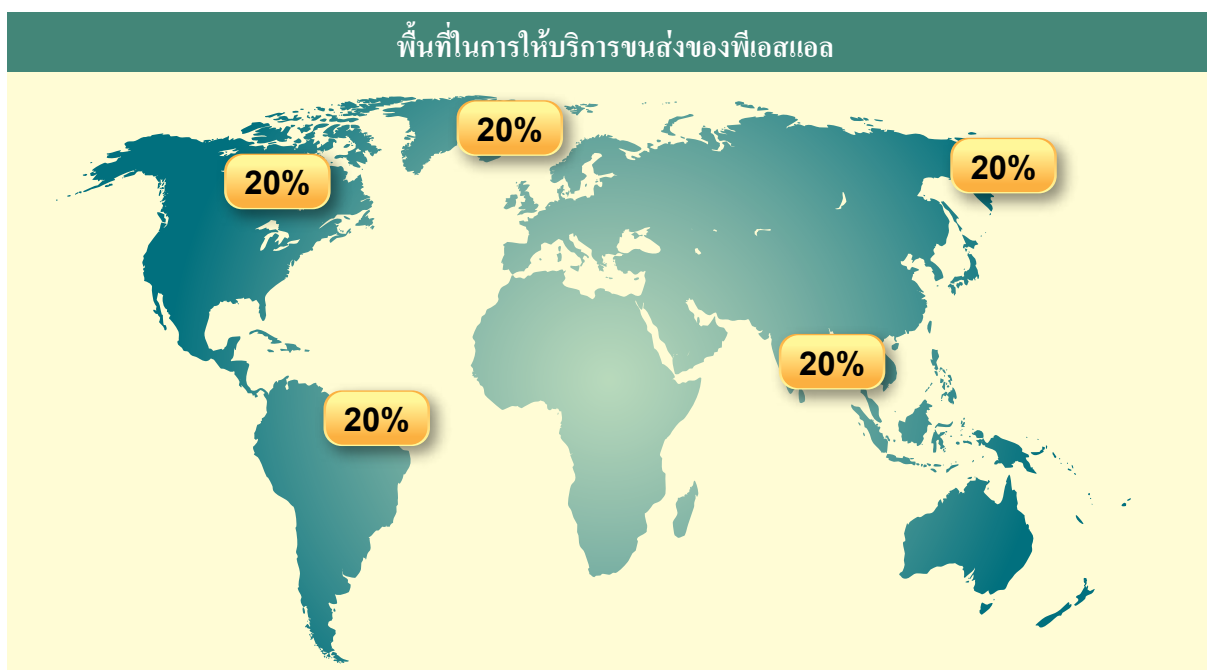
1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2559		2560		2561	
สินค้าการเกษตร	80	19.18%	69	18.90%	63	16.36%
ซีเมนต์	114	27.34%	120	32.88%	116	30.13%
เหล็ก	51	12.23%	42	11.51%	40	10.39%
ปุ๋ย	32	7.66%	26	7.12%	28	7.27%
แร่ธาตุและสินแร่	60	14.38%	39	10.68%	45	11.69%
ถ่านหิน	45	10.76%	29	7.95%	37	9.61%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	9	2.16%	6	1.64%	11	2.86%
อื่นๆ	26	6.29%	34	9.32%	45	11.69%
รวมทั้งสิ้น	417	100.00%	365	100.00%	385	100.00%

2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2559		2560		2561	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	34	8.15%	21	5.75%	34	8.83%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	383	91.85%	344	94.25%	351	91.17%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



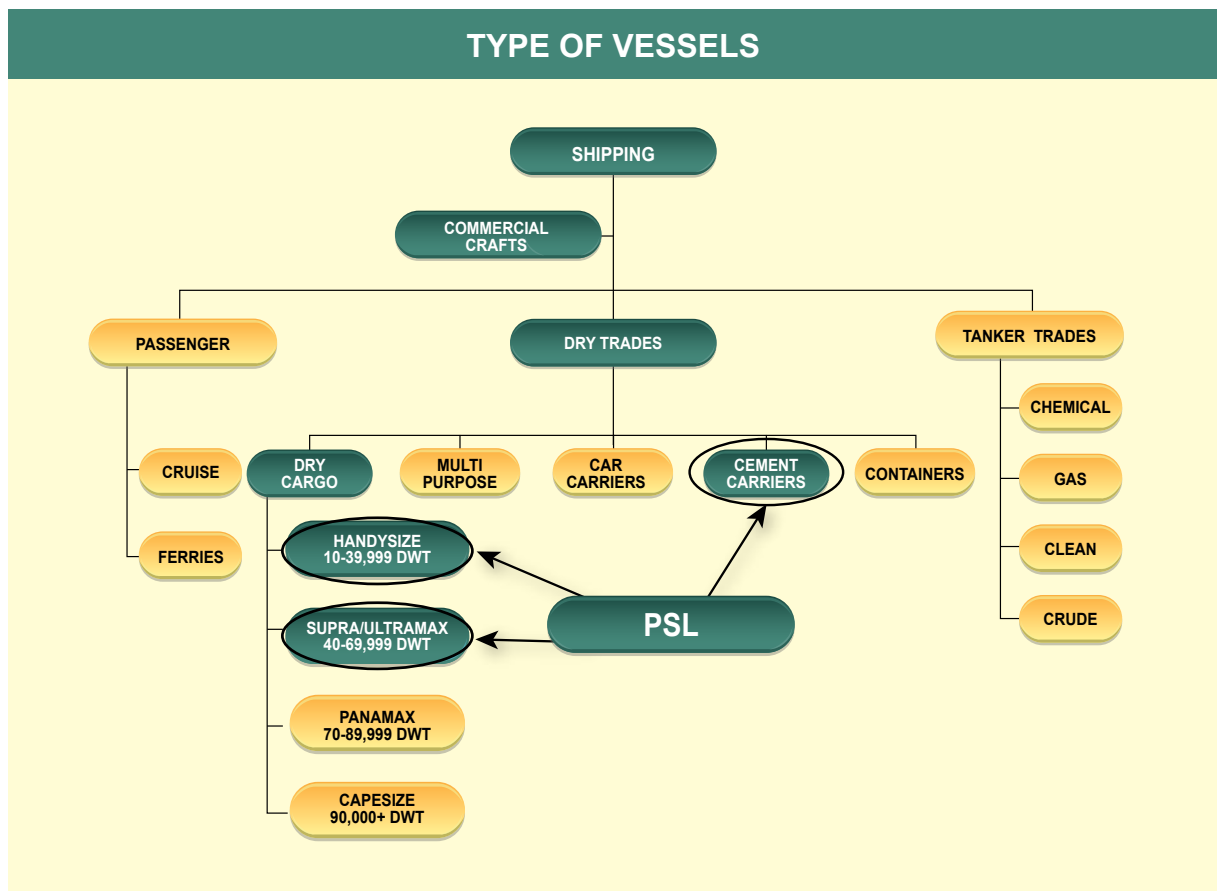
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งกอง (Dry Bulk Market)

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

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและทำเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กองเรือโลกขนาดระวาง 10,000 - 69,999 เดทเวตตัน มีประมาณ 7,209 ลำ โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 110 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

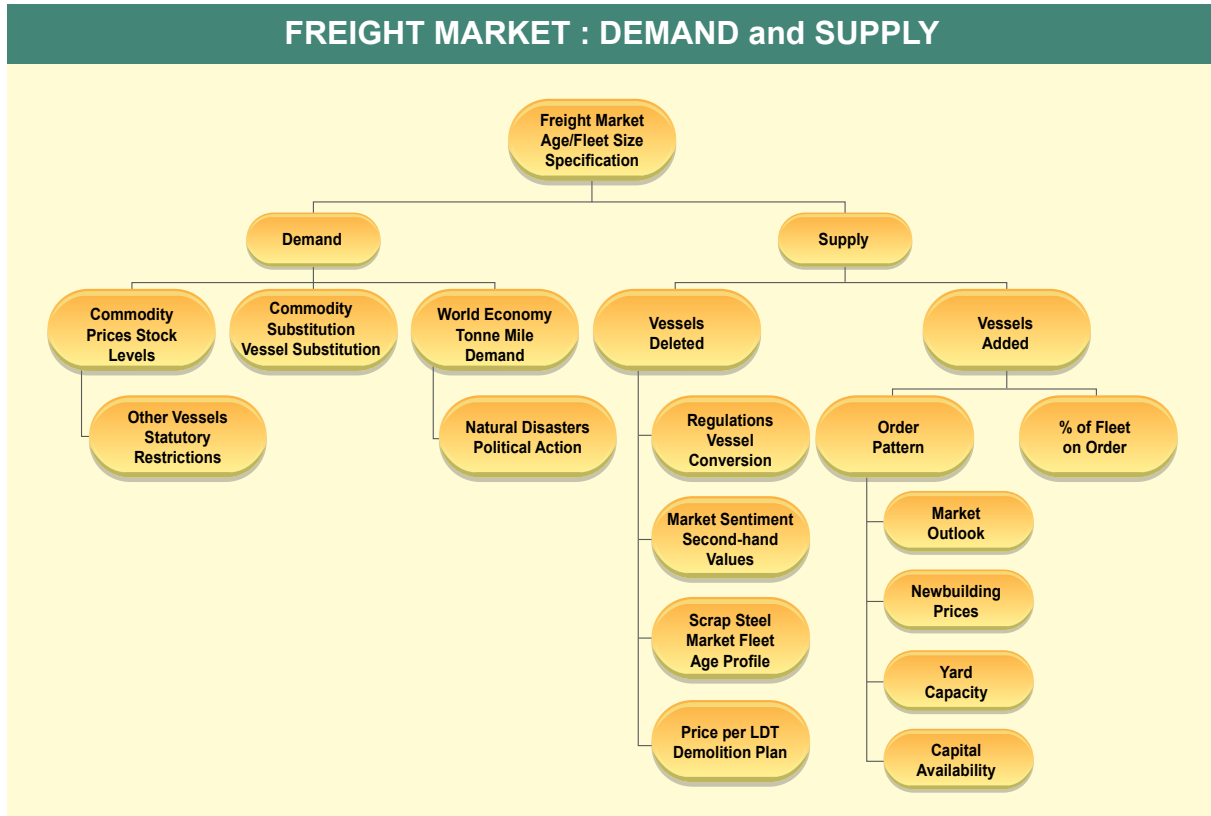
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้น

ในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคาเรือบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น 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 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์

ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นจาก 1,366 จุด ณ สิ้นปี 2560 มาอยู่ที่ระดับ 1,271 จุด ณ สิ้นปี 2561 ในปี 2561 ถึงแม้ว่าการปลดระวางเรือมีปริมาณลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากเมื่อ 2 - 3 ปีก่อน การขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนยังคงถือเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยพยุงให้ตลาดอยู่ในระดับที่เหมาะสม ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับต่ำ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง การจำกัดปริมาณค่ากำเหน็จในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2563 เป็นต้นไป จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ได้ปรับตัวดีขึ้นจาก 2 ปีก่อน และบริษัท หวังว่าจะได้เห็นการปรับตัวที่ดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองตลอดปี 2562 และปีต่อไป

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นผู้สร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีดังกล่าวเป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซูปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนดีไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ประกาศว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (BDI) โดยนับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 เป็นต้นไป ค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ จำนวนจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาเฉลี่ยของเรือขนาดแฮนดีไซส์ในการคำนวณ และใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) จำนวนได้จากสูตรที่ปรับปรุงดังนี้

$$((\text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} \times \text{ร้อยละ 40}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30})) \times 0.1$$

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝากระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเล ความเร็วขณะเรือเปล่า 14.5 ไมล์ทะเล อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 30 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 10 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Antwerp/Skaw สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน นักกในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น นักกในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw นักกในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

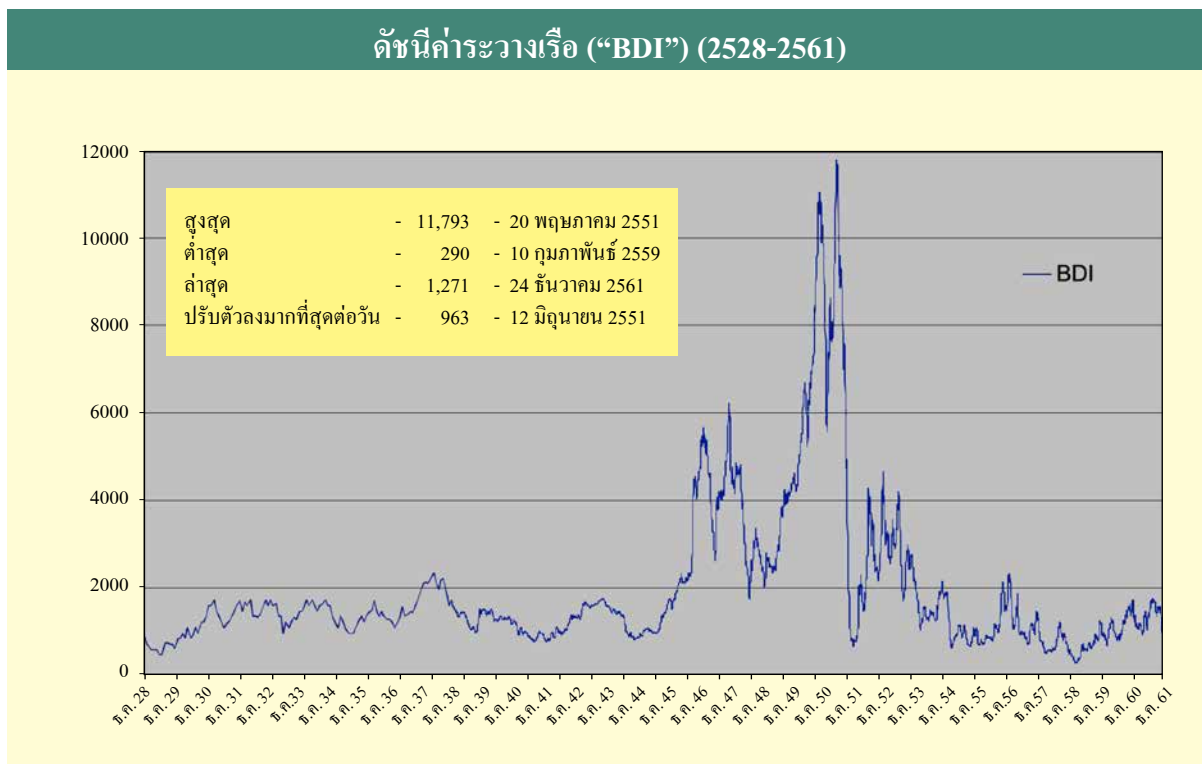
เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2561)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากพีเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของพีเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีการล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือลำนั้นสามารถทำการเดินเรือไปยังน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าตามท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และรายละเอียดของเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

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

IMO ได้มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ 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 ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งตัววัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- 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 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกันกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นอยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ Low Sulphur MGO กับเครื่องยนต์หลักของเรือที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดนี้มีความหนืดต่ำและมีคุณสมบัติในการหล่อลื่นต่ำ

ช่วงที่สามซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายมากขึ้นไปอีก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางเลือกอีกทางที่สามารถทำได้ คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือ ซึ่งก็ถือเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในทางเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในขณะที่เรือมีการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะมีการออกกฎเกณฑ์ใหม่ที่ควบคุมการกำจัดกำมะถันที่ถูกแยกออกมาจากเครื่องดักจับเขม่าควันในอนาคตอันใกล้นี้ อันส่งผลให้การ

ลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นมีความเสี่ยง นอกจากนั้น หลายหลายประเทศได้ห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (“Open Loop Scrubbers”) เนื่องจากระบบดังกล่าวจะมีการทิ้งกำมะถันที่ถูกแยกออกมาลงสู่ทะเลในน่านน้ำของประเทศนั้นๆ

โปรตุเกสถือว่า พื้นที่ของเขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับพื้นที่ของเขตควบคุมขยะบริเวณทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือ นั้น จะรวมพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก และเขตชายฝั่งทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International Association of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ การปฏิบัติการเดินเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติของเรือให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ IMO

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้อำนาจขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

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

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO และ ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุกๆ ลำในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับบริหารจัดการ/ปฏิบัติการ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” ในประมวลข้อบังคับนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และออกบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลข้อบังคับที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎพาณิชย์นาวิ 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) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (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 และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ - ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

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

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยคณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงงาน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

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) และใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate)

ได้นำมาใช้แทนที่ใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการปนเปื้อนในหลายรูปแบบอาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อหรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และ/หรือแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองและจะต้องมีใบรับรองดังกล่าวไว้บนเรือเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา 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 ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้นำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยใช้เวลา 5 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และหลังจากวันดังกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติม 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 ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีการออกข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างกันไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2561 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 13 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 19 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG โดยบริษัทฯ จะทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG / IMO สำหรับเรือจำนวนที่เหลือก่อนถึงวันที่กำหนดของ USCG / IMO

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเลที่จัดทำโดย IMO ได้มีการตกลงว่า ภายในครั้งแรกของการตรวจสอบเอกสารประจำปีของการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 จะต้องมีการกำหนดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์รวมอยู่ในระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัท

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญหรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุมติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากมาย มีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global

Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

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 อย่างไรก็ตามเรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ 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 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระงับที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือเดินทะเลทุกลำที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมีการรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

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)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในช่วงการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายเทของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- เมืองท่าในแถบทะเลดำกล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป ให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่า ได้แก่ ท่าเรือของเมือง Shenzhen, ท่าเรือเมือง Guangzhou, ท่าเรือเมือง Zhujiang, ท่าเรือเมือง Shanghai, ท่าเรือเมือง Ningbo, ท่าเรือเมือง Zhoushan, ท่าเรือเมือง Suzhou, ท่าเรือเมือง Nantong, ท่าเรือเมือง Tianjin, ท่าเรือเมือง Qinhuangdao และ ท่าเรือเมือง Tangshan/ ท่าเรือเมือง Huanghua ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป มีการบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่าดังกล่าวข้างต้นใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดให้เรือต้องเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามที่กำหนดข้างต้นเมื่อเรือเทียบท่าให้ครอบคลุมทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดครอบคลุมให้เรือทุกลำที่แล่นเรืออยู่ในพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต

(ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)

- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันอื่นๆ ที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะบังคับใช้กับเรือทุกลำทั่วโลก ยกเว้นเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถลดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ตามข้อกำหนดของ IMO Data Collection System (DCS) เรือทุกลำจะต้องจัดทำรายงานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เดินเรือไปทั่วโลกส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จะถูกนำไปตรวจสอบยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO หนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวจะออกให้ภายในวันที่ 31 พฤษภาคม 2563
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) การรายงานผล และแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ
 - ต้องนำส่งแผน MRV ให้แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
 - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
 - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
 - เอกสารแสดงถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องมียุ่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไปทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการเตรียมการเพื่อให้เรือทุกลำของบริษัทฯ สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎระเบียบดังกล่าวตามกรอบเวลาที่กำหนดได้
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))

17. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือภายใต้บันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือโดยเมื่อมีข้อบกพร่องที่สำคัญที่ถูกตรวจพบโดยผู้ตรวจสอบก็อาจจะส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานการตรวจเรือของเมืองต่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือ รวมถึงเรื่องจากผู้ร้องเรียนอื่นๆ ผู้ซึ่งพบเห็นการกระทำอันเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)

ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน/แอมตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	8.38	8.40
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	13.04	13.00
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	14.33	14.40
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	13.55	13.60
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	13.79	13.80
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	13.40	13.40
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	12.85	12.90
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	13.05	13.00
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	15.59	15.60
10	ลลิตา นารี	ไทย	2555	33,869	15.85	15.90
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	22.60	21.60
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	23.05	22.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	20.04	20.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	20.05	20.00
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	20.70	20.70
เรือขนาดแอนตี้ไอซ์ 15 ลำ		รวม		494,875	240.27	238.30
		ค่าเฉลี่ย		32,992	16.02	15.89
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	20.32	19.40
17	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	20.37	19.40
18	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	11.79	11.80
19	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	12.99	12.00
20	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	13.99	14.00
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	22.64	22.70
22	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	22.54	22.60
23	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	22.12	21.20
24	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	22.33	21.40
เรือขนาดซูปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	169.09	164.50
		ค่าเฉลี่ย		55,707	18.79	18.28
25	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	24.03	23.00
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	24.15	23.20
27	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	24.53	22.90
28	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	24.37	22.80
29	สาวตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	23.76	22.80
30	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	24.01	23.00
31	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	24.20	23.20
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	25.58	24.60
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	194.63	185.50
		ค่าเฉลี่ย		63,126	24.33	23.19
33	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	21.00	27.80
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	21.34	27.50
35	ชญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	21.15	27.20
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	21.89	29.50
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	85.38	112.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	21.35	28.00
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,585,805	689.37	700.30
		ค่าเฉลี่ย		44,050	19.15	19.45

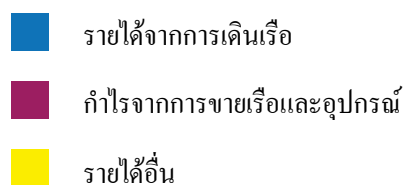
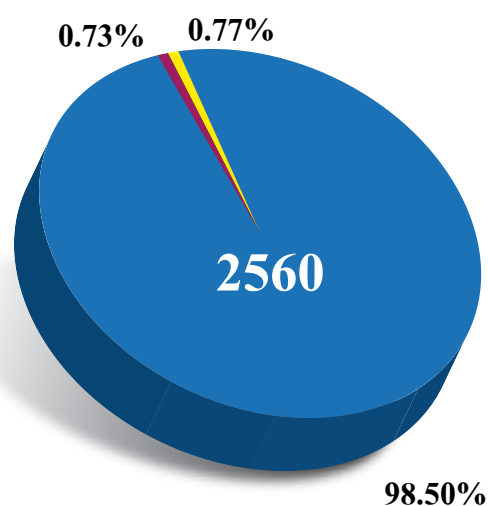
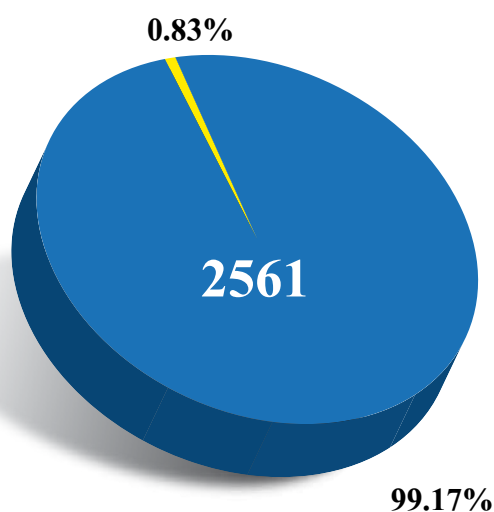
หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2561		2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,929.11	99.17	4,328.90	98.50
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	0.00	0.00	32.15	0.73
รายได้อื่น	41.01	0.83	33.58	0.77
รวมรายได้	4,970.12	100.00	4,394.63	100.00



คณะกรรมการบริษัท



นายธีระ วิฐนิน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



นายกำธร ศิลอ่อน

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายคาลิด มอยบูคติน ฮาซิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ



นายกิริต ชำห์

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายอ็ญชาญ ชำห์

- กรรมการ



นายคูชู คาสี วาเตีย

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน



นายไจपाल มั่นสุวานี

- กรรมการและกรรมการบริหาร



นางสาวนิชิตา ซาห์

- กรรมการ



**รองศาสตราจารย์
ดร. กวิตา ปานะนนท์**

- กรรมการตรวจสอบและ
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการอิสระ



นางลิน เยน คีอก

- กรรมการตรวจสอบและ
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ







นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 30 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ในขณะปี 2559 จะถูกจดจำว่าเป็นปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองซึ่งได้เริ่มต้นเมื่อกลุ่มบริษัท เลห์แมน บราเธอร์สประกาศล้มละลายในเดือนกันยายน 2551 สำหรับปี 2560 ก็จะถูกจดจำว่าเป็นปีแห่งการเริ่มต้นของการฟื้นตัวของตลาดหลังจากการรอคอยมายาวนาน สำหรับปี 2561 แม้ว่าจะเป็นปีที่องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ รวมทั้งระบบโลกาภิวัตน์ได้รับผลกระทบจากการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าโดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำในการใช้มาตรการคว่ำบาตรทางการค้า การจัดเก็บภาษีการค้า แต่ก็ยังคงเป็นปีที่ผ่านไปได้ด้วยดีท่ามกลางปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวของตลาดอย่างยั่งยืน ดังนั้น ดูเหมือนว่าตลาดได้ผ่านจุดต่ำสุดและได้เริ่มฟื้นตัวซึ่งน่าจะเป็นเช่นนี้ต่อไปอีกสองสามปี หากเจ้าของเรือต่างๆ ไม่ทำให้สถานการณ์แย่ลงโดยการส่งต่อเรือใหม่เพิ่มจากเรือต่อเรือต่างๆ ซึ่งกำลังต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ปัจจัยแรกคือปริมาณเรือ (ที่มากเกินไป) ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องเผชิญมาเป็นระยะเวลาพอสมควร แต่ปัญหานี้ได้บรรเทาลงอย่างมาก และน่าจะหมดไปอันจะเห็นได้จากการที่บริษัทเดินเรือต่างๆ สามารถทำได้ในปี 2561 ท่ามกลางความไม่แน่นอนอันเกิดจากสหรัฐฯ และประเทศมหาอำนาจอื่นๆ ของโลก ซึ่งได้ใช้มาตรการกีดกันทางการค้า อีกปัจจัยหนึ่งแน่นอนว่าคือภาคอุปสงค์ เศรษฐกิจมหภาคอยู่ในระดับที่ดี แต่ความถดถอยทางเศรษฐกิจที่ได้เริ่มเมื่อต้นปี 2561 กลับชัดเจนขึ้นในระหว่างปี ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าประธานาธิบดีทรัมป์จะแสดงความเห็นให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ ยุติการกระทำดังกล่าวก็ตาม อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยน่าจะเป็นไปอย่างช้าๆ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่ดีขึ้นจากการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ของประธานาธิบดีทรัมป์ แต่ก็ยังคงมีปัจจัยเชิงลบจากความไม่แน่นอนต่างๆ ที่สหรัฐฯ ได้ก่อขึ้น อันได้แก่ การบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตร การจัดเก็บภาษีทางการค้า การกีดกันทางการค้า และการถอนตัวออกจากการเป็นภาคีของสนธิสัญญาระหว่างประเทศ อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกยังคงไม่สมดุลเท่าที่ควรอันส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ กังวลที่จะปรับอัตราดอกเบี้ยสูงกว่าอัตราเมื่อสิ้นปี 2561 จากการที่ราคาน้ำมันกำลังตกต่ำในปัจจุบันและคาดว่าจะมีราคาต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่ง ผู้บริโภคน่าจะจะมีเงินสำหรับใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้นอย่างน้อยไปอีกระยะหนึ่ง แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะส่งผลเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของประเทศ อันจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสหรัฐฯ และทำให้การวิพากษ์วิจารณ์ว่าเศรษฐกิจกำลังชะลอตัวลงได้หยุดหายไป และช่วยให้มีการนำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆ เป็นจำนวนมากจากประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชียและประเทศอื่นๆ ทั่วโลก ซึ่งจะเป็นแรงขับเคลื่อนการค้าให้ขึ้นไปในทิศทางบวกมากขึ้น



นายชูรัฐ วาเดีย
กรรมการบริหาร

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 1,230 จุด และค่อยๆ ลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำสุดของปีที่ 948 จุด เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2561 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวมาอยู่ที่ 1,774 จุด ในวันที่ 24 กรกฎาคม ก่อนที่จะค่อยๆ ปรับตัวลงมาแตะที่ 1,003 จุด ในวันที่ 20 พฤศจิกายน และได้ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1,271 จุด เมื่อสิ้นปี ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่เช่นเดียวกับปี 2559 และปี 2560 ดัชนีในปี 2561 ไม่ได้เป็นไปตามปกติ ดังกล่าว ประเทศจีนเป็นผู้สนับสนุนหลักซึ่งช่วยให้การวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนหลังจากที่ประสบความสำเร็จในการลดมลพิษทางอากาศของประเทศในปี 2560 ได้ใช้มาตรการเข้มงวดมากขึ้นในการป้องกันมลพิษ และลดกำลังการผลิตต่างๆ ลงใน 14 มณฑล เมื่อเทียบกับจำนวน 4 มณฑลเมื่อปี 2559 กล่าวคือ ลดการผลิตเหล็กถลุงร้อยละ 50 ลดการผลิตซีเมนต์ถลุงร้อยละ 50 และลดการผลิตอะลูมิเนียมถลุงร้อยละ 30 ตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนถึงกลางเดือนมีนาคมของทุกปี ช่วงต้นปี 2561 ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลได้เริ่มชะลอตัวลงเนื่องจากเป็นช่วงฤดูฝนซึ่งเป็นไปตามปกติ โดยส่งผลให้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในช่วงไตรมาสแรกมีปริมาณน้อยที่สุดของปี ปริมาณแร่เหล็กที่ส่งออกจากบราซิลที่ลดลงในไตรมาสแรก ปี 2561 ประกอบกับความไม่แน่นอนจากประเด็นทางการเมือง การบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตร มาตรการจำกัดภัยการค้า Brexit ประเด็นงบประมาณของสหภาพยุโรป รวมถึงเทศกาลตรุษจีน ส่งผลให้อุปสงค์มีปริมาณลดลง และยังเลวร้ายลงจากมาตรการการลดมลพิษของรัฐบาลจีนในช่วงฤดูหนาว ดัชนี BDI ได้เป็นไปตามฤดูกาลรูปแบบใหม่ ดูเหมือนว่าดัชนี BDI ในปีต่อไป อาจจะแตะจุดสูงสุดช่วงกลางเดือนตุลาคมของทุกปี และหลังจากนั้นจะปรับตัวลดลงเรื่อยๆ จนถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปตัว V ต่อเนื่องไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม ฤดูกาลรูปแบบใหม่ของดัชนี BDI ได้เกิดขึ้นแล้ว จากการที่รัฐบาลจีนสั่งลดกำลังการผลิตต่างๆ ใน 14 มณฑลจากช่วงกลางเดือนพฤศจิกายนของทุกปีไปจนถึงกลางเดือนมีนาคมของปีถัดไป

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ ตอนต้นปี 2561 หากในปี 2561 ไม่มีปัญหาทางภูมิศาสตร์การเมือง การบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตร Brexit ประเด็นงบประมาณของสหภาพยุโรป และความตึงเครียดทางการค้าอุปสงค์ในปี 2561 ก็คงจะดีกว่านี้เนื่องจากปัจจัยความไม่แน่นอนต่างๆ ดังกล่าวได้บั่นทอนการตัดสินใจซื้อขายสินค้าในปีนี้อย่างมีปัญหาลดลงจากด้านเศรษฐกิจมหภาคดังกล่าว รวมการขยายตัวของกองเรือโลกที่มากกว่าที่คาดการณ์ไว้ในปีนี้ แต่ยังเป็นปีที่เจ้าของเรือต่างๆ ยังสามารถทำกำไรได้ แม้ว่าจะไม่เป็นไปตามเป้าที่วางไว้ตอนต้นปีก็ตาม ในขณะนี้ บริษัทฯ มีความมั่นใจเกี่ยวกับสถานการณ์ในปี 2562 มากกว่าเมื่อสองสามสัปดาห์ที่แล้ว เนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางการค้าได้กำลังคลี่คลายลงอย่างฉิวจากการที่ประธานาธิบดีทรัมป์ได้หารือกับประธานาธิบดี Xi Jinping เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ที่ Buenos Aires เมื่อครั้งประชุมของกลุ่มผู้นำประเทศ G-20 ซึ่งน่าจะได้เห็นความชัดเจนในอีก 90 วันข้างหน้า

ในอดีตก่อนเข้าสู่ศตวรรษนี้ มีการคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.2 ของตัวเลขจีดีพีโลก ต่อมาในช่วงทศวรรษแรกของศตวรรษนี้ประเทศจีนกลายเป็นผู้นำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของโลก และทำให้

อุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองเพิ่มมากขึ้นถึง 2 - 3 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก หลังจากกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สล้มละลาย อุปสงค์นี้ได้ลดลงเหลือประมาณ 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ในระหว่างปี 2559 อุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองได้ลดลงจนน้อยกว่า 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก จึงไม่ได้เห็นตัวเลขอุปสงค์แบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกเป็นเท่าตัวหรืออย่างน้อยมากกว่าร้อยละ 1.2 แม้ว่าดูเหมือนเป็นการคาดการณ์เกินจริงก็ตาม ในปี 2560 แนวโน้มอุปสงค์ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นแบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกประมาณร้อยละ 1.1 - 1.2 บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ตัวเลขการขยายตัวของภาคอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ (นำข้อมูลมาจาก Clarksons) เมื่อเทียบกับตัวเลขจีดีพีโลก (นำข้อมูลมาจาก IMF) จากเมื่อต้นทศวรรษ ปรากฏว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติโดยอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกที่ร้อยละ 1.15 จะเห็นได้ว่าการศึกษายานในของบริษัทฯ นั้นได้รับการสนับสนุนจากตัวเลขเชิงสถิติ

จากประกาศล่าสุดของ IMF ได้บ่งชี้ว่าตัวเลขการขยายตัวของจีดีพีโลกสำหรับปี 2562 จะอยู่ที่ร้อยละ 3.5 และสำหรับปี 2563 จะอยู่ที่ร้อยละ 3.6 ดังนั้น หากเราใช้หลักการวิเคราะห์เช่นเดียวกันกับข้างต้น การขยายตัวของปริมาณอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะอยู่ที่ประมาณกว่าร้อยละ 4.5 ในแต่ละปี DNB Markets ได้ระบุในรายงานเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2562 ว่าการขยายตัวของปริมาณอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะอยู่ที่ร้อยละ 3.9 ในปี 2562

บริษัทฯ ได้วิเคราะห์การขยายตัวของปริมาณอุปทาน โดยอ้างอิงข้อมูลจาก Clarksons ปรากฏว่าได้อัตราการขยายตัวของเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.06 สำหรับปี 2562 และร้อยละ 3.26 สำหรับปี 2563 โปรดตระหนักว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้รวมปัจจัยที่จะมีผลกดดันให้มีการรีไซเคิลเรือเนื่องจากการบังคับติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือและกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (IMO 2020) ในการวิเคราะห์ดังกล่าว

ดังนั้น หากบทวิเคราะห์ของบริษัทฯ ทั้งสำหรับภาคอุปสงค์และภาคอุปทานเป็นจริงตามที่คาดไว้ ปี 2562 และปี 2563 น่าจะเป็นปีที่ดี

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นไม่รวมถึงการตกลงระหว่างสหรัฐฯ กับจีนในการยุติสงครามทางการค้า ข่าวดังกล่าวเกี่ยวกับการตกลงยุติสงครามทางการค้าจาก Bloomberg ระบุว่าจีนได้เสนอที่จะเพิ่มการนำเข้าสินค้าจากสหรัฐฯ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในช่วง 6 ปีข้างหน้าจนถึงสิ้นปี 2567 ในขณะที่สหรัฐฯ ต้องการให้ลดเวลาเหลือเพียง 4 ปี หากมีการตกลงกันได้ระหว่างสองประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มการนำเข้ามูลค่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในช่วง 4 หรือ 6 ปีก็ตาม แสดงให้เห็นว่าจีนจะต้องซื้อสินค้าจากสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นอีก 1.6 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ ถึง 2.5 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี ตลอดช่วง 4 หรือ 6 ปี โดยมีวัตถุดิบ 3 ประเภทที่จีนน่าจะเพิ่มการนำเข้าจากสหรัฐฯ ได้อย่างง่ายดาย กล่าวคือ ธัญพืช ถ่านหิน และน้ำมัน/แก๊ส ในปี 2561 จีนนำเข้าถ่านหินจากอินโดนีเซียปริมาณ 120 ล้านตัน โดยใช้เวลาในการขนส่งไปจีนประมาณ 6 วัน หากปริมาณ 120 ล้านตันนี้ถูกทดแทนด้วยถ่านหินจากสหรัฐฯ จะเพิ่มระยะเวลาการขนส่งเป็น 42 วัน หรือคิดเป็น 7 เท่าในแ่งตัน-ไมล์เมื่อเทียบกับการขนส่งถ่านหินจากอินโดนีเซีย

มาตรการคว่ำบาตรและมาตรการจำกัดภัยทางการเมืองการค้าไม่สามารถทำให้ความต้องการของตลาดหมดไปได้ราบใดที่สินค้าโภคภัณฑ์ภายใต้มาตรการดังกล่าวยังมีการผลิตในประเทศอื่นๆ หรือสามารถซื้อจากผู้ขายรายอื่นในราคาที่ใกล้เคียงกัน โดยมีคุณลักษณะที่เหมือนหรือใกล้เคียงกัน มาตรการคว่ำบาตรและมาตรการจำกัดภัยทางการเมืองการค้าจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ หากมีการเปลี่ยนประเทศผู้ขายสินค้าก็จะส่งผลให้เกิดความแออัด การขนถ่ายสินค้าลงเรือช้าลง (เมื่อเทียบกับประเทศผู้ขายสินค้าเดิม) และปริมาณการขนส่งสินค้าในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

การหารือระหว่างประธานาธิบดีทรัมป์ของสหรัฐฯ และประธานาธิบดี Xi Jinping ของจีนในระหว่างการประชุมของกลุ่มผู้นำประเทศ G-20 ที่ Buenos Aires เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ได้ส่งผลให้มีการรายงานข่าวแตกต่างกันไปตั้งแต่มีการทำความเข้าใจในแถลงการณ์จนถึงข่าวว่าไม่มีประเด็นไหนที่ตกลงกันได้เลยและข่าวกลางๆ ต่อมา มีการจับกุม CFO ของ Huawei (และน่าจะมีการส่งตัวข้ามแดน) ในเมืองแวนคูเวอร์ ในขณะที่กำลังเปลี่ยนเครื่องบิน ซึ่งเป็นข่าวที่ได้รับการจับตามองเป็นอย่างมาก สุดท้าย Ms. Meng Wanzhou บุตรสาวของเจ้าของ Huawei ได้รับการประกันตัวในระหว่างการพิจารณาการส่งตัวข้ามแดนของศาล ในขณะที่ ผู้ประกอบการธุรกิจบางรายและอดีตเจ้าหน้าที่รัฐชาวแคนาเดียนได้ถูกจับกุมตัวในประเทศจีน

หากมีการตกลงระบบมาตรการคว่ำบาตรและมาตรการจัดเก็บภาษีทางการค้าภายใน 90 วันซึ่งจีนก็เห็นด้วย โดยจีนได้ระบุอยู่เสมอว่าจีนพร้อมที่จะลดการขาดทุนทางการค้าลง 2.0/2.5 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ น่าจะเป็นข่าวดีสำหรับธุรกิจเดินเรือสินค้ารายพีช ถ่านหิน และน้ำมัน/แก๊ส เป็นวัตถุดิบ 3 ประเภทที่สหรัฐฯ สามารถส่งออกในปริมาณมากและจีนสามารถเพิ่มการนำเข้าสินค้าเหล่านี้ในปริมาณมากได้อย่างง่ายดาย ในขณะที่จีนนำเข้าถ่านหินจากอินโดนีเซียซึ่งใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 6 วัน เมื่อเทียบกับระยะเวลาในการขนส่งจากสหรัฐที่ 42 วัน และจะส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์สำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ปริมาณการส่งออกเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยมีอัตราส่วนปริมาณการส่งออกเรือของเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2561 ที่ร้อยละ 10.52 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับสองในช่วงศตวรรษนี้ (ระดับต่ำสุดในปี 2545 ที่ร้อยละ 8.38) หากพิจารณาเฉพาะเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือซึ่งเป็นประเภทเดียวกับกองเรือของบริษัทฯ จะเห็นได้ว่าอัตราส่วนปริมาณการส่งออกเรือต่อกองเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 5.75 ซึ่งถือว่าต่ำกว่าอัตราส่วนของกองเรือโลกและต่ำที่สุดในศตวรรษ ปริมาณการส่งออกเรือเฉลี่ยต่อกองเรือปัจจุบันในช่วง 18 ปีที่ผ่านมาซึ่งรวมถึงปริมาณต่ำที่ร้อยละ 10.52 ในช่วงปลายปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 28.91 แสดงให้เห็นว่าอัตราปริมาณการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือปัจจุบันได้ลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับอัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปี หรือมากกว่า (ร้อยละ 6.95) ของกองเรือโลก และจำนวนเรือที่จะมีอายุครบ 20 ปี หรือมากกว่าในสิ้นปีของปีที่ส่งออก (ร้อยละ 13) โปรคระลึกไว้ว่ามีการเลื่อนรับมอบเรือส่งออกใหม่ทั้งหมดออกไปเนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าทั้งต่อผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ได้ช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทาน

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักที่ผลักดันให้เจ้าของเรือรีไซเคิลเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกรีไซเคิลมากขึ้น ปี 2559 เป็นตัวอย่างที่ดีที่สุดโดยไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดโดยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวัน จนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือถูกรีไซเคิลรวมทั้งหมด 14.22 ล้านเดเวตัน แต่ต่อมาตลาดได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การรีไซเคิลเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 15.16 ล้านเดเวตันสำหรับทั้งปี 2560 จากการที่ตัวเลข BDI ได้ฟื้นตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ตัวเลขการรีไซเคิลเรือลดลงอย่างมากเหลือเพียงแค่ 5.25 ล้านเดเวตันสำหรับปี 2561 แม้ว่าการรับมอบเรือใหม่จะมีปริมาณลดลงโดยมีปริมาณ 28.18 ล้านเดเวตัน อย่างไรก็ตาม อุปทานสุทธิขยายตัวร้อยละ 2.8 จาก 813.53 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2561 ไปเป็น 836.46 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2561 เนื่องจากการชะลอตัวอย่างมากในการรีไซเคิลเรือ ถึงแม้ว่ามีการเพิ่มขึ้นของอุปทานในปี 2559 ถึง ปี 2561 รวม 3 ปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 อัตราค่าระวางเรือยังคงเพิ่มขึ้นโดยอยู่ในระดับที่ดี ณ สิ้นปี 2561 เหตุการณ์ดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าสถานการณ์ปริมาณเรือที่มากเกินไปนั้นได้ค่อยๆ ถูกแทนที่ด้วยการเติบโตของภาคอุปสงค์อย่างช้าๆ และจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นใกล้เข้ามาเต็มที

ด้านอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก ได้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ที่ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยคาดการณ์ว่าอุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.06 ในปี 2562 และร้อยละ 3.26 ในปี 2563 ขณะที่อุปสงค์น่าจะเพิ่มมากขึ้นระหว่างร้อยละ 3.0 ถึงร้อยละ 4.0 ซึ่งคล้ายคลึงกับการขยายตัวของภาคอุปสงค์ในปี 2561 ซึ่งอุปทานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 ความต่างระหว่างการคาดการณ์ของการขยายตัวของอุปสงค์และอุปทานสำหรับปี 2562 และปี 2563 นั้นน่าจะช่วยให้ตลาดแข็งแกร่งมากขึ้น เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานใกล้เข้าสู่จุดสมดุลหรือใกล้จุดสมดุล ซึ่งการฟื้นตัวนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมาก เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในอุปสงค์หรืออุปทานจะส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI อย่างมาก

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2562 และปี 2563 ตามอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศ (International Oil Pollution Prevention Certificate) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 20 ปีอาจถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดต่ออายุหนังสือรับรอง IOPP ในอีก 5 ปีต่อไป ณ สิ้นปี 2561 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีปริมาณ 38.5 ล้านเดเวตันที่จะมีอายุครบ 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี ในช่วงแปดไตรมาสนับตั้งแต่

ไตรมาสแรกปี 2562 และสิ้นสุดที่ไตรมาสสี่ปี 2563 ซึ่งเรือเหล่านี้นอกจากจะต้องผ่านการสำรวจเรือพิเศษซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูง รวมทั้งต้องหยุดแล่นเรือเป็นเวลานาน ยังต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งมีราคาสูงเมื่อเทียบกับมูลค่าของเรือเก่าเหล่านี้ และยังต้องจัดการให้เรือเก่าเหล่านี้ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงที่ร้อยละ 3.5 (HSFO) ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ร้อยละ 0.5 (LSFO) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 นอกจากนั้น ยังมีความไม่แน่นอนจากการใช้เครื่องยนต์เก่าสำหรับเผาผลาญเชื้อเพลิงแบบใหม่ เรือต่างๆ เหล่านี้อาจจะประสบกับภาวะที่ลูกค้ากังวลที่จะให้ขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงบนเรือที่อาจจะเสียได้อย่างง่ายดาย เนื่องจากการเปลี่ยนประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง และอาจทำให้เกิดปัญหาระยะยาวขึ้นได้ ความคุ้มค่าในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่มีราคาสูงยังคงมีความเสี่ยงมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี หรือมากกว่า ซึ่งมีมูลค่าเรือเทียบเท่ามูลค่าเศษเหล็ก ปัจจัยเหล่านี้เองจะทำให้เจ้าของเรือตัดสินใจรีไซเคิลเรือของตนง่ายขึ้น

IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำบนเรือตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ยกเว้นเจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ อันจะช่วยลดมลพิษทางอากาศและปริมาณฝนกรดจากการปล่อยแก๊สเสียสู่ชั้นบรรยากาศ ผลกระทบของ IMO 2020 หลักๆ มีดังต่อไปนี้

- เรือเก่าต่างๆ ต้องประสบปัญหาไม่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต้นทุนที่สูงและต้นทุนในการเดินเรือที่สูงหรือเลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำกับเครื่องยนต์เก่าของเรือ เรือเก่าที่จะมีอายุครบ 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี ในช่วงแปดไตรมาสเริ่มตั้งแต่ไตรมาสแรกปี 2562 และสิ้นสุดที่ไตรมาสสี่ปี 2563 จะต้องประสบปัญหาจากต้นทุนที่สูงมากไม่ว่าจะเป็นต้นทุนจากการทำการสำรวจเรือพิเศษ ต้นทุนจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ และต้นทุนจากการปฏิบัติตาม IMO 2020 ที่กำลังจะบังคับใช้เร็วๆ นี้ กองเรือโลกมีเรือเก่าประมาณ 38.5 ล้านดิวเทตัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเรือประเภทเดียวกับของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ประมาณ 14.6 ล้านดิวเทตัน แน่นอนว่าเรือเก่าบางลำในจำนวนนี้ต้องถูกรีไซเคิล ส่วนเรืออื่นๆ ก็คงจะต้องทดลองใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และน้ำมันดีเซลกับเครื่องยนต์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง การทดลองใช้น้ำมันแบบใหม่ดังกล่าวอาจทำให้เรือเสียหรือเกิดความล่าช้าอย่างมาก ดังนั้น ลูกค้าก็จะลังเลที่จะเลือกให้เรือเก่าเหล่านั้นขนส่งสินค้าของตน
- เรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำจะแล่นได้อย่างประหยัดที่ความเร็วต่ำ หากความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง (HSFO) กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (LSFO) นั้นสูงเท่ากับราคาเครื่องดักจับเขม่าควัน ประกอบกับผลกระทบของ IMO 2020 ตามที่กล่าวข้างต้น จะส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมหดตัวในระดับที่ทำให้ค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมาก ยังคงต้องจับตาค่าระวางเรือจะไต่ขึ้นไปถึงระดับใดหรือจะคงอยู่ได้นานเท่าใด
- ขนส่งสินค้าแห่งทองจำนวน 577 ลำที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยจำนวน 471 ลำเป็นการติดตั้งบนเรือเก่า และจำนวน 106 ลำเป็นการติดตั้งบนเรือลำต่อใหม่ ตามข้อมูลของ Clarkson's เมื่อสิ้นปี 2561 จากจำนวนเรือขนส่งสินค้าแห่งทองของโลกทั้งหมด 12,234 ลำ รวมเรือลำต่อใหม่ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.71 สำหรับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยจะมีปล่อยน้ำเสียที่อาจมีการปนเปื้อนจากการสกัดกำมะถัน ไนโตรเจน และของเสียอื่นๆ ออกและทิ้งลงสู่ทะเลและมหาสมุทร จึงเป็นการเปลี่ยนจากการปล่อยของเสียทางอากาศเป็นการปล่อยของเสียลงทะเลแทน
- มีเรือจำนวน 2,067 ลำทั่วโลกที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ไม่ใช่เฉพาะเรือขนส่งสินค้าแห่งทองเท่านั้น ซึ่งรวมถึงเรือที่ลำต่อใหม่ จากเรือทั้งหมดจำนวน 99,184 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.08 ของกองเรือโลก คำถามก็คือบริษัทกลั่นน้ำมันรายใหญ่ของโลกจะผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเพื่อรองรับเรือส่วนน้อยหรือไม่ และหากผลิต บริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นจะต้องจัดหาและแยกโรงกลั่น บ่อเก็บ ท่อส่ง และพาหนะขนส่ง (เรือท้องแบน/เรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อรองรับเรือจำนวนเพียงร้อยละ 2.08 ที่เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง เมื่อคำนึงต้นทุนต่อประโยชน์ที่ได้แล้วนั้น บริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นคงอาจจะพิจารณากำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงไม่ต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และอาจจะสูงกว่าเล็กน้อยด้วยซ้ำ
- มีแผนหรือกำลังจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันต้องเผชิญกับความท้าทายต่างๆ กล่าวคือ การห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (open loop) ในขณะที่เทียบท่า การตรวจวัดแก๊สเสียที่ปล่อยออกมาอย่างเข้มงวดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันที่ใช้ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานในการตรวจวัดแต่อย่างใด สามารถปล่อยกำมะถันออกสู่

ชั้นบรรยากาศได้น้อยที่สุด รวมถึงไม่กักร่อนระบบท่อไอเสีย และท่อไอเสียส่วนท้าย (Hydex.com ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญได้นำระบุมารวมการออกแบบเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อน) การติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่เพื่อสร้างแรงดันน้ำในระบบของเครื่องจักรขับเคลื่อนทำให้ต้องใช้เครื่องทำไฟฟ้าถึงสองเครื่องในระหว่างที่อยู่ในทะเลแทนที่จะใช้เพียงเครื่องเดียวตามปกติ อะไหล่ การซ่อมแซม และการบำรุงรักษาของระบบเครื่องจักรขับเคลื่อน รวมไปถึงแรงงานที่ต้องใช้ในการดูแลเครื่องจักรขับเคลื่อนดังกล่าว เป็นต้น

- ในระหว่างปี 2562 ถึงปี 2563 เรือที่ติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อนจำนวนมากจะต้องเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสอบให้แน่ใจว่าจะสามารถทำตามกฎเรื่องการปล่อยของเสียของ IMO 2020 ซึ่งปัจจัยนี้เองมีส่วนช่วยในการทำให้จำนวนเรือในตลาดลดลง มีหลากหลายรายงานระบุว่าปัจจัยดังกล่าวจะช่วยลดตัวเลขภาคอุปทานโดยรวมของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเลถึงร้อยละ 1.5 ถึง 2.0 การลดลงของภาคอุปทานดังกล่าวไม่น่าจะถือเป็นความท้าทายแต่อย่างใด หากแต่จะเป็นปัจจัยที่จะช่วยให้ตลาดค่าระวางเรือดีขึ้นมากกว่าที่จะสร้างผลเชิงลบ
- สำหรับเจ้าของเรือต่างๆ ที่เลือกทางที่คุ้มเหตุผลในการที่จะไม่ติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อนและเลือกที่จะเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำแทน จะต้องกังวลว่าจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำเพียงพอต่อความต้องการหรือไม่ (ผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่เอกชนเกือบทุกรายและผู้ผลิตน้ำมันภาครัฐในเกือบทุกประเทศได้ยืนยันว่าพวกเขาจะผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำได้มากเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ/ท่าเรือที่ให้บริการเป็นประจำ) การเข้าถึงได้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำต่างประเทศที่นำมาผสมเข้าด้วยกัน ในปัจจุบัน เจ้าของเรือต่างๆ ไม่ผสมน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงใหม่กับน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเก่าที่มีอยู่บนเรือแต่ใช้วิธีเติมน้ำมันใหม่ในถังเปล่าแทนและเริ่มใช้น้ำมันใหม่เมื่อทางห้องแล็บได้ยืนยันว่าน้ำมันใหม่ที่เติมลงไปนั้นเหมาะสมกับการใช้เป็นเชื้อเพลิงบนเรือของตน การล้างถังน้ำมันให้สะอาดโดยการเติมน้ำมันดีเซลในปริมาณเล็กน้อยในถังที่ว่างเพื่อทำความสะอาดเศษน้ำมันเก่า การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำจะเริ่มมีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 (ช่วงไตรมาสสามหรือไตรมาสสี่) สำหรับถังน้ำมันที่ว่างทั้งหมด และการมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเพื่อให้คนประจำเรือทราบถึงการจับเก็บ การรับ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เป็นต้น
- บทความเรื่อง Deserts in the Ocean ซึ่งเขียนขึ้นเมื่อปี 2551 แสดงให้เห็นว่ามนุษย์ได้ทำลายได้ผืนมหาสมุทรอย่างไร และทำให้เกิดทะเลทรายในท้องทะเลโดยการสร้างมลพิษต่างๆ ซึ่งมนุษย์ได้ทิ้งลงสู่ทะเลอย่างตั้งใจ
- หนังสือสารคดีเรื่อง The Sixth Extinction - An Unnatural History ซึ่งเขียนเมื่อปี 2557 โดย Elizabeth Kolbert ได้ระบุว่าการดำเนินชีวิตของมนุษย์ได้ทำให้มหาสมุทรกลายเป็นกรดอันเป็นภัยคุกคามอย่างร้ายแรงต่อแนวปะการังของโลก แนวปะการังเป็นสิ่งมีชีวิตในโลกตามธรรมชาติทางทะเล หากแนวปะการังหมดไป ถือเป็นการทำลายระบบธรรมชาติทางทะเลของโลก
- เมื่อถึงจุดหนึ่ง การทิ้งของเสียหรือน้ำเสียที่มีกำมะถันปนเปื้อนจากเครื่องจักรขับเคลื่อนระบบเปิด สุ่มมหาสมุทรจะกลับมาหลอกลอนเราเนื่องจากเรือดังกล่าวจะถูกห้ามทิ้งน้ำเสียที่เป็นพิษลงสู่มหาสมุทร/ทะเล ทั้งนี้ Maritime and Port Authority (MPA) ของสิงคโปร์และจีนได้ห้ามการใช้เครื่องจักรขับเคลื่อนระบบเปิดในเขตน่านน้ำของตนแล้ว ตามมาด้วยประเทศอื่นๆ ตั้งแต่ยุโรปถึงสหรัฐฯ และจากเอเชียถึงตะวันออกกลาง ไม่ว่าอีกนานแค่ไหนกว่าเราจะตระหนักได้ว่าเป็นเรื่องที่ดีที่สุดในการที่จะห้ามการทิ้งน้ำเสียจากเครื่องจักรขับเคลื่อนระบบเปิด ไม่ว่าในพื้นที่ใดของมหาสมุทร/ทะเล เสมือนกับการประกาศให้บางส่วนของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนพื้นน้ำบางส่วนของบางประเทศหรือท่าเรือ) เป็นพื้นที่ปลอดบุหรี่ในขณะที่ส่วนอื่นๆ ของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนมหาสมุทร/ทะเล) สามารถสูบบุหรี่ได้ และเราก็ได้รู้วาทสุดท้ายจะลงเอยอย่างไร!

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือต่างๆ ได้ปรับปรุงบุคคลของตนเองโดยการปรับโครงสร้างหรือการเพิ่มทุนซึ่งธนาคารเหล่านี้ก็ได้ถูกบังคับจากหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ อีกทอดหนึ่ง หลังจากนั้น ในขณะที่ธนาคารบางแห่งเลิกปล่อยเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ ธนาคารอีกหลายแห่งยังคงปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้แต่ใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างไปโดยคำนึงถึงคุณภาพของผู้กู้มากกว่าปริมาณ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ธนาคารจะปล่อยกู้ให้แก่เฉพาะลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินแข็งแกร่งที่สุด อย่างน้อยก็จนกว่าขาดผลที่ธนาคารได้เผชิญจะหายสนิท คาดว่าจะไม่มีธนาคารที่ปล่อยกู้แบบเดิมๆ โดยจะเปลี่ยนเป็นธนาคารที่คัดสรร

ผู้ที่มีคุณภาพเท่านั้น นอกจากนี้ ผู้ทำธุรกิจเดินเรือยังได้ทราบว่าไม่เพียงแต่ที่ธนาคารจะต้องเลือกเฟ้นผู้กู้ ธนาคารจะยังต้อง “มีเหตุผลที่เหมาะสม” (เป็นคำสุภาพของคำว่า “เครื่องคิดและเข้มงวด”) ในแง่ของวงเงินกู้ที่เสนอและการกำหนดราคา ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเจ้าของเรือขนาดเล็กที่ไม่มีงบดุลที่แข็งแกร่ง และมีเงินสดที่เป็นของเจ้าของที่จำกัด เจ้าของเรือดังกล่าวนี้จะต้องมองหาแหล่งเงินทุนอื่นเนื่องจากธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือแบบเดิมไม่น่าจะมีเวลาแม้กระทั่งให้เข้าพบ

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมน้ำมัน โดยเมื่ออุตสาหกรรมน้ำมันได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดจำนวนลงโดยการควบรวมกิจการ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นธุรกิจเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการเล่นเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่เร็วขึ้น แต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ขึ้นอยู่กับต้นทุนของน้ำมันค่ากำมะถันต่ำ สำหรับเจ้าของเรือซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง ปัจจัยนี้จะทำให้การเล่นเรือช้ากลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่างๆ ได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดที่เป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดเวทตัน และ 16.72 ล้านเดเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดเวทตันถูกปลดระวาง แต่ก็ไม่ได้ขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ในปี 2559 ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเป็นการยืนยันถึงความผกผันกับดัชนี BDI และในปี 2560 ตัวเลขการปลดระวางเรือได้ลดลงมาอยู่ที่ 15.16 ล้านเดเวทตัน และร่วงลงเหลือ 5.25 ล้านเดเวทตัน ในปี 2561 ทั้งนี้ การปลดระวางเรือ ขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือแทบไม่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยอื่นๆ เช่น ราคาน้ำมัน

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2565 จะมีเรือร้อยละ 13.01 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 108.87 ล้านเดเวทตัน) มีอายุเกิน 20 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตามแนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริง ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2561 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 18.15 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 36.15 ดังนั้น สำหรับปี 2561 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 22.93 ล้านเดเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 836.46 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.82 ของกองเรือสินค้าแห่งเทกองโลก

จากการที่มีเรือประมาณ 87.83 ล้านเดเวทตันของเรือส่งต่อใหม่ (ร้อยละ 10.5) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2565 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของอุตสาหกรรมจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงขึ้น (ในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 18.15) ซึ่งจะแปรผันตรงข้ามกับความแข็งแกร่งของดัชนี BDI กล่าวคือ ยิ่งดัชนี BDI แข็งแรงขึ้น อัตราการความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็จะต่ำลง และเป็นไปในทางกลับกัน

ภาคอุปทานในอนาคต มีเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 295 ลำหรือขนาด 28.18 ล้านเดเวทตันเข้าสู่ภาคอุปทาน ในปี 2561 ในขณะเดียวกันอัตราการรีไซเคิลเรือในปีนี้อยู่ที่ 5.25 ล้านเดเวทตัน โดยเป็นเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 16 ลำ (2.76 ล้านเดเวทตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 13 ลำ (0.95 ล้านเดเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/ซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 18 ลำ (0.87 ล้านเดเวทตัน) และ เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 27 ลำ

(0.67 ล้านเคเวตตัน) ได้ถูกรีไซเคิล การรีไซเคิลเรื่องนี้ส่งผลให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโลกมีความแข็งแกร่งขึ้น ในช่วงต้นปี 2562 มีจำนวนถึง 836.46 ล้านเคเวตตัน ในปี 2562 และ 2563 เรือใหม่ที่มีกำหนดจะมีการรับมอบมีจำนวนถึง 41.96 / 36.73 ล้านเคเวตตัน หากสมมติว่ามีอัตราการปลดระวางรายปีอยู่ที่ 8 ล้านเคเวตตัน (อยู่ที่ 5.25 ล้านเคเวตตัน ในปี 2561) และใช้อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ที่ร้อยละ 20 (อยู่ที่ร้อยละ 18.15 ในปี 2561) ในการรับมอบเรือที่คาดไว้ ปี 2562 จะมีกองเรือโลกขนาดอยู่ที่ 862.03 ล้านเคเวตตันซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.06 ของทั้งปี ภายใต้สมมติฐานเดียวกัน ในปี 2563 จะมีกองเรือโลกอยู่ที่ 890.13 ล้านเคเวตตัน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.26 เมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปีของปี 2562

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสภาพตลาดในปี 2562 ถึงปี 2563 อย่างไร?** หากตลาดแข็งแกร่งตามที่คาดการณ์ไว้ การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุปทานการส่งต่อเรือใหม่สุทธิไม่เพิ่มขึ้นมาก ในปี 2562 และ ปี 2563 การเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือโลกน่าจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 3.21 ต่อปี ขณะที่คาดว่า อุปสงค์จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.0 ถึง 4.0 ต่อปี ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงจะมีการปลดระวางอันเนื่องมาจากแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ในปี 2562 ถึงปี 2563 ตลาดในอนาคตข้างหน้านี้น่าจะสดใส!

เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้แสดงการคาดการณ์ที่เป็นบวกสำหรับตลาดในปี 2561 และบริษัทฯ ยังคงมีความเห็นเช่นเดียวกันสำหรับการคาดการณ์ของตลาดในปี 2562 และปีต่อไป เนื่องมาจากมีช่องว่างระหว่างการคาดการณ์ การเพิ่มขึ้นของอุปทานและอุปสงค์ในช่วงสองสามปีข้างหน้า รวมถึงแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ต่อภาคอุปทานจะทำให้มีการรีไซเคิลเรือมากขึ้น หรือมีการแล่นเรือช้าลงซึ่งช่วยลดอุปทานลงอย่างมาก เกินกว่าที่บริษัทฯ ได้เคยคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของตัวเลขอุปทานสุทธิไว้

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 10 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกอยู่ในภาวะวิกฤต แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าระยะเวลาที่ชั่ววอกหมากแพ่งนั้นมากที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะจะเป็นปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก

ประเทศจีนซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก มีตัวเลขจีดีพีอยู่ที่ร้อยละ 6.6 สำหรับปี 2561 แม้ว่าตัวเลขจีดีพีในไตรมาสสี่อยู่ที่ร้อยละ 6.4 ซึ่งเป็นตัวเลขจีดีพีที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2552 นอกเหนือจากไตรมาสสี่ จีนยังคงนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ในปริมาณมากและยังคงมีความพยายามในการลดมลพิษทางอากาศ จากข้อมูลของ Platts จีนกำลังลดการผลิตแร่เหล็กปริมาณ 40 ล้านตันสำหรับช่วงฤดูหนาวปี 2561/2562 ซึ่งคิดเป็นการลดกำลังการผลิตลงร้อยละ 30 ถึง ร้อยละ 50 โดยขึ้นกับแต่แผนชล นอกจากนี้ การผลิตสินค้าอื่นๆ ก็มีการลดกำลังการผลิตเช่นเดียวกัน เช่น อะลูมิเนียมและซีเมนต์ในช่วง 11 เดือนของปี 2561 จีนได้สั่งปรับผู้ฝ่าฝืนรวม 2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการปรับปรุงสิ่งแวดล้อม แม้ว่ารายงานตัวเลขจีดีพีได้ลดลงและมีการลดกำลังการผลิต จีนนำเข้าแร่เหล็กปริมาณ 1,064 ล้านตันในช่วงปี 2561 ซึ่งลดลงร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับปี 2560 นอกจากนี้ จีนยังนำเข้าถ่านหิน 281.5 ล้านตันในปี 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเทียบกับปี 2560 แม้ว่าโดยปกติจะมีการห้ามการนำเข้าถ่านหินในช่วงสองเดือนสุดท้ายของปี

ในปี 2561 **สหรัฐอเมริกา**มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งด้วยตัวเลขจีดีพีที่เติบโตร้อยละ 3.0 ท่ามกลางสภาพอากาศที่แปรปรวน การปรับอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น และผลกระทบเชิงลบจากการใช้มาตรการจัดเก็บภาษีทางการค้า มาตรการคว่ำบาตร การกีดกันทางการค้า และการถอนตัวออกจากการเป็นภาคีสันติสัญญาต่างๆ และภาวะการปิดหน่วยงานราชการในสหรัฐฯ (government shut-down) ที่ยาวนานที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศ นอกจากนี้ การคาดการณ์อัตราการว่างงานซึ่งลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 3.9 เป็นอัตราต่ำที่สุดในรอบ 10 ปี ผลกระทบของนโยบายต่างๆ ของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เช่น การปฏิรูปโครงสร้างภาษีมีแนวโน้มจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก จากการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจะถดถอย ธนาคารกลางสหรัฐฯ ไม่น่าจะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยรายไตรมาสในปี 2562 การยุติการจัดเก็บภาษีทางการค้า และมาตรการคว่ำบาตรจะช่วยให้มีการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างมากสำหรับสินค้าถ่านหิน น้ำมัน/แก๊ส ผ้าย ข้าวสาลี ข้าวโพดและถั่วเหลืองรวมถึงการนำเข้าวัตถุดิบอื่นๆ เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจส่งผลดีต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก

ส่วน**สหภาพยุโรป**ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกนั้น หลังจากที่เศรษฐกิจได้เติบโตดีขึ้นในปี 2560 ข้อมูลทางเศรษฐกิจได้ปรับตัวลดลงเล็กน้อยในปี 2561 โดยคาดว่าตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจจะอยู่ที่ร้อยละ 2.1 ในปี 2561 ลดลงจากร้อยละ 2.7 ในปี 2560 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดในทศวรรษ

เมื่อเศรษฐกิจได้กำลังฟื้นตัว ธนาคารกลางยุโรป (ECB) กำลังค่อยๆ ลดการซื้อพันธบัตรแสดงให้เห็นว่านโยบายการเงินแบบผ่อนคลายได้สิ้นสุดลง เนื่องจากเศรษฐกิจสหภาพยุโรปยังคงขยายตัวในปี 2562 อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ที่ใช้เพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปทั่วทั้งสหภาพยุโรปจะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้นำเข้าสินค้าเกษตรรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก คาดว่ายังคงเติบโตทางเศรษฐกิจโดยมีรายงานตัวเลขการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 1 ในปี 2561 เนื่องจากกำไรของภาคเอกชนที่สูงเป็นประวัติการณ์และการขาดแคลนแรงงาน คาดว่าในไตรมาสแรกปี 2562 การเติบโตทางเศรษฐกิจจะปรับตัวลดลงเล็กน้อยเนื่องจากการจัดเก็บภาษีการบริโภคซึ่งกำลังจะมีผลบังคับใช้ แต่น่าจะชดเชยด้วยการใช้จ่ายของทางภาครัฐในการจัดการแข่งขันโอลิมปิกปี 2563 การใช้นโยบายทางการเงินต่างๆ มากมายของนายกรัฐมนตรี อาเบะ รวมถึงการใช้จ่ายของภาครัฐ และการปฏิรูปเชิงโครงสร้างเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นดีขึ้น นอกจากนี้ อุปสงค์ในสินค้าจากญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกจะทำให้อุปสงค์ในวัตถุดิบต่างๆ เพิ่มขึ้นซึ่งก็จะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งทางเรือมากขึ้นตามไปด้วย

ประเทศอินเดีย ยังคงมีตัวเลขจีดีพีที่แข็งแกร่งสำหรับปี 2561 แม้จะมีความกังวลจากการเลิกใช้ธนบัตรของรัฐบาลและการริเริ่มการใช้จ่ายสินค้าและบริการ (GST) ของรัฐบาล หากเศรษฐกิจของอินเดียยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง คาดว่าอินเดียจะกลายเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 5 ของโลกก่อนสิ้นปี 2562 นโยบายของรัฐบาล Modi ที่มุ่งเน้นตลาดหลังจากที่พรรคของคนที่ได้แพ้การเลือกตั้งท้องถิ่นประจำรัฐจะช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเอาใจผู้มีสิทธิเลือกตั้งก่อนการเลือกตั้งครั้งหน้า นอกจากนี้ อินเดียยังมีปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง จากการที่ท่าเรือมีร่องน้ำตื้นเขินและไม่มีประสิทธิภาพบวกกับการเพิ่มขึ้นในการนำเข้าถ่านหินและการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐาน อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขนาดเล็กละจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น

หนึ่งในสัญญาณที่น่าจะช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น คือ แผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road “OBOR”) หรือ **การริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (The Belt and Road Initiative (BRI))** ซึ่งเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจและการต่างประเทศที่กว้างไกลของผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางเรือเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันก็ช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อเส้นทางทางขนส่งระหว่างทวีปเอเชีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป โดยจะเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน ท่าเรือและโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ จากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในตอนกลางของจีน ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไฟร์ฮัส เมื่อสิ้นปี 2561 มีการทำสัญญา การเริ่มดำเนินการ และการบรรลุโครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ BRI รวมมูลค่าประมาณ 6.85 แสนล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้เป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่ และจะต้องมีขนส่งสินค้าประเภทแร่เหล็ก ถ่านหิน หินปูน ถ่านโค้ก ไม้และแร่ธาตุอื่น ๆ เช่น แร่ निकเกิล อะลูมิเนียมออกไซด์ เป็นจำนวนมากกว่าในปัจจุบัน โดยจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองอย่างมาก

ข้อสรุปของแผนการ BRI

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.2 และ 20.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!
- แผนการนี้ครอบคลุม 70 ประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 65 ของประชากรโลก และประมาณหนึ่งในสามของตัวเลขจีดีพีของโลก
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ 12 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) (2) กองทุนเส้นทางสายไหม (3) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีน (China Development Bank)

ในปี 2561 จีนได้ส่งเสริมทางการค้าโดยการลงทุนในประเทศต่างๆ ที่อยู่ภายใต้แผนการ BRI ท่ามกลางสงครามทางการค้ากับสหรัฐฯ มูลค่าการค้าขายระหว่างประเทศ BRI เพิ่มขึ้นเป็น 8.37 ล้านล้านหยวน (หรือ 1.24 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ในปี 2561 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2560 ร้อยละ 13.3 แม้ว่าในปี 2561 แผนการนี้ได้ชะลอตัวลง แต่ยังคงมีขยายตัวในเชิงกลยุทธ์ต่อไป แม้ว่าจะมีเสียงต่อต้านแผนการดังกล่าวก็ยังคงมีความเคลื่อนไหวในการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานบ้าง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศต่างๆ ได้พยายามดำเนินการตามแผนการ BRI อย่างจริงจัง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของ บริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้อุ่นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ออนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันเพิ่มอีกจำนวนประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ออนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อเล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญาเงินกู้ 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งให้ทราบว่า บริษัทฯ เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ให้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท ซึ่งจะประกาศรายชื่อผู้ได้รับรางวัลในเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2562

บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 11 ประจำปี 2561 และบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The Class NK Dry Bulk Operator of the Year ในงาน The Lloyd’s List Asia Pacific Awards 2018 และ GCSA บริษัทย่อยบริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal’s IBJ Awards ประจำปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล Bulk Ship Operator of the Year และ เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “Bulk Ship of the Year”

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,970.12 ล้านบาท (ปี 2560: 4,394.63 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 456.20 ล้านบาท (ปี 2560: ขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 129.48 ล้านบาท รวมกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ และดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาจะรับซื้อพิพาทกับผู้อุ่นเรือ Sanfu 80.36 ล้านบาท) ส่วนของผู้อุ่นอยู่ที่ 12,695.46 ล้านบาท (ปี 2560: 12,335.49 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปี เป็น 27,836.91 ล้านบาท (ปี 2560: 28,833.24 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 463.70 ล้านบาท (ปี 2560: ขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 116.98 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.36 ล้านบาท (ปี 2560: จำนวน 12.31 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.14 ล้านบาท (ปี 2560: จำนวน 0.19 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ จากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 11,063 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 9,486 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2560 รายได้จากการเดินเรือสุทิมมาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 36 ลำในระหว่างปี 2561 และปี 2560 รายได้จากการเดินเรือสุทิม (รายได้จากการเดินเรือสุทิมจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 12 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 3 เนื่องมาจากการแข็งตัวของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,355 เหรียญสหรัฐ ในปีก่อน เป็น 4,621 เหรียญสหรัฐ ในปี 2561 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้ลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 6.54 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 7.3 ปีในปี 2561) โดยมีเรือจำนวนเพียง 10 ลำที่ถึงกำหนดซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นที่ 25 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2561 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 12.30 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 25 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.86 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 7.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ในปี 2561 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 11,063 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยอยู่ที่ 4,621 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2561 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSHI) อยู่ที่ระดับ 597 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,700 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 10,355 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSHI ร้อยละ 19.02 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,031 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,198 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 11,038 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 1.43 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 12,772 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 14.06 (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทฯ จึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,031 ลำ ขนาดระวางรวม 363.62 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2562) มีเรือจำนวน 220 ลำ ขนาดระวางรวม 50.63 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2565 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 165 ลำ ขนาดระวางรวม 31.87 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.8 ที่จะมียายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2565 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2562 - 2565

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,191 ลำ ขนาดระวางรวม 173.16 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2562) มีเรือจำนวน 243 ลำ ขนาดระวางรวม 19.97 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2565 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 392 ลำ ขนาดระวางรวม 29.23 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.9 ที่จะมียายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2565 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2562 - 2565

เรือขนาดซูปราแม็กซ์/อัลตราแม็กซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 3,559 ลำ ขนาดระวางรวม 198.11 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2562) มีเรือจำนวน 213 ลำ ขนาดระวางรวม 13 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.56 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2565 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 578 ลำ ขนาดระวางรวม 28.67 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.47 ที่มีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2565 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2562 - 2565

เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 3,650 ลำ ขนาดระวางรวม 101.57 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2562) มีเรือจำนวน 127 ลำ ขนาดระวางรวม 4.23 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.16 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2565 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 778 ลำ ขนาดระวางรวม 19.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 18.8 ที่มีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2565 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2562 - 2565

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 18.15 และเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 36.15 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ค่าระวางเรือสถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทยานยนต์มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจายชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ในปี 2561 เพิ่มขึ้นจากปี 2560 เนื่องจากค่าใช้จ่ายจำนวนมากสำหรับการเข้าอู่แห้งและการสำรวจได้ท้องเรือ ค่าใช้จ่ายรายการเป็นการเข้าอู่แห้งตามรอบปกติ ในขณะที่บางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งเพื่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบถังน้ำมัน (โดยการแบ่งถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้กลายเป็นถังน้ำมันขนาดเล็ก) ซึ่งเป็นการเตรียมตัวเพื่อรองรับกฎเกณฑ์การบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งจะใช้บังคับในเดือนมกราคม 2563 เช่นเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือเหล่านี้ระหว่างซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมเครื่องยนต์ของเรือจักรใหญ่และเครื่องยนต์ของเครื่องผลิตไฟฟ้าให้รองรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำหลังจากที่กฎเกณฑ์ใหม่มีผลใช้บังคับในเดือนมกราคม 2563 คาดว่าบริษัทฯ จะยังคงมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวในปี 2562 อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 ค่าใช้จ่ายส่วนที่ลดลงนั้นมาจากค่าจ้างคนประจำเรือที่ยังคงที่และไม่ปรับเพิ่มขึ้น นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคนประจำเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่างๆบนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดี และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้น ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเรือจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และจะมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในเดือนมกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งเป็นความท้าทายที่มากขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอและราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากจะเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่างๆ ยังคงมีความกังวลว่าเป็นทางออกที่

เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากการเป็นการลดการปล่อยของเสียสู่ชั้นบรรยากาศแต่กลับปล่อยของเสียลงสู่ทะเลแทน หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2561 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 13 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 19 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG โดยบริษัทฯ จะทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG / IMO สำหรับเรือจำนวนที่เหลือนับถึงวันที่กำหนดของ USCG / IMO

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และส่งผลให้ MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทย ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาให้แก่เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากการขจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆ ที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนั้น ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ มีการคาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญใน

การผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรปเช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนินการติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกรายปีไปยัง IMO ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่มีอำนาจ ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้เรือทุกลำรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อองค์กรที่กำหนด (Recognised Organisation (RO)) ที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลงยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอโรคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขมึงเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ นอกจากนี้ ปรากฏการณ์ “Tony de Brum” ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 โดย 35 รัฐรวมทั้ง สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เดนมาร์ก เยอรมนี แคนาดา สาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ ชิลีและนิวซีแลนด์ ได้กำหนดให้ธุรกิจเดินเรือมีการจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตั้งเป้าไว้ที่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ภายในช่วงกลางศตวรรษ ปรากฏการณ์ “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 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน 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 โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลานานและมีต้นทุนสูง บริษัทฯ ได้เริ่มเตรียมตัวในเรื่องนี้โดยการส่งพนักงานอาวุโสทางด้านเทคนิคเข้าอบรมการจัดการกับวัตถุดิบอันตรายซึ่งจัดโดยสมาคมจัดชั้นเรือ เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตรายสำหรับเรือทุกลำของบริษัทฯ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือซังกรอสส์ รัฐชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้จมในบาฮามาสในเดือนตุลาคม 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและยंत्रะ 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญา SOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

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

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

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร RRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร RRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร RRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”)

หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ 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 “ระบบการทำงานของซีลเพลทในจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่างๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ

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

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงเข้มงวดเดือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่างๆอันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่เมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้านี้กลายสภาพเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์ เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์กลายสภาพเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรจุภัณฑ์ของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่างๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณสี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยเล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่นๆ 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 เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่างๆ มากมาย อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2561 มีรายงานเหตุการณ์ภัยจากโจรสลัดเพิ่มขึ้นเป็น 201 ครั้ง (จากจำนวน 180 ครั้ง ในปี 2560) อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 ในพื้นที่ที่เคยมีความเสี่ยงสูงเช่นแถบโซมาเลีย ไม่มีรายงานการปล้นเรือแต่อย่างใดแม้ว่าจะมีรายงานเหตุการณ์ 3 ครั้งที่โจรสลัดโจมตีเรือ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล และปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน มาตรการเหล่านี้จะช่วยป้องกันการโจมตีเรือของบริษัทฯ

จากการที่มียกข้อพิพาทระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 เหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้เพิ่มขึ้นแถบอ่าวกินี โดยเฉพาะชายฝั่งไนจีเรีย และชายฝั่งตั้งแต่ ไอวอรีโคสต์ จนถึงคองโก ซึ่งมีรายงานถึงการปล้นเรือ 6 ครั้ง และการโจมตี 13 ครั้ง โดยมีการลักพาตัวคนประจำเรือ 78 คนเพื่อเรียกเงินค่าไถ่ อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณเหล่านี้กับพื้นที่บริเวณโซมาเลียมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดการโจรสลัดในบริเวณนั้นได้ อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยแถบชายฝั่งมาเลเซียตะวันออก แม้ว่าการเพิ่มการลาดตระเวนของกองทัพเรือได้ช่วยให้การโจมตีลดลงในแถบประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ในเดือนมิถุนายน 2560 อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือต้องตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการเจาะเข้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างผิดกฎหมายและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เมื่อบริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ Maersk ตกเป็นเหยื่อของการโจมตีจากไซเบอร์ระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากมัลแวร์เรียกค่าไถ่ชื่อ NotPetya มีการรายงานว่ามัลแวร์เรียกค่าไถ่นี้ถูกซ่อนไว้ในเอกสารที่ชื่อว่า แบบแสดงรายการภาษีในยูเครน เหตุการณ์นี้ทำให้ระบบไอทีของ Maersk ปิดตัวลงและคาดว่าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่น่าแปลกใจคือ เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นกับบริษัท Maersk ที่ใช้เทคโนโลยีแพลตฟอร์มบล็อกเชนจาก IBM เพื่อการค้าแบบดิจิทัลและยังได้ดำเนินการเพื่อวางประกันทางทะเลบนบล็อกเชนซึ่งเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดในอุตสาหกรรม

ไม่กี่เดือนต่อมาในเดือนตุลาคม ยังมีการพบอีก 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ กล่าวคือ กลุ่มบริษัท BW ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก เปิดเผยว่าเป็นอีกหนึ่งบริษัทที่แฮกเกอร์คอมพิวเตอร์ พุ่งเป้า และช่องโหว่ด้านความปลอดภัยส่งผลต่อแพลตฟอร์มการสื่อสารบนเรือ AmosConnect ของ Stratos Global ถูกเปิดเผย โดยบริษัทวิจัย IOActive

เนื่องมาจากกรณีข้างต้น ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญคือในขณะที่เรือรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกัน ได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์จะกลายเป็นประเด็นสำคัญ ที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่ บริษัทต่างๆ ทั่วโลกต่างหอบยกมาพูดคุยเพื่อหาทางรับมือ

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้ บางส่วนถูกทำกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่างๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิด การโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่างๆ เนื่องจากการใช้อุปกรณ์ สื่อสารต่างๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่างๆ มาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มาก เท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติ ทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

การโจมตีทางไซเบอร์ต่อภาคธุรกิจได้สร้างสถิติโดยเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวภายในห้าปีและคาดว่าจะในปี 2561 ต้นทุนทางการเงินจากการโจมตีทางไซเบอร์จะเพิ่มสูงขึ้น

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่างๆ ที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี 2560 IMO ได้รับรองมติ MSC.428(98) ในเรื่องของการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ของระบบการจัดการ ทางด้านความปลอดภัย โดยมีมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวม การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ไว้ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการ ในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรอง การปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่าง สม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน โดยกำหนดให้สามารถเข้า เว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้น ส่วนบนเรือใช้ระบบดาวเทียมสื่อสาร (Inmarsat) ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- กรณีที่ถกเถียงกันเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และ ระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์ เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง เนื่องจากบริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บนเรือสามารถใช้ระบบออนไลน์ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง
- อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการ ในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์

- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและความปลอดภัยทางไซเบอร์

ความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่สุดในยุคนี้ก็คือ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งกำลังเกิดขึ้นรอบตัวเราอย่างรวดเร็ว ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงนี้ได้แก่การเชื่อมต่อที่มากขึ้นของข้อมูลจำนวนมากในราคาที่เข้าถึงได้ ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนมากได้อย่างรวดเร็วและทันทั่วทั้ง การใช้ระบบเครื่องมืออัจฉริยะ และการสื่อสารระหว่างเครื่องยนต์ซึ่งเรียกกันในนาม “Internet of Things” โลกของเรากำลังถูกปรับเปลี่ยนในเชิงดิจิทัล

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสารและข้อมูลกำลังผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในทุกอุตสาหกรรมและในชีวิตประจำวัน อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ สายการบิน การธนาคาร เป็นต้น จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการเดินทางทะเลระหว่างประเทศนั้นมีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัลที่ค่อนข้างช้า โดยมีธุรกิจเดินเรือประเภทเรือคอนเทนเนอร์เป็นผู้นำในเทคโนโลยีนี้ แต่ในปัจจุบัน ธุรกิจเดินเรือประเภทเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเลซึ่งเป็นธุรกิจเดียวกับบริษัทฯ นั้นก็กำลังมีการเปลี่ยนแปลงมากมายเช่นกัน

ภายในทศวรรษหน้า เราจะได้เห็นความก้าวหน้าอย่างมากในเรือที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติโดยเครื่องจักร ระบบปฏิบัติการทางการค้าโดยเครื่องจักร การรวมเทคโนโลยีบล็อกเชน การวิเคราะห์ผลการดำเนินการ การพิมพ์สามมิติ เป็นต้น ซึ่งจะเปลี่ยนอุตสาหกรรมของเรา บริษัทฯ เราเชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ควรจะมีแนวโน้มเป็นโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ยกตัวอย่างเช่น ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลจะช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างเจ้าของเรือ นายหน้า และลูกค้า ลดความเสี่ยงจากคู่สัญญา ช่วยเพิ่มประโยชน์ทางด้านเทคนิค เช่น การเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพของน้ำมัน เพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน ลดการเสียของเรือ ลดปริมาณสินค้าที่จุกเก็บ เป็นต้น

จากที่กล่าวข้างต้น บริษัทฯ กำลังศึกษาวิเคราะห์หลากหลายด้านที่บริษัทฯ จะสามารถเปลี่ยนแปลงให้ทันยุคดิจิทัล ซึ่งบางอย่างก็ได้มีการเริ่มทำบ้างแล้ว ตัวอย่างเช่น การติดตั้ง ERP รุ่นล่าสุด เพื่อให้มั่นใจได้ว่ารายการทางฝ่ายพาณิชย์ฝ่ายเทคนิค และฝ่ายบัญชีมีข้อมูลที่เชื่อมโยงกันและลดข้อผิดพลาดที่มาจากมนุษย์ให้มากที่สุด จากการที่บริษัทฯ มีเรือแล่นอยู่รอบโลกเรากำลังดำเนินการเพื่อให้มีการเชื่อมโยงทางดิจิทัลของเรือทุกลำตลอดเวลาโดยบนเรือมีการติดตั้งศูนย์การสื่อสารกับชายฝั่งซึ่งมีการรับและส่งสัญญาณตลอดเวลาผ่านดาวเทียม ในอนาคต การเชื่อมโยงระหว่างเครื่องยนต์บนเรือและอุปกรณ์นำทาง ข้อมูลจากดาวเทียมจะสามารถส่งโดยตรงไปที่ระบบ ERP เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลและสามารถเตือนอย่างทันทีทันใด โดยไม่ต้องใช้มนุษย์เลย



บริษัทฯ ตระหนักว่าเนื่องจากการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ความปลอดภัยทางไซเบอร์จึงกลายเป็นเรื่องที่จำเป็น และบริษัทฯ เชื่อว่าอุตสาหกรรมเดินเรือจะกำหนดให้มาตรการจัดการกับภัยคุกคามทางไซเบอร์อยู่ในระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัย บริษัทฯ จะยังคงประเมินความเสี่ยงจากภัยคุกคามนี้เพื่อที่จะปรับปรุงโครงสร้างทางด้านการความปลอดภัยภายในบริษัทฯ และสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและลดภัยจากการโจมตีทางความปลอดภัยของข้อมูลให้น้อยที่สุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำลังเปลี่ยนระบบจากโปรแกรมเดิมเป็นคลาวด์ซึ่งมีรูปแบบการทำงานที่หลากหลายและมีความปลอดภัยที่มากขึ้น อันจะช่วยส่งผลให้บริษัทฯ สามารถกำหนดกรอบทิศทางดิจิทัลได้ว่าข้อมูลใดบ้างที่สามารถหรือควรมีการแลกเปลี่ยนระหว่างหลากหลายฝ่ายในอนาคต

บริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังนั้น การสามารถรับรู้ถึงจุดอ่อนของระบบบนเรือ เช่น ระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งเรือ ECDIS ระบบการควบคุมเครื่องยนต์ GMDSS เป็นต้น และจัดให้มี firewalls สำหรับระบบเหล่านี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการอบรมให้แก่ลูกเรือเพื่อให้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในระบบการค้นพบและการป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์

การจัดอบรมอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ ถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้พนักงานและลูกเรือสามารถทันต่อเทคโนโลยีสมัยใหม่ได้ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการในเรื่องนี้อย่างจริงจังโดยการลงทุนในเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ล่าสุดสำหรับศูนย์การฝึกอบรมพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ ในปีนี้บริษัทฯ กำลังจะเปลี่ยนซอฟต์แวร์สำหรับห้องจำลองการเดินเรือเป็นรุ่นล่าสุดพร้อมกับอุปกรณ์ต่างๆ ภายในห้องเพื่อให้ลูกเรือได้รับการอบรมที่ดีที่สุดและมีความพร้อมที่จะเดินเรืออย่างมั่นใจและอย่างปลอดภัย เช่นเดียวกันนี้ พนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ก็ได้รับข้อมูล ความรู้ที่แตกต่างๆ ผ่านการอบรมสัมมนา เวิร์คช็อป รายงานต่างๆ และการเข้าร่วมประชุมของฝ่ายบริหาร

สิ่งที่คาดหวังในปี 2562 จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปี 2560 - 2561

ในขณะที่ปี 2560 และปี 2561 เป็นปีที่เห็นความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลของภาคอุตสาหกรรมเดินเรือ โดยมีการใช้ดิจิทัลและเทคโนโลยีใหม่ๆ เพิ่มขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น บล็อกเชน (Blockchain) สภาพแวดล้อมจริงกับวัตถุเสมือน (Augmented Reality) เรือที่แล่นโดยอุปกรณ์อัตโนมัติ (Autonomous Vessels) โดรน (Drones) การเรียนรู้เชิงลึก (Deep Learning) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things) เทคโนโลยีเสมือนจริง (Virtual Reality) เทคโนโลยีหุ่นยนต์และเทคโนโลยีที่สวมใส่ได้ (Robotics and Wearable Technologies) (“Cyborg Crew”) จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2562 และในอนาคตข้างหน้า เทคโนโลยีส่วนใหญ่เหล่านี้มีการใช้งานอยู่แล้วในอุตสาหกรรมอื่น ๆ และต้องการมีการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมเดินเรือ

บล็อกเชน (Blockchain) – เป็นการปฏิวัติใหม่ในการขนส่งสินค้าทางเรือจริงหรือ?

แต่เดิมอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมอนุรักษ์นิยมและไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง อุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางเรือมักจะอยู่ในกลุ่มท้ายๆ ที่จะมีการใช้มาตรฐานใหม่และเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างไรก็ตาม มีความพยายาม ที่จะใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนในอุตสาหกรรมเดินเรือ แม้ว่าจะยังคงอยู่ในขั้นทดลองใช้ในปัจจุบันก็ตาม

เทคโนโลยี บล็อกเชน (Blockchain) คืออะไร?

บล็อกเชน มักถูกอธิบายว่าเป็นระบบการบันทึกแบบดิจิทัลที่เปิดเผยและสามารถใช้ร่วมกันได้ ซึ่งระบบดังกล่าว สามารถตั้งโปรแกรมให้บันทึกธุรกรรมทางการเงินหรือข้อมูลที่สำคัญอื่นๆ ได้ ข้อมูลที่เก็บรักษาไว้ในบล็อกเชนอยู่ในฐานข้อมูล ที่ใช้ร่วมกันซึ่งใช้เครือข่ายคอมพิวเตอร์ในการส่งสัญญาณ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล จะมีการบันทึกว่าอะไรเปลี่ยนแปลง เมื่อใดและอย่างไร เมื่อเทียบกับข้อมูลที่จัดเก็บไว้ในที่เดียว ข้อมูลที่เก็บไว้ในบล็อกเชนจึงเป็นแบบสาธารณะและตรวจสอบ ได้ง่าย เนื่องจากไม่มีฐานข้อมูลส่วนกลางที่สามารถถูกแทรกแซงได้ และยังสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายผ่านทางอินเทอร์เน็ต

เทคโนโลยีบล็อกเชนส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางเรือได้อย่างไร?

ในปี 2557 บริษัท Maersk พบว่าเพียงแค่การขนส่งสินค้าแซ่เข่นจากแอฟริกาตะวันออกไปยังยุโรปจะต้องใช้คนและ บริษัทเกือบ 30 ราย รวมถึงต้องใช้การสื่อสารต่างๆ กว่า 200 ครั้ง IBM ประเมินค่าใช้จ่ายจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการเป็นถึงหนึ่งในห้าของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ งานเอกสารยังอาจมีความล่าช้า การวางแผนผิดพลาด และการแก้ไขที่เป็นการฉ้อฉล ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น

เทคโนโลยีบล็อกเชนอาจสามารถกำจัดอุปสรรคเหล่านี้ได้โดยทำให้ลดระยะเวลาในการดำเนินการ เพิ่มความแม่นยำ เพิ่ม ความโปร่งใสเนื่องจากเป็นบันทึกสาธารณะและง่ายต่อการเข้าถึง เพิ่มความปลอดภัย และลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากลดการใช้หรือ ไม่มีการใช้เอกสารในรูปแบบกระดาษและลดค่าใช้จ่ายในการบริหาร

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เทคโนโลยีบล็อกเชนน่าจะกำจัดข้อจำกัดบางอย่างได้ อันรวมไปถึงการปรับ ระบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสัญญาโดยเฉพาะสัญญาการขนส่งทางเรือ ความยืดหยุ่นในขณะที่ยังมีการเจรจาเงื่อนไข สัญญา รวมถึงความร่วมมือและการนำไปใช้โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างของการใช้งานในปัจจุบันในการขนส่งสินค้าทางเรือ

ในเดือนมิถุนายน 2560 IBM และ Maersk ได้ประกาศความร่วมมือกันในการใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนเพื่อช่วยในการ เปลี่ยนแปลงภาคอุตสาหกรรมทั่วโลก โดยระบบนี้จะช่วยในการจัดการและติดตามเส้นทางของเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ทั่วโลก เป็นการป้องกันข้อผิดพลาดจากมนุษย์ ความล่าช้าที่ไม่พึงประสงค์และภัยคุกคามทางไซเบอร์ ความสำคัญของการรักษาความ ปลอดภัยทางไซเบอร์ได้เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากบริษัท Maersk ได้กลายเป็นข่าวพาดหัวในปีที่แล้วในฐานะที่ เป็นหนึ่งในเหยื่อของการโจมตีเรียกค่าไถ่มัลแวร์ทั่วโลกซึ่งก่อให้เกิดการหยุดชะงักในระบบคอมพิวเตอร์ทั่วโลกของบริษัท และทำให้บริษัทสูญเสียกำไรจำนวน 300 ล้านดอลลาร์ในไตรมาส 3 ปี 2560

ในเดือนกันยายนปี 2560 บริษัทเอนัสท์แอนด์ยังได้ประกาศแผนการที่จะเปิดตัวแพลตฟอร์มบล็อกเชนตัวแรก สำหรับการประกันภัยทางทะเล รวมไปถึงบริษัทไมโครซอฟต์ บริษัท A.P Moller-Maersk และบริษัทอื่นๆ จะมีการรวบรวมข้อมูล เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ความเสี่ยง และความรับผิดชอบ ซึ่งจะช่วยให้บริษัทต่างๆ ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านประกันภัย และสร้างความมั่นใจในความโปร่งใสระหว่างลูกค้า โบรกเกอร์ ผู้ประกันและบุคคลที่สามอื่นๆ

ในเดือนธันวาคมปี 2560 Mitsui OSK Lines (MOL) ได้ร่วมกับ IBM ประเทศญี่ปุ่น และบริษัทอื่น ๆ เพื่อสาธิตว่า เทคโนโลยีบล็อกเชนสามารถดำเนินการข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด 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 ได้ เข้าร่วมการทดสอบนี้

หน่วยงานทางภาครัฐต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรปกำลังให้ความสนใจกับเทคโนโลยีบล็อกเชน โดยกระทรวง พาณิชยนาวิของเทศเดนมาร์กกำลังบังคับใช้แผนการการดูแลการนำร่องโดยเทคโนโลยีบล็อกเชนสำหรับเรือที่จดทะเบียน

รัฐท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp ได้เริ่มการใช้งานระบบการบริหารโดยใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

บริษัทฯ ได้ร่วมกับบริษัทอื่นในการพยายามนำเทคโนโลยีบล็อกเชนมาใช้กับระบบการจัดหาน้ำมันสำหรับเรือของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการขั้นสุดท้าย แม้ว่า บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะสนับสนุนเทคโนโลยีนี้ แต่การที่จะประสบความสำเร็จได้นั้นต้องขึ้นอยู่กับความร่วมมือจากบริษัทอื่นๆ เช่น บริษัทกลั่นน้ำมัน ท่าเรือจัดเก็บน้ำมัน นายหน้าและผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน ทั้งนี้ คาดว่าในปีต่อไป อุตสาหกรรมน้ำมันสำหรับเรือเดินทะเล รวมทั้งธุรกิจพาณิชย์นาวีอื่นๆ จะนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้มากขึ้น

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 196 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

อุปสงค์

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2562 ถึงปี 2563 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ในปี 2562 ถึงปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการกีดกันทางการค้าที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินไปความต้องการ และกำลังการผลิตที่เรือสามารถรองรับการส่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2562 ถึงปี 2563 ซึ่งรวมไปถึงแผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียเริ่มจากจีนสู่ทวีปยุโรป โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.2 ถึง 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งต้องอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและความกดดันทางกฎเกณฑ์ เศรษฐกิจสหรัฐยังคงดีกว่าที่คาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ค่าเงินต่างๆ ในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว สิ่งสำคัญที่สุด หากทางปัญหาความตึงเครียดจากภูมิศาสตร์การเมือง การใช้มาตรการคว่ำบาตร Brexit ปัญหางบประมาณของสหภาพยุโรป และการจัดเก็บภาษีทางการค้าได้คลี่คลายในปี 2562 จะช่วยให้อุปสงค์ดีขึ้นเนื่องจากไม่มีปัจจัยจากความไม่แน่นอนซึ่งได้บั่นทอนการตัดสินใจซื้อขายสินค้า ในขณะที่ บริษัทฯ มีความมั่นใจเกี่ยวกับสถานการณ์ในปี 2562 มากกว่าเมื่อสองสามสัปดาห์ที่แล้ว เนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางการค้าได้กำลังคลี่คลายลงอย่างถาวรจากการที่ประธานาธิบดีทรัมป์ได้หารือกับประธานาธิบดี Xi Jinping เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ที่ Buenos Aires เมื่อครั้งประชุมของกลุ่มผู้นำประเทศ G-20 ซึ่งน่าจะได้เห็นความชัดเจนในอีก 90 วันข้างหน้า

อุปทาน - ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้มีเรือประมาณร้อยละ 13.01 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางรวม 108.87 ล้านเดวตัน) จะอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2562 ถึงสิ้นปี 2565 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2562 ถึงปี 2565 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 10.5 (ขนาดระวางรวม 87.83 ล้านเดวตัน) ของกองเรือโลก มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2565 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่เรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 18.15) ซึ่งจะช่วยให้เวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดระวางเรือ

ด้านการเงิน - บริษัทฯ ได้กล่าวสรุปในรายงานประจำปีฉบับที่แล้วว่า แม้ว่าตลาดค่าระวางอาจจะฟื้นตัวในปีหน้า (ปี 2561) บริษัทฯ ยังคงมองเชิงลบต่อสถานการณ์ในการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทร ปี 2561 และก็เป็นเช่นนั้นจริงๆ! แม้ว่าตลาดค่าระวางได้ฟื้นตัวขึ้นบ้าง แต่แหล่งเงินทุนในตลาดยังคงขาดแคลนโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทร ซึ่งแหล่งเงินทุนในรูปแบบเงินกู้ธนาคารนั้นยังคงมีอยู่ไม่มากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมเดินเรือโดยรวมได้เงินทุนจากตลาดทุนจำนวน 2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ในปีที่แล้ว (ปี 2560) เมื่อเทียบกับจำนวนเงินเพียง 16.64 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปีนี้ (ปี 2561) โดยจากจำนวน 16.64 พันล้านเหรียญดังกล่าวนี้ จำนวน 12.12 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากหุ้นกู้ และจำนวน 4.24 พันล้านเหรียญสหรัฐ มาจากผู้ลงทุนภาคเอกชน และเพียงจำนวน 0.27 พันล้านเหรียญสหรัฐ มาจากผู้ลงทุนภาคเอกชน ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าเมื่อปีก่อนๆ โดยเฉพาะเมื่อปี 2556 ที่มีการระดมทุนจากผู้ลงทุนภาคเอกชนมากที่สุดถึง 7.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยเป็นแหล่งเงินทุนหลักของอุตสาหกรรมเดินเรือในช่วงเวลานั้น นอกจากนั้น เงินทุนที่ระดมได้ประมาณ 9 พันล้านเหรียญสหรัฐนั้นเป็นเงินทุนสำหรับธุรกิจนอกชายฝั่งทะเล โดยเพียงแค่จำนวน 7.4 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับธุรกิจเดินเรือจากเงินทุนทั้งหมดในปี 2561 ซึ่งมาจากหุ้นกู้ประมาณกว่า 4 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมาจากผู้ลงทุนภาคเอกชนกว่า 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ความมั่นใจของตลาดทุนต่อธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทรนั้นยังอยู่ในระดับต่ำอันเห็นได้จากจำนวนเงินทั้งหมด 7.4 พันล้านเหรียญสหรัฐที่ระดมได้ในตลาดทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือในปี 2561 ซึ่งในจำนวนนี้มีแค่เพียงจำนวน 346 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่เป็นเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทร ซึ่งคิดเป็นต่ำกว่าร้อยละ 5 ของเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือทั้งหมด เนื่องจากแหล่งเงินทุนในรูปแบบเงินกู้ธนาคารซึ่งมีข้อสัญญาที่สมเหตุสมผลนั้นยังคงจะขาดแคลน บริษัทที่เสี่ยงต่างๆ จากจีนจึงเป็นผู้สนับสนุนเงินทุนหลักสำหรับเจ้าของเรือที่ไม่ประสงค์ระดมทุนจากตลาดทุนไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม อย่างไรก็ตาม การที่แหล่งเงินทุนนั้นขาดแคลนถือเป็นเรื่องที่ดี เนื่องจากแม้ว่าจะมีการลดการรีไซเคิลเรือ แต่ตัวเลขภาคอุปทาน (โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายบนเรือ) ก็ไม่ได้ขยายตัวมากอย่างที่น่าจะเป็นหากเทียบกับการที่ยังมีแหล่งเงินทุนที่มีต้นทุนต่ำอยู่ในตลาด (ตัวเลขต่างๆ มาจากนิตยสาร Marine Money)

ดังนั้น แม้ว่าอาจจะเห็นว่าธนาคารต่างๆ กลับมาปล่อยกู้ให้แก่บริษัทในธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทรบ้าง แต่บริษัทฯ ยังคงคาดว่าปี 2562 จะเป็นอีกหนึ่งปีที่แหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเอกอภิมหาสมุทรซึ่งมีต้นทุนที่เหมาะสมยังคงมีไม่มากไปอีกระยะหนึ่ง

บทส่งท้าย

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

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน อาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายคูชรู คาลิ วาเดียม

กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ และ นายคูซรู คาลี วาเดีย ดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) และนายโจปาล มั่นสุขานี ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2561 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหาร 2 ท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ100) ยกเว้นนายโจปาล มั่นสุขานี เข้าร่วมประชุม 3 ครั้ง (ร้อยละ75) ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2561 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายคูซรู คาลี วาเดีย

กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศีลาอ่อน และนางลิน เชน คือักดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา

สำหรับปี 2561 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2561 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2560 ถึง 31 ธันวาคม 2560 เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่สมควรจะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2561 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่สมควรจะให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับปี 2561 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน ทั้งนี้ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนเป็นกรรมการอิสระ กล่าวคือนายกำธร ศีลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ และนายกิริธ ชาติ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2561 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง เพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2561 โดยพิจารณาจากคำตอบแทนตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2561 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2561 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศีลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นางลิน เชน ค็อก และรองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2561 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบ งบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ในปี 2561 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ (รวมถึงการประเมินความเสี่ยงการทุจริต)
- แบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน ตามแนวทางโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร

พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าในปี 2561 บริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 7 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 จำนวน 6 รายการ ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ซึ่งเป็นรายการเช่าสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปีรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 จำนวน 6 รายการประกอบด้วย (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสังหาริมทรัพย์ (2) ค่าโดยสารเครื่องบิน (3) ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม (4) ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย (5) ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหา ผู้เช่าเรือ และ (6) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินอากาศยานที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อยและที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย ในขณะที่รายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ เป็นรายการค่าเช่าสำนักงาน ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้ง สอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

สำหรับปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ และจัดอยู่ในกลุ่ม TOP QUARTILE ของบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดมากกว่า 10,000 ล้านบาท

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและพิจารณาหรือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาร่วมกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2560: 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2561	ปี 2560
1. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ*	-	1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	4/4
4. นางลิน เยน คีอก**	4/4	3/3

* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่เกษียณอายุในปี 2560

** สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2560

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2562 ดังต่อไปนี้

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

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

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544 ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2562 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2562 (ปีที่เสนอ)	ปี 2561
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.05 ล้านบาท	2.00 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.59 ล้านบาท	2.52 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.37 ล้านบาท	0.42 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.88 ล้านบาท	0.85 ล้านบาท
รวม	5.89 ล้านบาท	5.79 ล้านบาท

การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

บทสรุป: ตลอดปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตรกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2561 และ การเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายไกรสร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

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

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีโดยได้เผยแพร่ให้พนักงานทุกคนทราบผ่านช่องทางอีเมล และได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาและทบทวนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 (CG Code) ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำหลักปฏิบัติของ CG Code ที่เหมาะสมกับธุรกิจมาปรับใช้ นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ทบทวนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการภายในบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่บริษัทฯ

บริษัทฯ ได้รับรางวัลหรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะประกาศรายชื่อผู้ได้รับรางวัลในเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2562
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 9 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2561 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 นิวออร์ก 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
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” ห้าปี สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2555 2556 2557 2558 และ 2561 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2553 2555 2556 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year” ในงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2557 2558 2559 2560 และ 2561

- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2557 2558 2560 และ 2561
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2555 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งแรกของปี” ในงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 2559 2560 และ 2561
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของปี” 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 ธนาคาร Asian Development (ADB)
- ได้รับรางวัล Thailand Sustainability Investment Awards ในงานประกาศรางวัล SET Sustainability Awards 2015 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558
- ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2558
- ได้รับคัดเลือกให้เป็นอันดับสองของเอเชีย และเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยสำหรับ “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2557 โดย “ASIA-MONEY” ซึ่งได้ลงพิมพ์ในนิตยสาร ASIA-MONEY ฉบับเดือนธันวาคม ปี 2557
- 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
- เป็นหนึ่งในสามบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “บริษัทเรือแห่งปี” จากงาน BIMCO Awards ประจำปี 2557
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2556
- ได้รับรางวัลชนะเลิศในด้าน “ความปลอดภัยทางทะเล” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดในเอเชีย” จากงาน Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2555
- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย “FinanceAsia” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น “บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)” และเป็นหนึ่งใน “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์”

- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย

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 ได้ดำเนินการธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

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

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.7 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างคำสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- 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 ซึ่งมีการปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2561 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมแก่ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2561 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2561 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2562
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2561 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 58 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 37 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม 2561 (จัดส่งล่วงหน้า 33 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วน และชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง 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 มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 กรรมการทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ทั้งนี้ รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาข้อเสนอแนะ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการสรรหาและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี ทั้งนี้ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของกรเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้ผู้ถือหุ้น 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 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
 - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคตและมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 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 อันจะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่ง ในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

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

ด้านพนักงาน : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ 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 ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี 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 ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรับผิดชอบธนาคารผู้ให้กู้ทันทีเพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน

ด้านลูกค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

ด้านคู่แข่งทางการค้า : บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และไม่พยายามที่จะทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งไม่พยายามเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

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

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

ด้านสิ่งแวดล้อม : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อชน จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล : บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้มีความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงาน เพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน รวมถึงการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรี ความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

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

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน : บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

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

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

ในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯได้ใช้ “นโยบายงดรับของขวัญ (“No Gift Policy”)” มาปฏิบัติใช้ ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจคມอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ขอร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งขอร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆสามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณธีระ วิภูชนิน กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัท ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วิภูชนิน

256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล

แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล

acthira@hotmail.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

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

การปกป้องผู้รายงาน

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

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีไขข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2561 และ 2560 บริษัทฯ ได้เสนอคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นคำตอบแทนประจำ และไม่มีคำตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2561			2560		
		คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2. นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3. นายอุษรุ คลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
4. นายไจบาล มั่นสุขานี	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ*	กรรมการอิสระ	-	-	-	0.14	0.10	0.24
6. นางสาวนิจิตา ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7. นายกิริต ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
9. นายกำธร สีลาอ่อน**	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.35	0.90
10. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
11. นายอิชฎิชาญ ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12. นางลิน เชน ค็อก***	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	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 ซึ่งในระหว่างปี 2561 และปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 14 ท่าน (ปี 2560: 13 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 83.35 ล้านบาท และ 80.79 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนที่จ่ายให้กรรมการผู้จัดการในปี 2561 เป็นจำนวนเงินรวม 14.60 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินเดือน 7.85 ล้านบาท โบนัส 1.29 ล้านบาท ภาษีเงินได้ที่บริษัทฯออกให้ 4.29 ล้านบาท ค่าตอบแทนกรรมการ 0.55 ล้านบาท ค่าเช่าบ้าน 0.60 ล้านบาท และค่าตอบแทนอื่นๆ 0.02 ล้านบาท

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายนามดังต่อไปนี้

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

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2561 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
3. นายไจपाल มั่นสุขานี	กรรมการ
4. นายกอตัม กูรานา*	ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน
5. นายชีลาต โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
7. นายโกดการาจิตทิล มูราลี เมนนอน	กรรมการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนีลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
9. นายสตีเฟน โกลา**	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
10. นายนิชิตานท์ ไกรวิน ดีชาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
11. นายประธาน มหาสิงห์	ผู้จัดการอาวุโส (ด้านเทคนิค)
12. นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
13. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
14. นางสาวนลินทิพย์ สานดินานนท์	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* เริ่มเข้าทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2561

** เกษียณอายุการทำงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562

การเทียบเคียงคำตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัท จดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2561	2560	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	5.95	6.21	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 (ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด) -ไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2561

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วน of ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2561	2560	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	1.04	2.26	0.75	1.17	0.28	0.38	3.89	11.04
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.56	1.34	0.50	0.73	0.16	0.22	1.98	6.75
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.57	1.37	0.44	0.74	0.19	0.25	2.40	7.16
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.95	6.21	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.62	0.98	0.46	0.82	0.08	0.44	2.10	2.46
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.44	0.80	0.32	0.68	0.06	0.42	1.66	2.02

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วน of ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2561	2560	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	0.85	1.27	0.62	0.92	0.06	0.11	10.07	12.16
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.39	0.68	0.35	0.57	0.06	0.10	1.41	2.86
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.42	0.70	0.35	0.57	0.06	0.10	1.80	3.25
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.95	6.21	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.39	0.70	0.33	0.66	0.07	0.21	1.12	1.62
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.28	0.55	0.24	0.53	0.05	0.16	0.84	1.30

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2561	2560	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	1.06	2.03	0.70	1.12	0.06	0.08	10.80	18.00
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.54	1.21	0.41	0.66	0.06	0.08	4.26	9.06
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.55	1.22	0.41	0.71	0.05	0.09	4.26	9.06
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.95	6.21	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.50	0.84	0.40	0.72	0.07	0.21	4.02	4.52
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.36	0.64	0.30	0.59	0.05	0.14	2.76	3.26

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ 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 ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณคุณฐ ชาติ วาเคีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล kw@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนาพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2561	20	16	19	6	61
2560	33	32	8	6	79
2559	19	13	5	8	45

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการบริหาร 3 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 8 ท่านซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (มากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด) ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหา ประกอบด้วย กรรมการอิสระทั้งหมด

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

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

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

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

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือบริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
 - กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษา ผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
 - กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- “ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ตั้งกักอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
 - กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
 - กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
 - กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความว่า ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

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 รวมถึงการ

ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนาจความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- ปกป้องหาหรือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

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

เลขานุการบริษัทฯ

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

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ “คณะผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

5.2 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจ หรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อย แต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2561 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ตาม 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 2561 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ แนวทางปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2555 ออกโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2562

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจुरื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2561 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2562 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติกรของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการเกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ 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 จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ว่าเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนมีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวณิศา ลัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน

อายุ 42 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการฝึกอบรม

พฤศจิกายน 2561	เข้าร่วมอบรม “การจัดทำกระดานทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	เข้าร่วมอบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ธันวาคม 2560 เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “วิธีปฏิบัติสำหรับบอร์ด ในการกำกับดูแลการป้องกันและรับมือภัยไซเบอร์” จัดโดย ก.ล.ด. และ บีเอสเอ พันธมิตรซอฟต์แวร์
ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “แนวทางการด้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวณิชยชนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ชวอเตอร์ เฮาส์เปอร์ส คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย)
ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน - กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรม “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรม “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรม “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรม “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มีนาคม - เมษายน 2553	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Updating International Financial Reporting Standard (IFRS)” จัดโดยสำนักงาน เคพีเอ็มจี ภูมิภาค

ประสบการณ์

สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง 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

นางสาวสิริสา สุภาวสิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
อายุ	35 ปี
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

ประวัติการฝึกอบรม

เมษายน 2561	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
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 ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรกฎาคม 2554 - 2559	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2550 - 2554	เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
2548 - 2549	เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 7 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2561 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย					การประชุม สามัญประจำปี
	จำนวนที่เข้าประชุม /จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด					
	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ ตรวจสอบและ กำกับดูแล กิจการ	คณะกรรมการ พิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ สรรหา	
1. นายธีระ วิภูชนิน	7/7	-	-	-	-	1/1
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	7/7	4/4	-	-	-	1/1
3. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	7/7	4/4	-	-	-	1/1
4. นายไจปาล มั่นสุขานี	7/7	3/4	-	-	-	1/1
5. นางสาวนิจิต้า ซาห์	6/7	-	-	-	-	1/1
6. นายกิริต ซาห์	7/7	-	-	2/2	-	1/1
7. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	6/7	-	-	-	2/2	1/1
8. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	7/7	-	4/4	2/2	-	1/1
9. นายกำธร ศิลาอ่อน	7/7	-	4/4	2/2	2/2	1/1
10. นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	7/7	-	-	-	-	1/1
11. นางลิน เชน ค็อก	7/7	-	4/4	-	2/2	1/1

สำหรับปี 2561 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2562

5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 ชุด คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2561
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	ดีเลิศ

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2562

5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน

- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2562

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 ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

5.8 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทในปีที่ผ่านมา

ปี	กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
2555	นายกัชร 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)
	นางสาวนิชิตา ซาห์	Transformation & Change - Managing Culture For Success	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA) the RBL Group และ ADGES Consulting
2559	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Africa and the South-South Cooperation: Toward a Better Governance for a Sustainable Economic & Social Governance	Crans Montana Forum, Dakhla, Morocco
	นายกัชร ศิลาอ่อน	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (Top Executive Program in Commerce and Trade)	สถาบันวิทยาการการค้า
2560	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางอาญาของกรรมการ	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ร่วมกับ บริษัท อันตัน แอนด์ วิลเลียมส์ (ไทยแลนด์) จำกัด
	นางลิน เชน ค็อก	Executive Programme - Corporate Innovation	Stanford Graduate School of Business
	นายกัชร ศิลาอ่อน	หลักสูตรการปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม 1 (BRAINI)	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2561	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Annual Conference on ‘Global Business and the Digital Economy’	Academy of International Business, USA
		6 th Copenhagen Conference on ‘Emerging Multinationals: Outward Investment from Emerging Economies’	Copenhagen Business School, Denmark
	นางลิน เชน ค็อก	Executive Programme	Singularity University
		Block Chain Strategy Programme	University of Oxford
		YPO Building Legacies Programme	INSEAD

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 1 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ มีได้นำมาปฏิบัติในปี 2561 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ	เนื่องจากการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ครบกำหนดวาระ โดยจะนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติในการประชุมผู้ถือหุ้น
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำให้แล้วเสร็จภายในปีนี้

การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท ฟรีเซียส จีพี จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใส และทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

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

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้ (1) คู่สมรส (2) ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ บุคคลลำดับที่ (1) - (4) ดังกล่าว รวมเรียกว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้ เข้าทำรายการซื้อขาย/โอน หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ

- กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ (รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง)
- พนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ และฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆ

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

นอกจากนี้ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริษัทฯ ถึงความตั้งใจทั้งของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

การควบคุมภายใน

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

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 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 รวมถึงการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet ซึ่งพนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2561 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2561 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มีได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อยางานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2561 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความนิยมไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ 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 ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนุดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายกูชรู คาลี วาเดีย

กรรมการ

8 กุมภาพันธ์ 2562

ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน [102-50, 102-51, 102-52, 102-54]

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลักซึ่งส่งผลกระทบต่อ การบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือส่วนใหญ่ ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

สำหรับปีนี้ รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 7 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่ยั่งยืนเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นบริษัทฯ ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบต่อความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI ในระดับทางเลือกหลัก (Core Option) บริษัทฯ ได้ปรับปรุงตารางดัชนีข้อมูล GRI จากการรายงานตาม GRI G4 เป็น GRI standards โดยไม่ได้รับการรับรองจากองค์กรภายนอก รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2561

ขอบเขตของรายงาน [102-45, 103-1]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พีรเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน [102-48, 102-49, 103-1]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2560

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [102-46, 102-54]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้น รายงานฉบับนี้ได้นำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

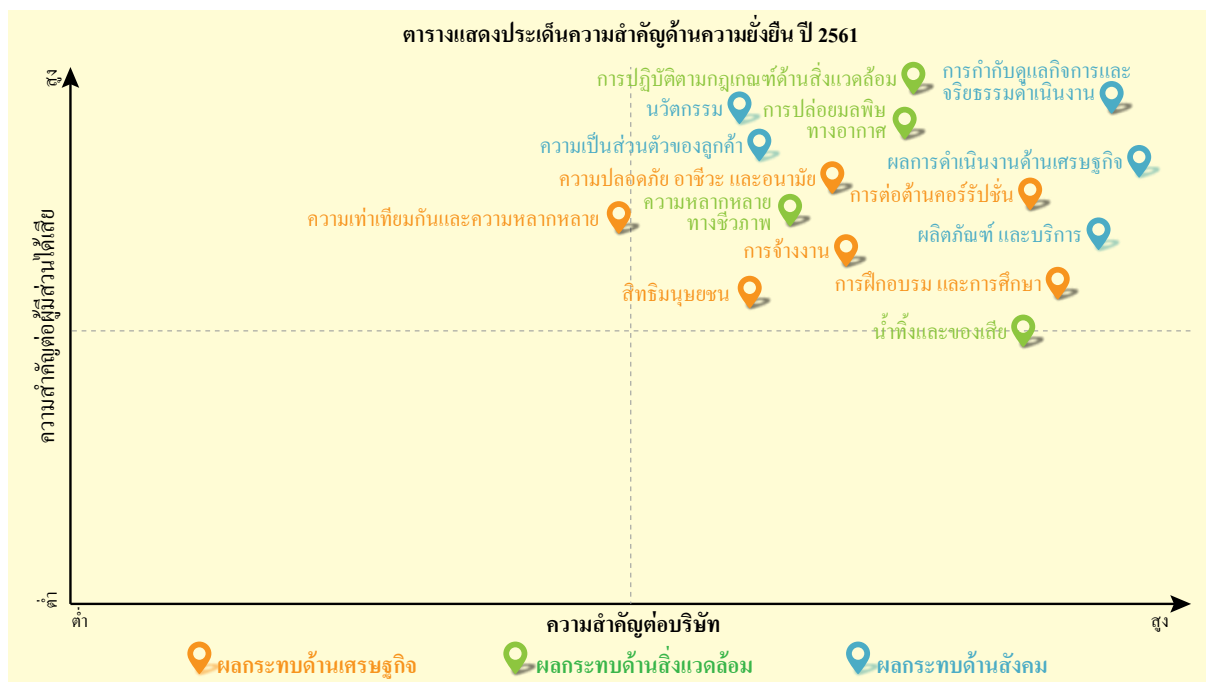
การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน [102-47]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ 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 ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 15 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย



ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) [102-40, 102-42, 102-43, 102-44]

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของ บริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่าน ผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบ ในการสร้างและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมิน ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> การบริการอย่างมีอาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา การปฏิบัติตามสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารความเสี่ยง ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา ตอบข้อสงสัยต่างๆ ทั้งหมด สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอมีเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ) จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น แบบฟอร์ม 56-1 และ ข่าวประชาสัมพันธ์
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้ออกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 19 ครั้ง ในปี 2561 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม การรักษาสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลเพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน กำหนดราคาที่ยุติธรรม รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจรรยาบรรณของอุตสาหกรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
เจ้าหนี้	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาฯ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันทั่วทั้งที่

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์ [103-1]

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

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอร์รัปชัน [205-2]

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือมาเกือบสามทศวรรษ และมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แน่วางนโยบายนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชันและการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณตั้งแต่ในอดีตและได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

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

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ [103-1]

ในปี 2561 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2562 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2561 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [201-1]

รายการ	2557	2558	2559	2560	2561
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	140.66	123.21	104.42	128.21	152.32
รายได้จากการลงทุน	0.16	0.06	1.32	0.70	1.15
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.83	0.00	0.00	0.94	0.00
รายได้อื่น	1.69	0.36	1.77	0.30	0.11
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	143.34	123.63	107.51	130.15	153.58
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	43.54	43.61	30.23	24.04	28.79
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	46.38	53.90	47.78	42.98	44.08
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	15.31	16.37	27.63	25.01	25.48
เงินปันผลจ่าย	9.66	0.00	0.00	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.27	0.21	0.09	0.08	0.09
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.04	0.06	0.06	0.04	0.04
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.54	11.76	21.93	3.96	5.04
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	116.74	125.91	127.72	96.11	103.52
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	26.60	(2.28)	(20.21)	34.04	50.06
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	39.01	67.17	54.88	34.63	36.64
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.06	0.20	0.70	(0.22)	(0.11)
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(12.47)	(69.65)	(75.79)	(0.37)	13.53

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดยดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [103-1]

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อชนนั้น 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 รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”))
3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือและได้รับมอบเรือดังกล่าว ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสิ่งแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกราชของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [103-1, 403-4]

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))

- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรี้ยวของเรือ 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))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน 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

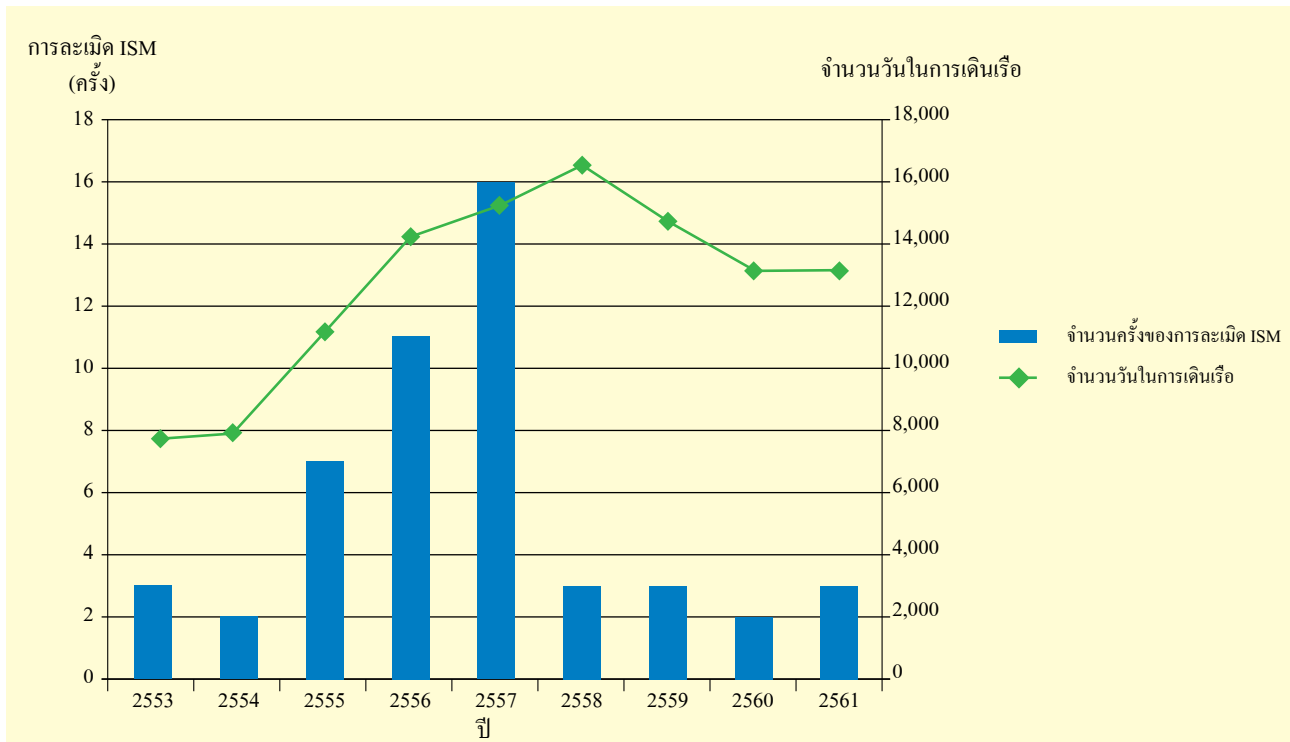
ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขนน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2553 - ปี 2561 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2561 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 3 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 13,140 วัน ถึงแม้ว่าในปี 2561 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าปี 2561 มีอัตราการละเมิดข้อบังคับ ISM ในระดับต่ำอยู่ที่ร้อยละ 0.023 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่อัตราการละเมิดสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.11 ซึ่งยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ ถึงแม้ว่าในปีนั้นบริษัทฯ จะนับว่ามีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 3 ครั้ง แต่อย่างน้อยการละเมิด 1 ครั้ง ก็ไม่ได้มีสาเหตุมาจากเรือของบริษัทฯ



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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช่วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของ การบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งไปยั้งเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา

- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วัตถุประสงค์ของเรา จึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เคนเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

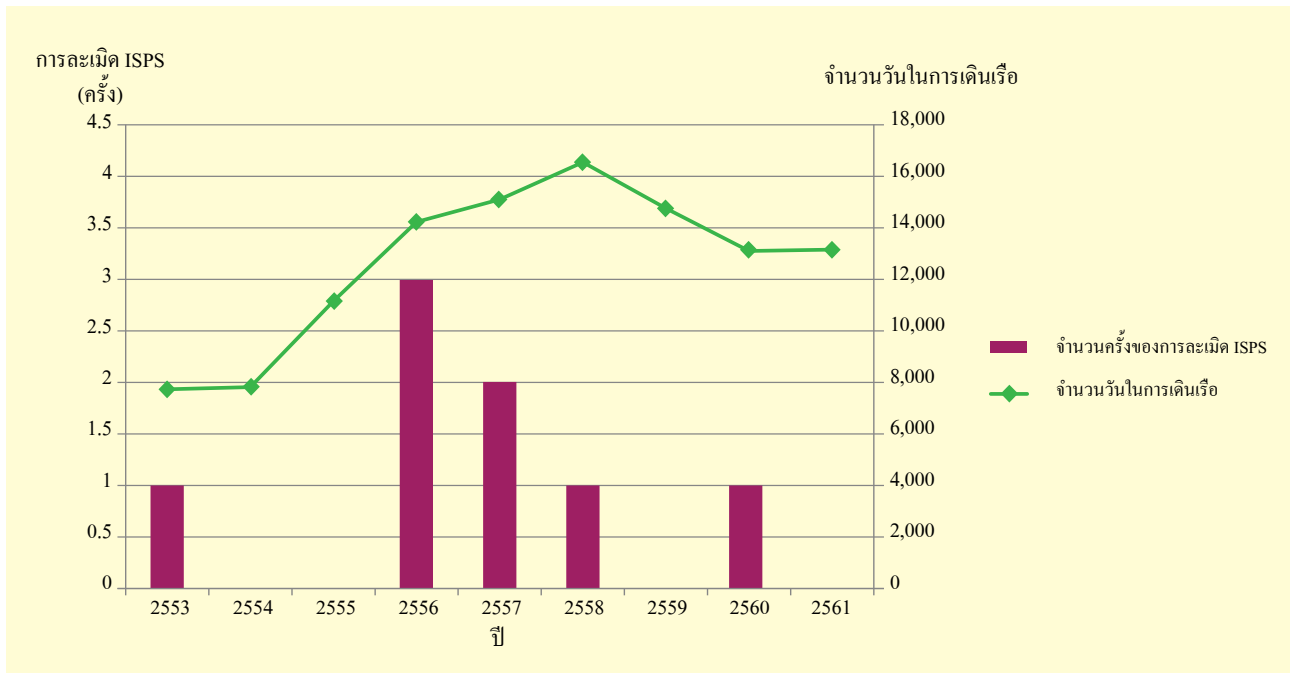
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

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

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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหา ศูนย์ขมกกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิใช่ข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2553 - ปี 2561 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2559 แต่มีการละเมิด 1 ครั้ง ในปี 2560 โดยมีการตรวจพบผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าโดยปกติแล้วคนเรือของบริษัทฯ จะตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้ทันทีและได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่า ในปี 2561 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิด ISPS และสำหรับปี 2562 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงระมัดระวังและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่าการละเมิด ISPS จะเท่ากับศูนย์

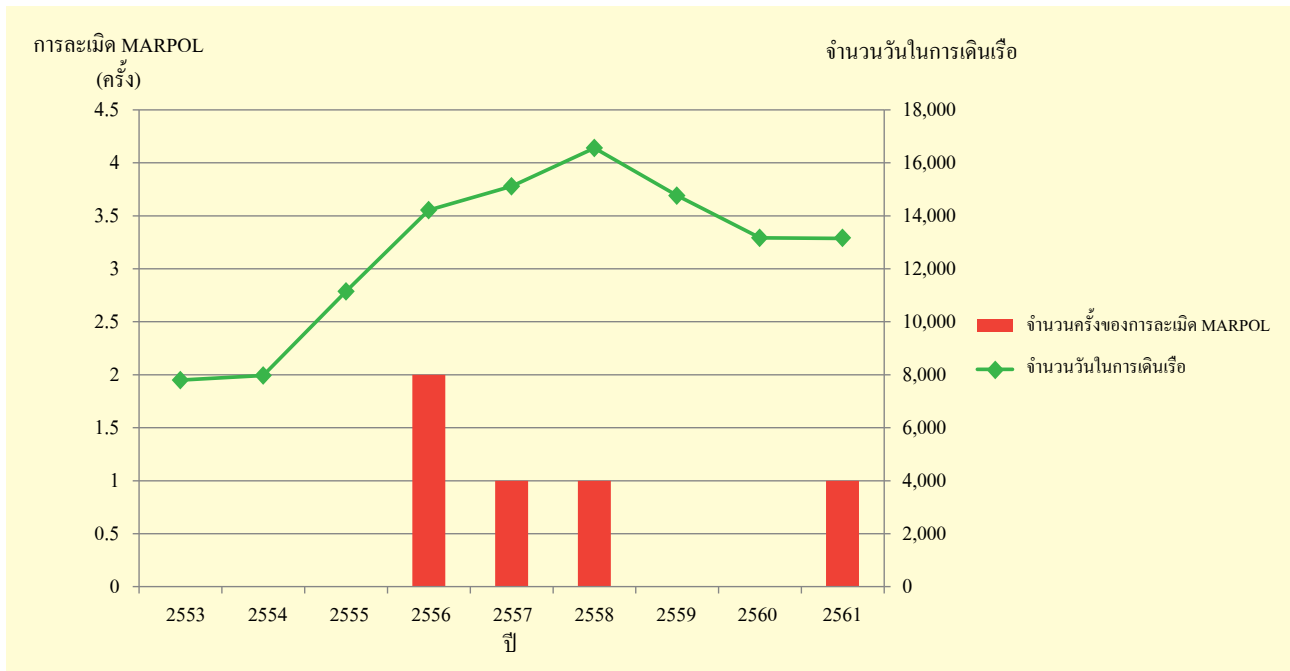


MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

1. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ หรือถังบรรจุน้ำมัน (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 มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2553 - ปี 2561 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ในปี 2561 บริษัท มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL จำนวน 1 ครั้ง ซึ่งบริษัท ต้องเสียค่าปรับ เนื่องจากพบคราบน้ำมันในบริเวณใกล้เคียงกับบริเวณที่เรือของบริษัทฯ จอดอยู่ ซึ่งถือเป็นเรื่องโชคร้าย เนื่องจากบริษัท ไม่พบว่ามีน้ำมันรั่วจากเรือของบริษัทฯ แต่อย่างใด และแม้ว่ากัปตันเรือจะแจ้งเรื่องดังกล่าวแก่ตัวแทนแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากรัฐดังกล่าวเป็นประเทศที่ยากที่ต่อสู้ทางกฎหมายด้วย และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นของรัฐดังกล่าวเลือกที่จะให้เป็นความผิดของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องยอมรับข้อกล่าวหาว่า บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2562

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ / กฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็วนี้หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานมานี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือกระจัดความปลอดภัย และการตรวจจัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- 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 ท่า ดังกล่าว

- » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป เขตน่านน้ำอาณาเขตของประเทศจีน (ระยะห่าง 12 ไมล์ ทะเลจากชายฝั่ง) กำหนดค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 สำหรับเรือทุกลำ
- เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าเขตน่านน้ำอาณาเขตของประเทศได้วัน กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผน สำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน RVM) ที่ ได้รับการอนุมัติ
 - » นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
 - » ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
 - » นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
 - » เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือ นับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้มีการเตรียมความพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้
 - 2) การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MEPC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มี ระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5 พันตันกรอสหรือมากกว่า ที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงาน ฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่ได้รวบรวมแก่ IMO โดย ข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO

ข้อบังคับใหม่นี้คล้ายกับการติดตามและรายงานผล ปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของ เรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่

 - 3) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิล เรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตาม อนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”))
 - 4) การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management) ในเอกสาร “แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล” ออกโดย IMO กำหนดให้การ จัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ควรไปรวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกรวมในการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการนี้แล้วและได้รวมส่วนที่เกี่ยวข้องไว้ในขั้นตอนการปฏิบัติงาน บนเรือฉบับปรับปรุง

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

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

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

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

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือสั่งต่อใหม่ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม

ตามกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่เหล่านี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านมาการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่เหมาะสม มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ คิวของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ในเดือนกันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยการบำบัดน้ำระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำร้อนหล่อลื่นแบบหมุนกลีสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทยานเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการยวบเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยวบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยวบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือ

เชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกัน ในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาด ระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ เมื่อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาตั้งต่อเรือใหม่ของ บริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/ อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุ เหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้ ถึงแม้ว่าอนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก (HM Class) ไม่มีการบังคับใช้ แต่เรือจำนวน 7 ลำ ของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอนุสัญญานี้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ตราบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships) ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและ อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการ ขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไป ข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกอย่าง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรม เดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [304-2] หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือลงมหาสมุทร ได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบ นิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมด ต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศ ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ซึ่งเรือของบริษัทฯ จำนวน 19 ลำ ได้มีการ ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือแล้ว

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย [306-2]

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าต้นเหตุของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างต่อเนื่อง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้ นั่นคือ การลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง แต่นั่น จะเป็นไปไม่ได้ ถ้าไม่มีการลดการเติบโตและการพัฒนา ดังนั้น สิ่งจำเป็นที่ต้องทำ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและลดปริมาณ การเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่จะได้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ

- การปรับปรุงสีสำหรับใช้ทาตัวเรือ ทำให้สามารถป้องกันตัวเรือจากเพรียงได้จนถึงช่วงระยะเวลาในการซ่อมบำรุงรวมสองครั้ง
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี
- นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงการทำงานของเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือเก่า เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

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

บริษัทฯ ใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราค่าหัวน้ำในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้เรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของผู้อุปถัมภ์เรือบ่อยครั้งจะเกินความจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณานั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสมในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน

ในปี 2561 บริษัทฯ กำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งเป็นจำนวน 1,679 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 5,037 ตัน กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่น่าเป็นห่วงที่สุดคือผลกระทบของซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ปกติในการเดินเรือ พื้นที่อ่อนไหวบางแห่ง (Sox Emission Controlled Area, SECA) ได้กำหนดการใช้ซัลเฟอร์สูงสุดในพื้นที่นั้น ในขั้นที่สาม คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 โดย IMO ได้จำกัดค่าซัลเฟอร์ในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไว้สูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนการใช้เครื่องยนต์เพื่อลดการเผาผลาญซัลเฟอร์ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปรับปรุงโครงสร้างถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ เพื่อรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำทุกระดับ รายละเอียดของแผนการดำเนินงานที่จะต้องได้รับอนุมัติจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) นั้นได้จัดทำขึ้นสำหรับเรือทุกลำ เพื่อให้แน่ใจว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงที่เหลืออยู่จะถูกใช้ให้หมดในไตรมาสสุดท้ายของปี 2562 ดังนั้น หลังจากวันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำของบริษัทฯ จะมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำบนเรือเท่านั้น

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 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ ได้ลดลงใกล้เคียงกับที่ตั้งเป้าหมายไว้

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

แนวทางของ IMO เสนอแนวคิดการบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการเดินเรือ ซึ่งวัดได้จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการเดินเรือ หรือวัดได้จากจำนวนตันก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยต่อจำนวนตันสินค้าที่บรรทุกต่อระยะทางการเดินเรือ

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทเรือทุกบริษัทต้องเปิดเผยข้อมูล EEOI ดังนั้นในอนาคต ข้อมูลนี้จะถือเป็นส่วนสำคัญในการวัดประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเรือ

บริษัทฯ รู้สึกรับผิดชอบอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนฯ

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม¹⁰³⁻¹

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

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือขึ้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด

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

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [418-1]

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

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

การจ้างงาน

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

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่: เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

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

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

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

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

บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับเปลี่ยนอัตราสูงสุดของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสูงสุดในส่วนของพนักงานจากเดิมร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมประจำปี ในหัวข้อเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออมเงิน และการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจัดโดยบริษัทบริหารสินทรัพย์ เพื่อส่งเสริมให้พนักงานออมเงินระยะยาวและเพื่อช่วยพนักงานในการวางแผนการลงทุน

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัส ขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าแรงเหวี่ยงในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2557	2558	2559	2560	2561
การดำเนินงานด้านสังคม					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	130	131	132	135	132
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)					
ชาย	57	54	55	61	59
หญิง	73	77	77	74	73
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)					
ผู้บริหารระดับสูง	11.6	9.9	9.1	9.6	10.6
ผู้บริหารระดับกลาง	26.1	27.5	27.3	29.6	29.5
ฝ่ายปฏิบัติการ	62.3	62.6	63.6	60.8	59.9
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)					
ชาย	43.8	41.2	41.7	45.1	44.7
หญิง	56.2	58.8	58.3	54.9	55.3
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100	100	100	100	100
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	-
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	8.5	8.4	9.1	7.4	5.3
อายุ 30-50 ปี	67.7	67.2	65.9	65.9	69.7
อายุเกิน 50 ปี	23.8	24.4	25	26.7	25
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%) ^[403-1]					
ลาป่วย	1.1	1.1	1.0	1.1	1.4
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2557	2558	2559	2560	2561
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [401-3]					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	73	80	77	74	73
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	4	2	-	1
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	4	2	-	1
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	3	4	1	-	1
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	53.1	51.0	52.1	58.5	62.3
อายุเกิน 50 ปี	46.9	49.0	47.9	41.5	37.7

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ จำกัด เอเยนซี จำกัด) ณ สำนักงานแบ่งตามเพศและสัญชาติ* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ระดับพนักงาน [405-1]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	1	-	3	-	-	4
อายุเกิน 50 ปี	-	9	1	-	-	-	10
ผู้บริหารระดับกลาง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	21	5	-	3	-	-	29
อายุเกิน 50 ปี	2	8	-	-	-	-	10
ฝ่ายปฏิบัติการ							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	3	-	-	4	-	-	7
อายุ 30-50 ปี	5	1	-	53	-	-	59
อายุเกิน 50 ปี	3	-	-	10	-	-	13
รวมพนักงานจ้างประจำ	34	24	1	73	-	-	132
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	-
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2561	34	24	1	73	-	-	132
ร้อยละ	25.76	18.18	0.76	55.30	-	-	100

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย [403-5] บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

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

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

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

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี อีกทั้งจัดให้มีการประชุมระหว่างคณะผู้บริหารและฝ่ายการพาณิชย์ทุกสัปดาห์ เพื่อพูดคุยถึงปัญหาในการดำเนินงาน และสถานะของแผนงานในอนาคต ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหาร การเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกคนของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไป อบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัทฯ มีกลไกที่ทำให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่างๆมายังสำนักงานของ บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงาน ของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำ กิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับ ความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และ กำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเล และหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่าง สมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และ ทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือน หอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจ ระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง รวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้ มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วย เช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและ การรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการ ดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่น เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการ ป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัสำหรับปี พ.ศ. 2561 [404-1, 404-2]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2561					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ					
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ			
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	3 วัน	43	57	53	15	18	18	18	18	18	3,024	
หลักสูตรเพิ่มความสามารณในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถในด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	38	n/a	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	684	
หลักสูตรเพิ่มความสามารณในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้อุปกรณ์จำลองที่ควบคุมได้	3 วัน	43	n/a	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	774	
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริหารจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการสื่อสารทางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และอุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	4 วัน	48	90	n/a	n/a	n/a	24	n/a	n/a	n/a	3,312	

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2561					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ					
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ			
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ ๆ จากมีอาซีพีด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ ๆ เกี่ยวกับกาเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมื่อเรือต่าง ๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5.การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	4 วัน	99	n/a	101	n/a	24	n/a	24	n/a	n/a	4,800	
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของการหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	51	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	918
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเชื่อมั่นอาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	16	12	n/a	n/a	n/a	18	18	n/a	n/a	n/a	504

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเอกอบรมปี พ.ศ.2561				ช่วงฝึกสอนหลักสูตร (ต่อคน)			
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ			
			ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	จำนวนชั่วโมงเรียนรวมคน x ชม
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตันหลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	3 วัน	28	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	504
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบติดตามความปลอดภัยในการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	25	87	n/a	n/a	12	12	n/a	1,344

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเชาอบรมปี พ.ศ.2561				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนาย ประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะ ที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่ เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายขยใน ห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การ ใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัยและการป้องกันการปนเปื้อนเลพิษ รวมไปถึง ถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ต้อง	1 วัน	n/a	n/a	64	104	n/a	6	6	6	1,008
หลักสูตรการใช้เครื่องจักร ใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้ คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดย หลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	60	105	n/a	18	18	18	2,970
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักร ดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิด นี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	70	119	n/a	18	18	18	3,402
หลักสูตรภาษาอังกฤษ พื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และ มีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษา อังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้ถูกต้อง ต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของ ภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์ และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่าง	10 วัน	2	59	17	72	30	30	30	30	4,500

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเซาเอมบี พ.ศ.2561				ผู้บังคับบัญชาหลักสูตร (ต่อคน)			
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ			
			ระดับบริหาร ฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการ การฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหาร ฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการ การฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหาร ฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการ การฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการ การฝ่ายเดินเรือ	จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
หลักสูตรภาษาอังกฤษ เรือขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินทางและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	10 วัน	17	26	42	34	30	30	30	3,570
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนากทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ชัดเจน ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ชัดขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยคิดไววยากรณ์น้อยลง	10 วัน	18	11	18	5	30	30	30	1,560
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนากทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้น โดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้คำได้อย่างถูกต้องเหมาะสมและระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	7	9	2	0	30	30	30	540

สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน						
(หน่วย: ชั่วโมง)						
หลักสูตรอบรม	ตำแหน่ง กัปตันเรือ	ตำแหน่ง ต้นเรือ	ตำแหน่ง ต้นหน	ตำแหน่งผู้ ช่วยต้นเรือ ระดับ 3 และ 4	ตำแหน่ง ต้นกลเรือ และรอง ต้นกล	ตำแหน่ง นายช่างกล ระดับ 3, 4 และ 5
MRM	18	18	18	18	18	18
BTM	24	24	24	24	-	-
BTC - I	-	-	18	18	-	-
BTC - II	18	18	-	-	-	-
CMC	-	18	18	-	-	-
MPB	24	24	-	-	24	-
OOW & SS	-	-	18	18	-	-
Command	18	18	-	-	-	-
English Course	30	30	30	30	30	30
Maritime English CBT	30	30	30	30	30	30
ECDIS	12	12	12	12	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	6	6
Wartsila RT-Flex Engine	-	-	-	-	18	18
MC/ME Course (new course)	-	-	-	-	18	18
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)	174	192	168	150	144	120

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

การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่องูที่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนมากนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย และถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพ

ที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้ที่มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,119,000 บาท 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 ได้ประสานงานกับสภาอากาศไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2561 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 53,550 ซีซี
- ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหาร สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวาสำหรับปีก่อนหน้านี้ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี 3) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 4) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแคว จังหวัดสระแก้ว 5) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 6) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก

จังหวัดสระแก้ว 7) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 8) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่วิทยาลัยฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษาวาดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาท ให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิราลงกรณ์ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแลศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศไทยเมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว

ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมศึกษา รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย

- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เขมังกูดี ทามิล นาตุล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “ฟิเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาระดับนานาชาติ ศูนย์ฝึกพหุภาษาวิชานาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพหุภาษาวิชานาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่นบุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพหุภาษาวิชานาวี ศูนย์ฝึกพหุภาษาวิชานาวีเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

มอบทุนการศึกษาประจำปี 2561

ในเดือนมกราคมและเดือนกันยายน 2561 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 696,000 บาท และจำนวน 423,000 บาท ตามลำดับ รวมเป็นเงินทุนการศึกษาทั้งสิ้น 1,119,000 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา ภาพแสดงอาจารย์และนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีพร้อมด้วยนายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพิเอสแอล



โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20



ในเดือนพฤศจิกายน ปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชยน์าวีของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหาร และสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ให้แก่โรงเรียนหอย 19 สาย 2 ขวา อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี



วันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายเชบาสเตียน คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล ในวันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี



พิธีรับประกาศนียบัตรรางวัลAMVER

ผู้บังคับบัญชาหน่วยยามฝั่งสหรัฐฯ มอบประกาศนียบัตรAMVER สำหรับเรือของบริษัทฯ จำนวน 23 ลำ สำหรับการสนับสนุนระบบAMVER ซึ่งเรือของบริษัทฯได้เข้าร่วมจัดหาเครือข่ายความปลอดภัยทั่วโลก เพื่อให้ความช่วยเหลือประสานงานกู้ภัยในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินในทะเล บริษัทฯ มีความภาคภูมิใจในความมุ่งมั่นโดยสมัครใจของเจ้าหน้าที่ และลูกเรือของเราต่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล



บริจาคโลหิต ปี 2561

ในเดือนมีนาคมและเดือนกันยายน 2561 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 53,550 ซีซี



สัมมนาหลักสูตรการวางแผนการลงทุนสำหรับพนักงาน

ในวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวมกสิกรไทย จำกัด ได้จัดให้มีการสัมมนาเพื่อแสดงผลการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และเพื่อเสริมสร้างความรู้ทางด้านภาษี และการวางแผนด้านการลงทุนให้กับพนักงาน ในหัวข้อเรื่อง “เสริมแกร่งมือใหม่ หัดลงทุนกองทุนรวม”



GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Disclosure	2018 Annual Report Page Number	2018 Annual Report Section Reference
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES			
Organizational profile			
102-1	Name of the organization	8	Corporate Information
102-2	Activities, brands, products, and services	14-17	Nature of Business and Industry
102-3	Location of headquarters	8	Corporate Information
102-4	Location of operations	13	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
102-5	Ownership and legal form	8	Corporate Information
102-6	Markets served	14-17	Nature of Business and Industry
		48	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
102-7	Scale of the organization	4-5	Financial Highlights
		16-17	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
102-8	Information on employees and other workers	120-121	Sustainability Report: Employees Benefits
102-9	Supply chain		None
102-10	Significant changes to the organization and its supply chain		No significant changes
102-11	Precautionary Principle or approach	142-148	Significant Risk Factors
102-12	External initiatives	38-41	Board of Directors' Report
		23-31	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
102-13	Membership of associations	23-31	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Strategy			
102-14	Statement from senior decision-maker	100	Message from the Board of Directors
		38-60	Board of Directors' Report
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	142-148	Significant Risk Factors

GRI Standard	Disclosure	2018 Annual Report Page Number	2018 Annual Report Section Reference
Ethics and integrity			
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	104	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		87	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	77-78	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
Governance			
102-18	Governance structure	36-37	Organization chart
		150-157	Management Structure
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	150-157	Management Structure
102-23	Chair of the highest governance body	150	Management Structure
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	155-156	Management Structure
102-25	Conflicts of interest	88-89	Corporate Governance Report : Conflict of Interest
102-26	Role of highest governance body in setting purpose, values, and strategy	151	Management Structure
102-28	Evaluating the highest governance body's performance	92-93	Managing Director Evaluation
102-30	Effectiveness of risk management processes	151	Management Structure
102-31	Review of economic, environmental, and social topics	92, 151	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	100	Message from the Board of Directors on Sustainability Report
102-33	Communicating critical concerns	68-96	Corporate Governance Report
102-35	Remuneration policies	78-79	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		154-155	Management Structure: The Remuneration Committee
102-36	Process for determining remuneration	155	Remuneration Criteria
102-37	Stakeholders' involvement in remuneration	71	Right of Shareholders
Stakeholder engagement			
102-40	List of stakeholder groups	102-104	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-41	Collective bargaining agreements		Not applicable

GRI Standard	Disclosure	2018 Annual Report Page Number	2018 Annual Report Section Reference
102-42	Identifying and selecting stakeholders	102-104	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-43	Approach to stakeholder engagement	102-104	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-44	Key topics and concerns raised	102-104	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
Reporting practice			
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	101	Sustainability Report: The scope of the Report
102-46	Defining report content and topic Boundaries	101	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
102-47	List of material topics	101-102	Sustainability Report: The Materiality Assessment
102-48	Restatements of information	101	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-49	Changes in reporting	101	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-50	Reporting period	101	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-51	Date of most recent report	101	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-52	Reporting cycle	101	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-53	Contact point for questions regarding the report	83	Corporate Governance Report: Relations with Investors
102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	101	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-55	GRI content index	137-141	GRI content index
GRI 103: MANAGEMENT APPROACH			
103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	101, 105-123	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
103-2	The management approach and its components	105-123	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
103-3	Evaluation of the management approach	105-123	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE			
201-1	Direct economic value generated and distributed	106	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed

GRI Standard	Disclosure	2018 Annual Report Page Number	2018 Annual Report Section Reference
GRI 205: ANTI-CORRUPTION			
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	105	Sustainability Report: Anti-Corruption
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	77-78	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
GRI 304: BIODIVERSITY			
304-2	Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity	116	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE			
306-2	Waste by type and disposal method	116-117	Sustainability Report: Carbon Footprint and Waste Generation
GRI 401: EMPLOYMENT			
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	75, 119	Corporate Governance Report: Employee
401-3	Parental leave	121	Sustainability Report: Employee Benefits
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY			
403-1	Occupational health and safety management system	107-113, 120, 122	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	107-113	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-5	Worker training on occupational health and safety	122	Safety & Occupational Health
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION			
404-1	Average hours of training per year per employee	124-130	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2018
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	124-130	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2018
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY			
405-1	Diversity of governance bodies and employees	120-121	Sustainability Report: Number and proportion of the employees of the Company including GCSA at the ashore offices, by gender and nationality
GRI 406: NON-DISCRIMINATION			
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken		None

GRI Standard	Disclosure	2018 Annual Report Page Number	2018 Annual Report Section Reference
GRI 408: CHILD LABOR			
408-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents 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.
GRI 412: HUMAN RIGHTS ASSESSMENT			
412-3	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.
GRI 418: CUSTOMER PRIVACY			
418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	118-119	Sustainability Report: Customer Privacy

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

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

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

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยในสภาพที่ย่ำแย่ ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 จนถึง ปี 2560 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

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

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์อื่นๆ เช่น กฎเกณฑ์การห้ามใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงบนเรือซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้เป็นต้น การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ รมัตระวังในประเด็นเหล่านี้โดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา รวมถึงการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ ได้ใช้นโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรมและเหมาะสม บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อมุ่งใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ 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 ลูกค้านจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบทำเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ยืมต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Swap ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

การตกต่ำอย่างต่อเนื่องของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ดัชนี BDI อยู่ที่ 290 จุด ซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ซึ่งในช่วงเวลานั้นเป็นการยากมากที่จะขอวงเงินกู้ใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 2564 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.25 ต่อปี โดยบริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทั้งหมดเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.99 ต่อปี

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

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัท ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจาก การแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการเป็น การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS) ทำให้เกิดความยืดหยุ่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ โดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ตาม ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯ มีโอกาสเข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 31.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 53.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งสินค้าหลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือ โดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือเก่าที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ที่ได้ลงนามในปี 2556 และ ปี 2557 และการรับมอบเรือใหม่เหล่านี้ได้เพิ่มกำลังกองเรือของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีความผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือก็ยังยังคงอยู่ในระดับต่ำหลังจากลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผิเงินใจหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้

เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้ อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อน กำหนด ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้ สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ตัวอย่างเช่น ในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้บางรายได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อชดเชยมูลค่าที่ลดลงของเรือที่จำนองเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้ดังกล่าว และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือ เมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนชั่วคราวในการดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน โดยบริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ยกเว้นสัญญาเงินกู้จำนวน 3 ฉบับซึ่งบริษัทฯ กำลังอยู่ระหว่างการเจรจากับทางธนาคาร ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2562 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไรมูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาดตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับ การค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้ง ความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะ ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วง ปี 2552 - ปี 2560 อาจส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 – ปี 2559 นอกจากนี้ หากประเทศค้าขายหลักของโลกต่างๆ มีการใช้มาตรการ

กีดกันทางการค้า อาจส่งผลให้ตลาดเกิดความผันผวน และ/หรือ อุปสงค์ปรับตัวลดลงเนื่องจากการค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากความผันผวนของตลาดค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าต้องปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาส่วนหนึ่งเป็นแบบ Long Term Charter เพื่อให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง 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 – ปี 2560 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 – ปี 2559 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดในปัจจุบันยังคงไม่ฟื้นตัวในระดับที่บริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 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 หรือการก่อกองทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทั้งหมด 4 ลำกับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งสินค้าดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการขจัดความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำในช่วงดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัท คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัท จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกรีไซเคิลไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัท ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัท ลดลง ซึ่งถ้าบริษัท ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขาย/รีไซเคิลไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกรีไซเคิล/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัท เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัท อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/รีไซเคิล ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัท อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัท ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปได้อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัท สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัท ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัท และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งซื้อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัท ได้รับมอบเรือบางลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้ออื่นในรายงานประจำปีฉบับนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัท มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุกองเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมกับผู้ต่อเรือ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมกับผู้ต่อเรือจีนหนึ่งแห่งอันเนื่องมาจากผู้ต่อเรือดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากผลของกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมเหล่านี้ยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้บริษัท ยังคงมีความเสี่ยงที่จะเป็นฝ่ายแพ้คดี อย่างไรก็ตาม บริษัท ได้ลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้มีที่ปรึกษาทางกฎหมายจากสำนักงานกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ**

อุตสาหกรรมเดินเรือก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัท จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัท ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ**

ประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นในเรื่องของผลกระทบจากการเดินเรือต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือส่งต่อใหม่ จะมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือส่งต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวหรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ ในตลาดได้ ดังนั้น บริษัท จึงกำลังเฝ้าจับตามองผลกระทบทางกฎเกณฑ์ในตลาดก่อนที่จะพิจารณาตัดสินใจสั่งซื้อเรือใหม่ใดๆ

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม**

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเงินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้ออย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผัดเจื่อนใจในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตรากำไรจะยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผลิตขาดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นจากแหล่งที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หากภาวะตลาดตกต่ำเกิดขึ้นอีกเช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น
- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของบริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ครบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรค จำกัด	130,086,266	8.34%	130,086,266	8.34%
	น.ส. นิจิต้า ขาห์ *	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
1	รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลชาห์ ** / ***	692,463,347	44.41%	692,463,347	44.41%
2	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์) ***	131,476,275	8.43%	131,476,275	8.43%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	76,607,552	4.91%	66,383,940	4.26%
4	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟินด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	30,858,400	1.98%	35,925,900	2.30%
5	WGI Emerging Markets Smaller Companies Fund, LLC.	30,580,200	1.96%	34,902,700	2.24%
6	นายพิสิฐ ธนถาวรลาภ	23,991,400	1.54%	26,375,200	1.69%
7	STATE STREET EUROPE LIMITED	21,169,234	1.36%	-	0.00%
8	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	20,433,000	1.31%	-	0.00%
9	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ทิสโก้มาสเตอร์ร่วมทุน ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	20,086,800	1.29%	-	0.00%
10	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	18,615,763	1.19%	-	0.00%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	493,009,891	31.62%	571,753,535	36.67%
รวมทั้งหมด		1,559,291,862	100.00%	1,559,280,897	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 5,692 ราย		ผู้ถือหุ้น : 7,199 ราย	

หมายเหตุ * น.ส. นิจิต้า ขาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรค จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

** ตระกูลชาห์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิจิต้า ขาห์ 2. นางสาวสมิรา ขาห์ 3. นายอิชฎิชาญ ขาห์ และ 4. นางแองเจลี กริต ขาห์

*** ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

“บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 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 บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 8 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2561
2. นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	4 เมษายน 2560
3. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการบริหาร	4 เมษายน 2560
4. นายไพบาล มั่นสุขานี	กรรมการบริหาร	4 เมษายน 2560
5. นางสาวนิชิต้า ซาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2561
6. นายกิริต ซาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2561
7. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2561
8. รองศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
9. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
10. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	30 มีนาคม 2559
11. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2560

อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัท ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัท มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมียกอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับบริษัทฯ ได้
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้ที่มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้ที่มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม
 - 2) นายคุชรู คาลิ วาเดีย
 - 3) นายไยपाल มั่นสุขานี
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้ อนุญาตต่อตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ การกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริต และคอร์รัปชัน
10. กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
11. กำกับดูแลให้มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
12. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
13. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
15. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
16. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคชูรุ คาลิ วาเดีย	กรรมการ - การเงิน
3. นายไปปาล มั่นสุขานี	กรรมการ

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร 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
12. พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบชุดแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่ง 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

* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปี

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
9. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล สำหรับการรายงานข้อมูลการกระทำความผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ
10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
11. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการแต่ละนายข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง 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 สีลาอ่อน	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการ บริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาทบภาพความเป็นผู้นำ 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 และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเพิ่มเติมคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจาก queคณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหาเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่มีตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

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. เลขาธิการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขาธิการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วัชรนิล

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2557
- 2548
- 2544

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2547 - มิถุนายน 2560
- 2551 - มีนาคม 2554
- 2546 - ปัจจุบัน
- 2538 - ปัจจุบัน

ประสบการณ์อื่นๆ

- 2559 - ปัจจุบัน
- 2553 - ปัจจุบัน
- 2543 - ปัจจุบัน
- 2538 - ปัจจุบัน
- 2543 - 2546

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

13 กรกฎาคม 2543

69 ปี

ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevens Point สหรัฐอเมริกา

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chartered Director Class” (CDC)

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP)

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย

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

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)

กรรมการตรวจสอบ บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)

กรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร

จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ

กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม

น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)

รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

กรรมการ บริษัท ชันโย ยูนิเวอร์แซล อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน)

กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ศ.ท.

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท.

อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท พีเอ็มอี

ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเชต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด

รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซิวเร้นส์ จำกัด

ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ประจำกองพลทหารม้า

กรรมการบริษัท

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) 2. ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>บริษัท ไอรา แอดไวเซอร์ จำกัด</p>

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	90,000	-	-	-	90,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลอ่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

48 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

• 2560

หลักสูตร การปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม (Business Revolution and
Innovation Network: BRAIN) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

• 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 ฟรีเซียส ชิปปิ้ง 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 ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

• 2554 - เมษายน 2560

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

• 2554 - 2557

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง

• 2547 - 2554

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง

• 2542 - 2547

ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking

บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)

• 2540 - 2542

Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc.,
New York, USA and Singapore

- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

อาชีพหลัก

นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ไทยพาณิชย์ จำกัด
ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทีสโก้
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	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. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยบุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

65 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ประวัติการอบรม

- 2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย

“Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์

- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 - 2536

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด

(แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)

หัวหน้าแผนกชิปปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกฤษณ์ แอน เทเรคคิง ฟู้ดส์ จำกัด

กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 60 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 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. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	131,476,275	-	-	-	131,476,275 (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุณูร คาสิ วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย อินเดีย
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส โพรเวท ลิมิเตด ประเทศไทย กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ซัวร์เท็กซ์ จำกัด ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์กูสัน แอนด์ โค กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนและนิลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท ดีเอเทรียม ไฮเต็ล จำกัด กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนและนิลเส็น (เมียนมาร์) จำกัด ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนและนิลเส็น (กัมพูชา) จำกัด กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย <p>*หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 287 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 60 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	1,117,650	-	-	-	1,117,650 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายโจปาล มินสุยานี

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	68 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 - 2514
ประวัติการอบรม	<p>สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย</p> <p>“Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005</p>
ประสบการณ์	<p>กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด</p> <p>กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</p> <p>ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด</p> <p>รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด</p> <p>ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด</p> <p>หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด</p> <p>วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด</p>

อาชีพหลัก

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

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 1 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 38 ในหน้า 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 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. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	1,070,000	50,000	-	50,000	1,120,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิตา ซาห์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

• 2558

• 2550

• 2549

• 2547

ประสบการณ์

• กันยายน 2559 - ปัจจุบัน

• 2545 - ปัจจุบัน

อาชีพหลัก

กรรมการ

23 สิงหาคม 2545

38 ปี

ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)
มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ

Transformation & Change - Managing Culture for Success

จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย

“Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP),

Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade

Academy/Cambridge Academy of Transport

กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาติอุจน์ จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษา ระบบ เครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย) 6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) *หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 286 - 287 ของรายงาน ประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 38 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1- 38 ในหน้า 10 - 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎักชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ซาห์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2550 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2546
- 2532 - 2545
- 2523 - 2546

อาชีพหลัก

กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

24 เมษายน 2550

65 ปี

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP)

Class 57/2005

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส์ ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรี่เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร

บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการ บริษัท พรี่เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเซชั่น จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * <p>(ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * <p>(ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท เมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* <p>(ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและ ห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 286 - 287 ของรายงาน ประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซัพพลายส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 61 ในหน้า 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริธ ซาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการท่านอื่นหรือ คณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	<p>บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College</p> <p>วิทยาศาสตรบัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University</p>
ประวัติการอบรม	<p>ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee, Class 25/2017 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</p> <p>ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</p> <p>จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</p> <p>ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรCMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive Education 27 มีนาคม – 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</p>

- 2555
- 2548
- 2546

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

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

ประสบการณ์อื่นๆ

- ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2560 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2560 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2560 - พฤษภาคม 2560
- พฤษภาคม 2559 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2559 - ปัจจุบัน
- ธันวาคม 2558 - ปัจจุบัน
- พฤศจิกายน 2558 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2558 - ปัจจุบัน
- มิถุนายน 2556 - พฤษภาคม 2557
- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556
- พฤษภาคม 2555 - พฤษภาคม 2557
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2552 - ปัจจุบัน
- 2550 - ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- 2547 - 2552
- 2546 - 2551
- 2546 - 2550
- 2542 - 2550
- 2542 - 2546
- 2542 - 2543
- 2542
- 2538 - 2542
- 2538 - 2542
- 2536 - 2538
- 2534 - 2538
- 2532 - 2534
- 2531 - 2532
- 2528 - 2531

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

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

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนาชาด จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท เอสอี ดิจิทัล จำกัด
กรรมการ บริษัท อินโนคอนเนคทีวาทกิจเพื่อสังคม จำกัด
กรรมการ บริษัท แอ็บเซอลูทโยคะ จำกัด
กรรมการ บริษัท เซนต์เม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพินิจ จำกัด
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา
บริษัท พรีเมียมชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปเม็กซ์ จำกัด
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซ็ท จำกัด (มหาชน)
ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิทส์ บาร์นี
กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงก์
ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ กัทธรธนกิจ
เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ธิมิโก้ จำกัด (มหาชน) 2. ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) 3. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท อินโนคอนเนคทีวีสหกิจเพื่อสังคม จำกัด 2. กรรมการ บริษัท แอ็บเซอซูทโยคะ จำกัด 3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ธิมิโก้ จำกัด 4. กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพินิจ จำกัด 5. กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์การอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * /
กรรมการพิจารณาผลตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

51 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

- 2561 ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน วารสารวิชาการ ระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)
- 2558 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation
- 2556 - 2557 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)
- 2556 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯ ในการพิจารณารางวัลครูดีเด่น สาขา สังคมศาสตร์ของ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 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 และ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสต็อกส์และ การขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2549 - ปัจจุบัน รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์
- 2546 - 2549 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่นๆ

- 2561 - 2562 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Managing the Global Value Chain ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2019 กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก
- 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 ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา
- เมษายน 2556 Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2556 - ปัจจุบัน รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
- 2553 - 2556 สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
- 2552 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Southeast Asia Research

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

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

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทางงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิทธิชัย ชาร์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

• 2553

• 2549

ประวัติการอบรม

• 2554

• 2554

ประสบการณ์

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

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

กรรมการ

14 มีนาคม 2554

30 ปี

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

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

กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเอนซ์ จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและเนลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด
กรรมการบริษัท

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none">1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและเนลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเอนซ์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none">1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ)6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและ ห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)7. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทน ประกันชีวิต)8. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทน ประกันภัย)9. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 286 - 288 ของรายงาน ประจำปีฉบับนี้</p>
--	---

บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 39 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1- 38 และ 61 ในหน้า 10 - 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎฐาญ ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางลิน เยน ค็อก

ตำแหน่ง

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * /
กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ
อายุ

4 เมษายน 2560
52 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527 - 2531

ศิลปศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตรอนโต (Trinity College)

- 2523 - 2527

Lawrence Park Collegiate Institute (Toronto)

ประวัติการอบรม

- 2560

หลักสูตรผู้บริหาร Corporate Innovation จาก Stanford Graduate School of Business สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- 2555

ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย

“Directors Certification Program” (DCP) Class 159/2012

รางวัล

- 2555

Best Foreign Company CEO จาก Bloomberg

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559

ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประเทศไทย และกลุ่มแม่น้ำโขง ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด กรุงเทพฯ ประเทศไทย

- พฤษภาคม 2546 - กรกฎาคม 2553

กรรมการบริหาร ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (จีน) ปักกิ่ง ประเทศจีน

- มีนาคม 2544 - พฤษภาคม 2546

ผู้อำนวยการอาวุโส สาขา Corporate & Institutions ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด นครธน กรุงเทพฯ ประเทศไทย

- พฤษภาคม 2540 - มีนาคม 2554

หัวหน้าฝ่าย Corporate & Institutions Sales ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (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 สมาคมนานาชาติ
- 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

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

- * หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

คณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนุดดิน อาซิม *

กรรมการผู้จัดการ

นายคุณฐ คาลิ วาเดีย *

กรรมการ (การเงิน)

นายไจपाल มั่นสุขานี *

กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)

*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายกอดัม คุรานา

ตำแหน่ง

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน*
(*เริ่มทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2561)

อายุ

42 ปี

ประวัติการศึกษา

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส
Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา
BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2561
- 2558 - 2559
- 2547 - 2557
- 2543 - 2546
- 2541 - 2542

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ Drewry Financial Research Services ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษาอาวุโส Galway Group ประเทศอินเดีย
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่าย Structured Asset Finance ธนาคาร DVB ลอนดอน
และประเทศสิงคโปร์
ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษา Synergy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชีลา โกปินาราน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)

อายุ

61 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping
บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน
- 2532 - 2541

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

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	856,500	-	-	-	856,500 (ร้อยละ 0.05 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลาภันต์ วาสุเดวัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ

57 ปี

ประวัติการศึกษา

Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade,
เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย

Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัย บอมเบย์ เมืองมุมไบ
ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2547
- 2538 - 2541
- 2528 - 2538

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	175,082	40,000	-	40,000	215,082 (ร้อยละ 0.01 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	28,050	500	-	500	28,550 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)*
(*ออกจากตำแหน่งเนื่องจากเกษียณอายุ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562)
62 ปี

อายุ

ประวัติการศึกษา

First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training
Kolkatta ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

• 2548 - 2561

ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2547 - 2548

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2539 - 2547

Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2537 - 2539

Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด

• 2531 - 2537

Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai,
ประเทศอินเดีย

• 2529 - 2531

ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)

• 2521 - 2529

นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	20,000	-	-	-	20,000 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโกดาการจิกิล บูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง

กรรมการ (เทคนิค)

อายุ

63 ปี

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

• 2561

หลักสูตร Director Certification Program (DCP)

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

• 2560 - ปัจจุบัน

กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2548 - 2560

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2541 - 2547

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2535 - 2541

Superintendent (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2531 - 2535

Chief Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2527 - 2531

Chief Engineer, Seearland Ship management, Austria

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

กรรมการใน 60 บริษัทย่อยของบริษัทฯ

(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	374,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิชิคานก์ โกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ 66 ปี
ประวัติการศึกษา Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp)
ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

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

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	70,377	-	-	-	70,377 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายประจักษ์ มหาสิงห์

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ 55 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 พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- พฤษภาคม 2556 - 2560 ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2556 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2538 Chief Engineer บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2536 - 2537 Engineer บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	603,069	155,000	-	155,000	758,069 (ร้อยละ 0.05 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	8,018	21,000	-	21,000	29,018 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายเชบาเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)

อายุ

58 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย

Master Marine ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน
- 2557 - 2559
- 2547 - 2557

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team)

บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- 2535 - 2547

กัปตันเรือ บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- 2520 - 2535

เจ้าหน้าที่ประจำเรือ

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	50,000	-	-	-	50,000 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปารภนา เทพภาพเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
อายุ	เลขานุการบริษัทฯ
ประวัติการศึกษา	48 ปี
	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
	ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	
• มิถุนายน 2561	เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน
• กุมภาพันธ์ 2560	จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
• มิถุนายน 2553	สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017)
• ตุลาคม 2547	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking”
	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program”
	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์	
• พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2542	ผู้จัดการการเงิน บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2539	ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	215,000	-	215,000	215,000 (ร้อยละ 0.01 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
อายุ	45 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
	ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
	ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
ประสบการณ์	
• สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - กรกฎาคม 2558	ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2542	ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มบีเอส จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	900,000	175,000	-	175,000	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวณลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	36 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี
ประสบการณ์	
• สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558	ผู้จัดการบัญชี บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552	ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	ได้มา ในปี 2561	จำหน่าย ในปี 2561	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

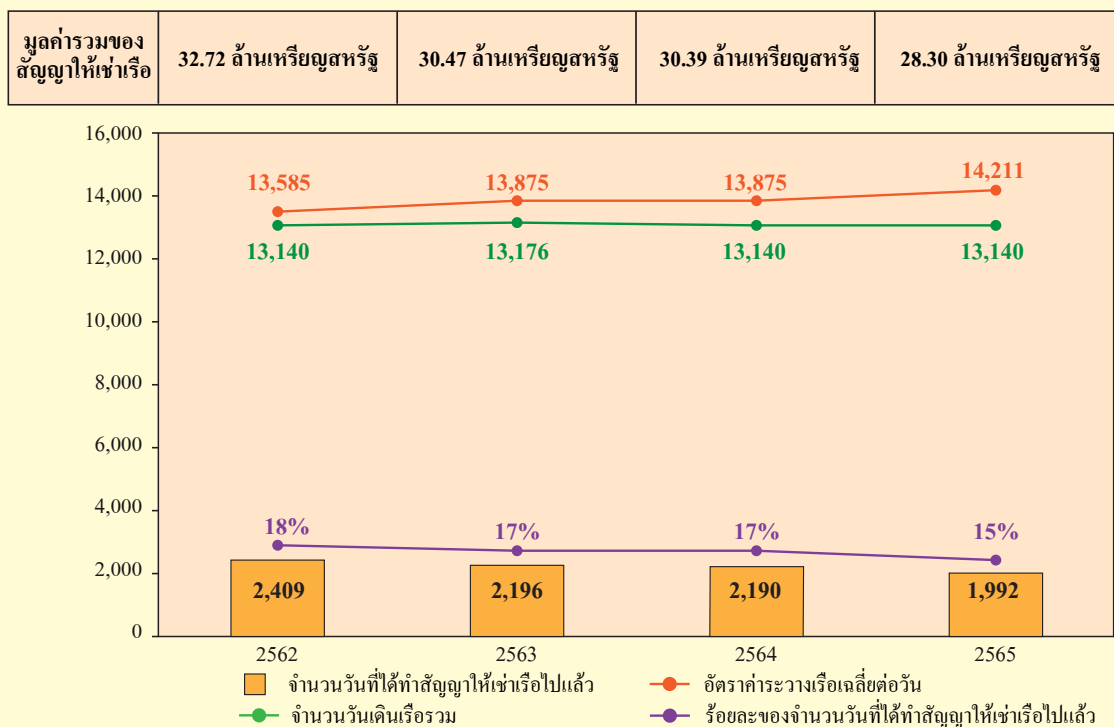
ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ซิปป์ จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทยูนิคที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแฮนด์ไฮสท์อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ ต่อมาในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือหลายฉบับ และได้รับมอบเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เริ่มตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย อย่างไรก็ตาม ภาวะตลาดในปัจจุบันยังคงไม่อยู่ในระดับที่บริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง

สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561)

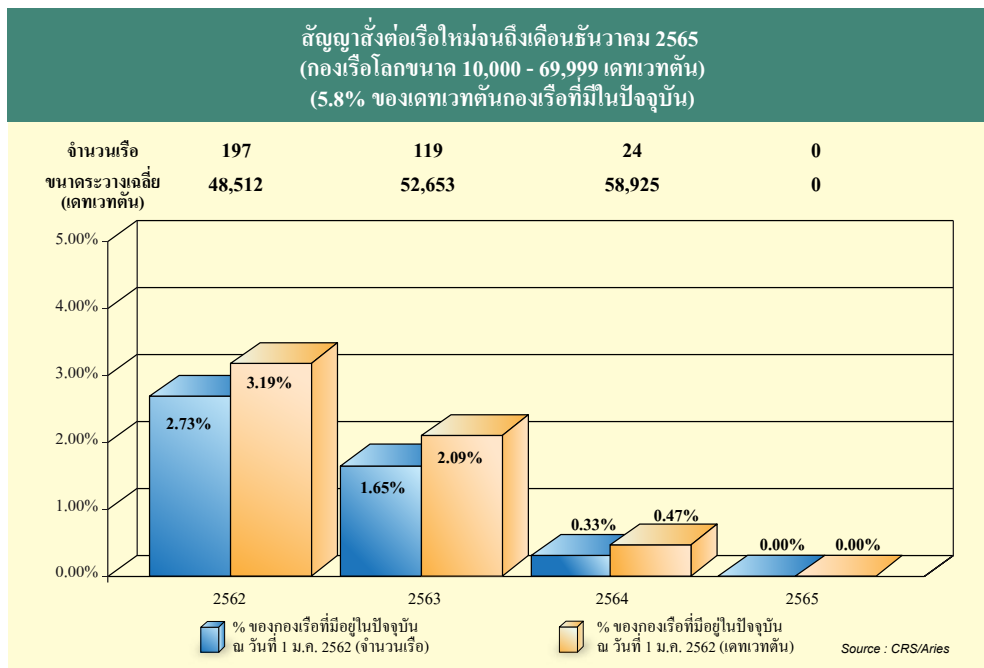


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2561

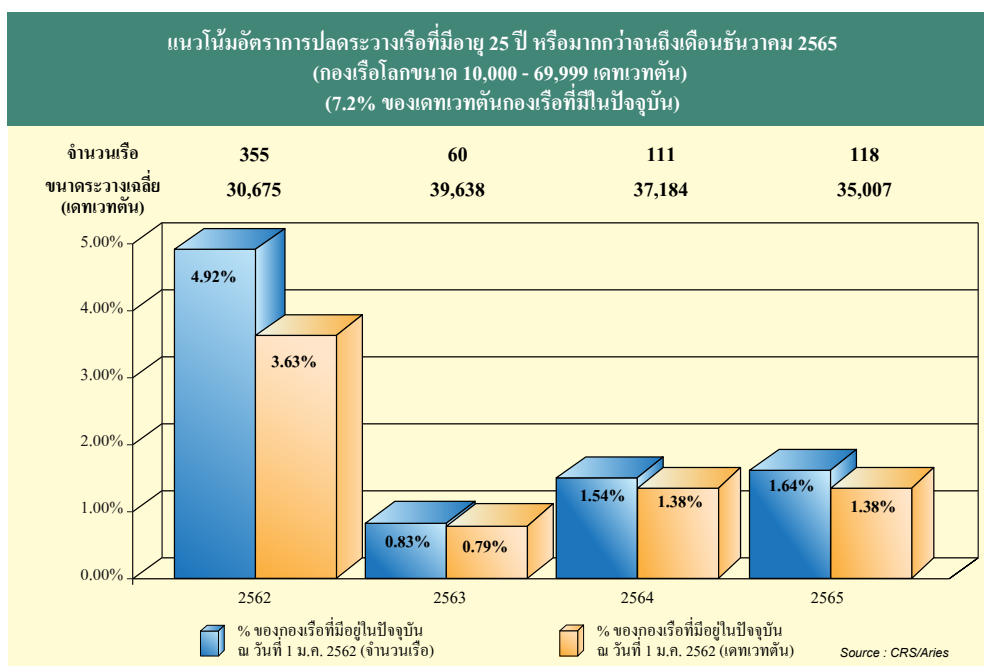
โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 7,209 ลำ ขนาดระวางรวม 299.68 ล้านเดทเวทตัน

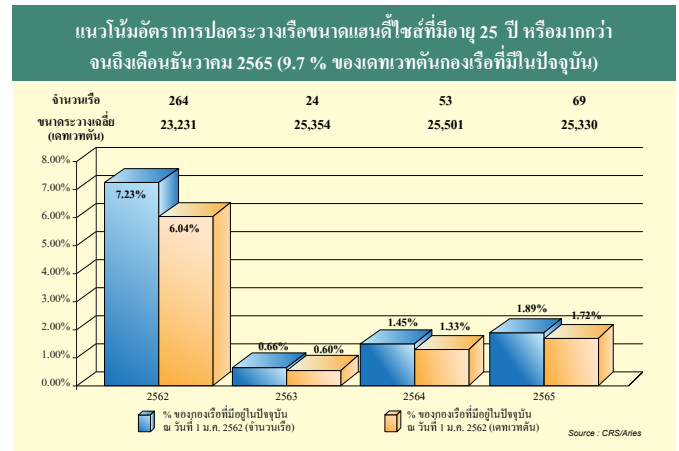
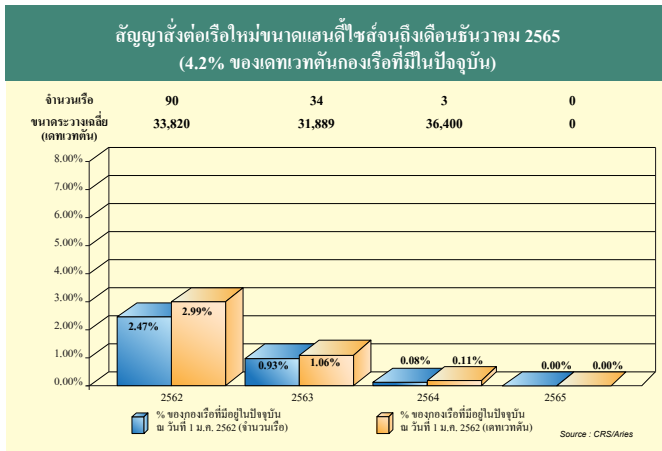


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 7,209 ลำ ขนาดระวางรวม 299.68 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 340 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 644 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 1.4 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำเหน็จในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ที่จะมีผลบังคับใช้ จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



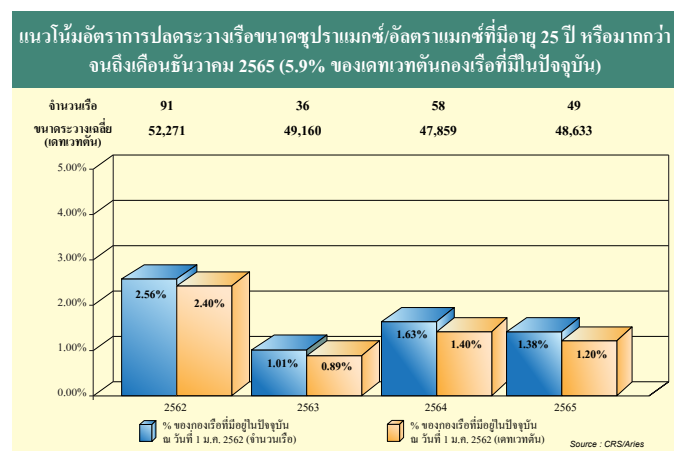
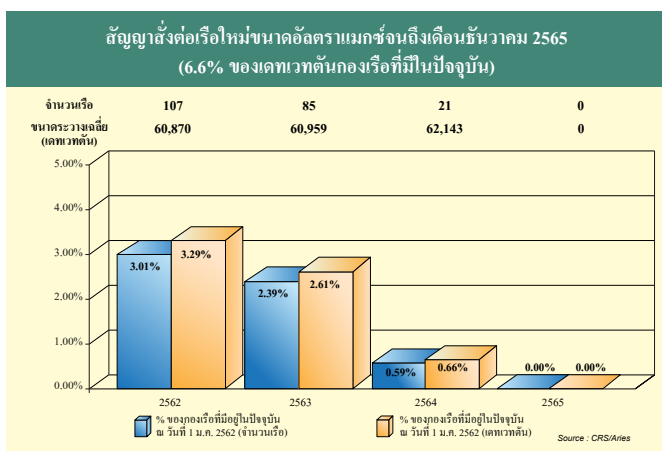
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแฮนดีไซส์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 3,650 ลำ ขนาดระวางรวม 101.57 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 127 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 410 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแฮนดีไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 5.5 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,559 ลำ ขนาดระวางรวม 198.11 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 213 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 234 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7% ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัท ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

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

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

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

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน 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 อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนหมด ในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส ฟราแกรนซ์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท พีริเชียส ธอท์ส ฟิฟตี้ ลิมิเตด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสแต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	-	20.40
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พีริเชียส คอมฟอร์ตส์ฟิฟตี้ ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส สปราร์คส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส วิวชั่นส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท พีริเชียส บริคจัส ฟิฟตี้ ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	37.22
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปซี ฟู ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท เอปซี ตรี ฟิฟตี้ ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอปซี ฟู ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาสไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรก ในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐในเดือนมกราคม 2567 บริษัท เอปซี ตรี ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.56	27.29
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปซี ไฟร์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.28	14.19
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปซี วัน ฟิฟตี้ ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	11.75
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พีริเชียส รูบี้ จำกัด บริษัท พีริเชียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พีริเชียส วินัส จำกัด และ บริษัท พีริเชียส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	4.27	57.18

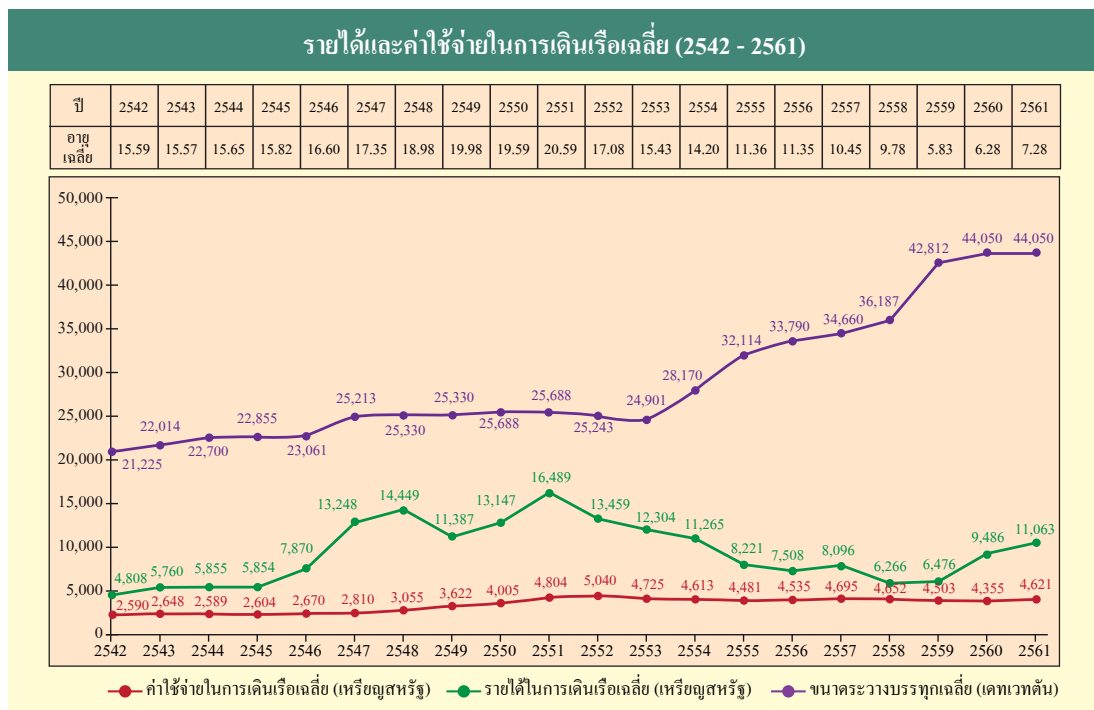
วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนหนดในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ
7	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียมส กลอรี่ส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท พรีเมียมส วิสคอม ฟิฟตี้ ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเมียมส กลอรี่ส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566 บริษัท พรีเมียมส วิสคอม ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566	-	2.00	23.70
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียมส ไทคัส ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท พรีเมียมส สกายส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเมียมส ไทคัส ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวดและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรีเมียมส สกายส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	20.84
9	BNP Paribas	บริษัทฯ และ บริษัท พรีเมียมส เกรซ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	-	1.22	12.80
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัท พรีเมียมส ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	-	-
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ								
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียมส เมททัลซ์ จำกัด บริษัท พรีเมียมส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรีเมียมส ทรัสต์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียมส เวินเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.77
		บริษัทฯ บริษัท พรีเมียมส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียมส วิซเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	14.34
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียมส เวิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียมส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	13.16	-

วงเงิน	ผู้ให้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนหน้า ในปี 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 ล้านเหรียญสหรัฐ
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	2.65	8.83
		บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม ออเนอมนท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	3.07	14.33

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2561 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2561 อุปสงค์จากประเทศจีนประกอบกับการขยายตัวของกองเรือที่ลดลงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้น (หรือลดลงเป็นระยะๆ) ดัชนี BDI ปิดที่ 1,271 จุด ณ สิ้นปี 2561

ดัชนี BDI เหลือสำหรับปี 2561 อยู่ที่ 1,353 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 ที่ 1,145 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนี BDI ในระหว่างปี 2561 ส่วนใหญ่เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.62 มากกว่าปี 2560 เนื่องจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2561	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนด์ไซส์)	597	8,700	10,355	19.02%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	1,031	11,198	11,038	(1.43%)

ในระหว่างปี 2561 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 597 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,700 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,355 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 สัญญาสำหรับเรือซีเมนต์ 4 ลำซึ่งมีอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำอยู่ที่ 15,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 19.02

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,031 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,198 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 11,038 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 1.43 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 12,772 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 319 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 479 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,089	2,315	2,328
ค่าเสบียงคลัง	167	153	158
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	383	178	174
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,639	2,646	2,660

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	221	163	164
ค่าวัสดุภัณฑ์อื่นๆ	285	212	215
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าวัสดุภัณฑ์	506	375	379
ค่าอะไหล่	313	196	239
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	346	130	121
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	659	326	360
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	200	176	177
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	191	122	118
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	391	298	295
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	34	6	5
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	502	309	379
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	198	76	64
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	734	391	448
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,929	4,036	4,142

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายลูกเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มจำนวนลูกเรือบนเรือขนส่งซีเมนต์เพื่อดูแลและบำรุงรักษาเรือ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างลูกเรือยังคงอยู่ในระดับเดิมและไม่ได้มีการเพิ่มขึ้น
- ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากการซื้ออะไหล่เครื่องยนต์บางตัว
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ประจำอยู่ที่สำนักงาน ค่าใช้จ่ายเหล่านี้เฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินเดือนพนักงานทางด้านเทคนิคมีจำนวนเพิ่มขึ้นและการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 36 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	130.15	153.58
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	119.03	138.79
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	53.18	68.20
ค่าเสื่อมราคา *	30.44	30.35
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	22.74	37.85
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	25.10	25.54
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(2.36)	12.31
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1.39)	1.85
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(3.75)	14.16
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.006	0.065
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(3.76)	14.10
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56.72	56.79
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	68.87	71.41
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	16.13	17.43
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	718.30	690.58
เงินย่ำล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	67.90	67.90
สินทรัพย์รวม	882.27	857.85
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24.56	57.85
รวมหนี้สินหมุนเวียน	40.82	71.14
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	290.18	220.35
หุ้นกู้	168.43	169.82
รวมหนี้สิน	504.82	466.62

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.29
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	377.45	391.23
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.24	0.25
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.69	1.00
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.34	1.19
หนี้สิน/EBITDA ***	8.50	6.10
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.38	1.76
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.12	2.67

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 130.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 153.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เนื่องจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 119.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 138.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2560 และ 2561 มี 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นจาก 53.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 68.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงเล็กน้อยจาก 30.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 30.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 25.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 25.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 หลักๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ในระหว่างปี 2561

ผลจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงาน 12.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เปรียบเทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน

2.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 ในปี 2561 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยรับ ในปี 2560 บริษัทฯ มีผลขาดทุนอื่นที่มีขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 1.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อธุรกิจที่ไม่มีหลักประกัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu หักด้วยกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.006 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 0.065 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีรายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 ซึ่งเป็นผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 3.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น สืบเนื่องจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ไม่มีการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ทั้งนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นจำนวน 2.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 17.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา มาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนเพียงเล็กน้อย จากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเช่นเดียวกันกับในปีที่แล้ว ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นที่ยังไม่ได้ตัดจำหน่ายจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ที่ได้ส่งต่อกับ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.3 และข้อ 31

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 220.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 278.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 314.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่ายจำนวน 1.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 17.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 19.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 1.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่ายจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

เนื่องมาจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.2 ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวน 32.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้แก่ Sanfu และได้ชำระคืนดอกเบี้ยจ่ายจากสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งหมดภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทกับ Sanfu จำนวน 3.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในเดือนกันยายน 2561

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 168.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 169.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

หนี้สินรวมลดลงจาก 504.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 466.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2561

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2561 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีอยู่ที่จำนวน 391.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 377.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2560 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.25 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2561

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.19 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.34 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี 2561 ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจากกำไรสุทธิ

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2561 ได้ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2560 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 6.10 เท่า ซึ่งถือว่าผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดทางการเงินของสัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ยืมสัญญาเงินกู้จำนวน 3 ฉบับซึ่งบริษัทฯ กำลังอยู่ระหว่างการเจรจากับทางธนาคารผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2561 อยู่ที่ 1.00 เท่า ลดลงจาก 1.69 เท่า ในปี 2560 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.76 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่าย อยู่ที่ 2.67 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 เนื่องมาจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2561 ลดลงประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ในปี 2561 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในปี 2561 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6 ในปี 2560 เป็นร้อยละ 9 ในปี 2561

ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ปีนี้ก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 22 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 มาเป็นร้อยละ 58

ดอกเบี้ยรับในปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 13.92 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 32.15 ล้านบาท ในปี 2560 ไม่มีการบันทึกกำไรดังกล่าวในปี 2561

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 48.97 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของการจ่ายค่าจ้างทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพและค่าจ้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอนุญาตตุลาการกับ Sainty

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.36 ล้านบาทสำหรับปี 2561 และจำนวน 12.31 ล้านบาทสำหรับปี 2560 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2.14 ล้านบาทสำหรับปี 2561 และจำนวน 0.19 ล้านบาทสำหรับปี 2560 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้อื่นที่ไม่ใช่รายได้จากการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2561 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2561 และ 2560 และดอกเบี้ยจ่ายสำหรับสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาจะรับซื้อพิพาทจำนวน 112.51 ล้านบาทในปี 2560) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมและค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,169.84 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 1,184.95 ล้านบาทในปี 2561

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 22.52 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 456.20 ล้านบาทสำหรับปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 129.48 ล้านบาทในปี 2560

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561 จำนวน 96.43 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560 จำนวน 1,194.09 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินเหรียญสหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้า ค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 66.56 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องจากลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น และน้ำมันเชื้อเพลิง

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 60.81 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 39.92 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 565.59 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,203.36 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการ มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 28,833.24 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 27,836.91 ล้านบาทในปี 2561 หลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 974.57 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 7,150.29 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 9,027.50 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 578.46 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 640.59 ล้านบาท ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 32.26 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่ายจำนวน 15.95 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 16,497.75 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 15,141.45 ล้านบาทในปี 2561

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 12,335.49 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2560 มาเป็นจำนวน 12,695.46 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2561 การเปลี่ยนแปลงมาจากกำไรสุทธิจำนวน 456.20 ล้านบาท รายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 96.43 ล้านบาท และการออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิจำนวน 0.20 ล้านบาท

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 2,458.05 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 26 การเพิ่มขึ้นเนื่องจากเรือมีรายได้ค่าระวางที่ดีขึ้นในปีนี้อย่างเปรียบเทียบกับปี 2560

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 2,256.03 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 288.75 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 272.23 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 578.46 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนครบกำหนดจำนวน 640.59 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,219.05 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 764.79 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,983.65 ล้านบาท

รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



กาลีต มอยนุดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ



กุชรุ คาลี วาเดี่ย
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2562

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.3 และ 31 เรื่อง การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือและความไม่แน่นอนจากผลของกระบวนการอนุญาตโคตูลาการในอนาคต ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงิน โดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงิน โดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเป็นระยะเวลา และ การเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้น จึงมีความเสี่ยง เกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท โดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่ม บริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของ กลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจ เกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต้องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่ควรรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการถ่วงดุลอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

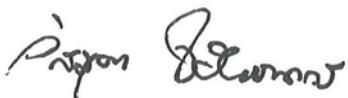
- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชี และการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



วิสสุตา จริยชนากร

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 8 กุมภาพันธ์ 2562

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	1,842,832,325	1,853,617,916	496,613,795	1,240,079,848
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7	254,213,633	193,408,024	4,155,580,792	4,249,397,962
น้ำมันเชื้อเพลิง		95,946,393	56,022,950	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		87,397,845	84,983,015	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		6,221,685	20,131,380	-	-
อื่น ๆ		30,541,384	42,428,694	12,613,549	12,721,002
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		124,160,914	147,543,089	12,613,549	12,721,002
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,317,153,265	2,250,591,979	4,664,808,136	5,502,198,812
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	9	-	-	5,020,048,960	5,055,800,592
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	6,498,211,828	6,650,899,606
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	11	73,356,329	75,501,585	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	12	18,416,575	18,547,734	18,416,575	18,547,734
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		565,589,563	527,082,988	559,158,376	523,133,316
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	22,409,263,232	23,474,669,693	9,440,336	10,649,707
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	6,966	341,799	6,964	341,797
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน		51,776,586	51,711,838	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	15	2,203,355,363	2,219,047,152	2,195,049,367	2,210,682,003
ต้นทุนสัญญาเรือดำน้ำ	16	193,135,598	212,696,906	-	-
อื่น ๆ		4,853,419	3,048,745	4,082,536	2,396,889
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,453,120,966	2,486,504,641	2,199,131,903	2,213,078,892
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		25,519,753,631	26,582,648,440	14,304,414,942	14,472,451,644
รวมสินทรัพย์		27,836,906,896	28,833,240,419	18,969,223,078	19,974,650,456

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส วิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

				(หน่วย: บาท)	
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2561	2560	2561	2560
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	73,773,305	70,335,459	663,803	2,582,039
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	1,726,757,047	1,919,833,061
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		86,351,026	87,156,665	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		192,952,188	280,485,486	43,037,219	153,631,653
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		35,608,883	36,197,121	25,531,982	25,921,813
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		388,685,402	474,174,731	1,795,990,051	2,101,968,566
รายได้รับล่วงหน้า		19,937,516	36,673,234	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	1,877,205,466	802,484,941	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		983,695	188,036	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		21,662,611	20,388,073	13,747,298	12,743,670
รวมหนี้สินหมุนเวียน		2,308,474,690	1,333,909,015	1,809,737,349	2,114,712,236
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	17	7,150,290,378	9,483,366,456	-	-
หุ้นกู้	18	5,510,770,671	5,504,550,244	5,510,770,671	5,504,550,244
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	19	59,786,420	83,138,608	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	20	112,128,780	92,789,276	89,758,318	74,179,665
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		12,832,976,249	15,163,844,584	5,600,528,989	5,578,729,909
รวมหนี้สิน		15,141,450,939	16,497,753,599	7,410,266,338	7,693,442,145

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น	21			
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 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท				
(2560: 1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)	1,559,291,862	1,559,280,897	1,559,291,862	1,559,280,897
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	21	1,967,897,516	1,967,716,593	1,967,716,593
ส่วนเกินทุนหุ้นที่ซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	23	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	23	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	24	17,393,326	17,393,326	16,443,099
ยังไม่ได้จัดสรร		9,135,682,800	8,681,784,433	7,220,773,166
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(784,562,105)	(689,490,653)	517,202,998
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		12,695,421,271	12,335,452,241	11,558,956,740
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		34,686	34,579	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		12,695,455,957	11,558,956,740	12,281,208,311
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		27,836,906,896	18,969,223,078	19,974,650,456

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม สฟิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	4,085,563,317	3,691,714,523	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	843,546,625	637,183,971	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	4,929,109,942	4,328,898,494	-	-
รายได้จากการให้บริการ	8	3,683,276	3,793,827	90,689,351
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	13	-	32,152,515	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	15.3	-	6,252,457	-
ดอกเบี้ยรับ		37,325,315	23,402,413	20,646,823
รายได้อื่น		3,926	127,964	2,727
รวมรายได้	4,970,122,459	4,394,627,670	111,338,901	110,579,464
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,624,254,113	1,677,104,370	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	185,096,107	137,583,427	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	256,191,882	175,545,977	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,065,542,102	1,990,233,774	-	-
ค่าเสื่อมราคา	13	1,184,948,008	1,169,844,139	2,961,152
ต้นทุนการให้บริการ		5,220,213	4,557,421	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	107,056,303
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				
ตามสัญญาาระงับข้อพิพาท	15.2	-	112,509,641	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8	356,103,646	321,580,922	230,849,013
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8	96,942,413	82,499,633	93,275,087
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)		(3,639,483)	(7,864,461)	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		5,359,659	12,312,931	4,403,306
รวมค่าใช้จ่าย	3,710,476,558	3,685,674,000	438,544,861	558,396,777
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,259,645,901	708,953,670	(327,205,960)	(447,817,313)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	11.1	24,425,838	10,008,710	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้				
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,284,071,739	718,962,380	(327,205,960)	(447,817,313)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(825,725,070)	(848,243,899)	(307,299,051)	(319,824,573)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	458,346,669	(129,281,519)	(634,505,011)	(767,641,886)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	26	(2,142,895)	(188,228)	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	456,203,774	(129,469,747)	(634,505,011)	(767,641,886)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	456,203,424	(129,476,280)	(634,505,011)	(767,641,886)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	350	6,533	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	456,203,774	(129,469,747)	(634,505,011)	(767,641,886)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	28			
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.29	(0.08)	(0.41)	(0.49)
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	1,559,286,575	1,559,280,897	1,559,286,575	1,559,280,897

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	456,203,774	(129,469,747)	(634,505,011)	(767,641,886)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(8,600,405)	8,390,446	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(8,600,405)	8,390,446	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,354,830)	(1,907,673)	(388,658)	(1,794,772)
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	(86,471,290)	(1,200,577,045)	(87,549,790)	(1,231,000,963)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(87,826,120)	(1,202,484,718)	(87,938,448)	(1,232,795,735)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(96,426,525)	(1,194,094,272)	(87,938,448)	(1,232,795,735)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	359,777,249	(1,323,564,019)	(722,443,459)	(2,000,437,621)
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	359,777,142	(1,323,567,370)	(722,443,459)	(2,000,437,621)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	107	3,351	-	-
	359,777,249	(1,323,564,019)	(722,443,459)	(2,000,437,621)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พีริแอส จีพีบี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	งบการเงินรวม											(หน่วย: บาท)
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ											
	กำไรสะสม					องค์ประกอบอื่น						
	จัดสรรแล้ว					ของส่วนของผู้ถือหุ้น						
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ					- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม	ส่วนของผู้ถือหุ้น
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	รวม	ส่วนของผู้ถือหุ้น
	-	-	-	-	-	(129,476,280)	-	(129,476,280)	6,533	(129,469,747)		
	-	-	-	-	-	(1,907,673)	(1,192,183,417)	(1,194,091,090)	(3,182)	(1,194,094,272)		
	-	-	-	-	-	(131,383,953)	(1,192,183,417)	(1,323,567,370)	3,351	(1,323,564,019)		
จัดสรรสำรองเพื่อรักษาความรับผิดชอบ												
ต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	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	(689,490,653)	12,335,452,241	34,579	12,335,486,820		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,443,099	(689,490,653)	12,335,452,241	34,579	12,335,486,820		
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	456,203,424	350	456,203,774		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(1,354,830)	(96,426,282)	(243)	(96,426,525)		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	454,848,594	359,777,142	107	359,777,249		
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	191,888	-	191,888		
จัดสรรสำรองเพื่อรักษาความรับผิดชอบ												
ต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	950,227	-	-	-	-		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	523,320,000	17,393,326	(784,562,105)	12,695,421,271	34,686	12,695,455,957		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท ประชารัฐกิจกิจ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							(หน่วย: บาท)
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น - กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อน							
	กำไรสะสม							
	จัดสรรแล้ว	สำรองเพื่อกิจกรรม	ความรับผิดชอบ	ยังไม่ได้จัดสรร	ผลต่างจาก	ส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม	
	สำรอง	ตามกฎหมาย	ต่อสังคม	การแปลงค่า	งบการเงิน			
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน
1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2568	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2569	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2569	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2570	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2570	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2571	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2571	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2572	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2572	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2573	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2573	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2574	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2574	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2575	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2575	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2576	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2576	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2577	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2577	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2578	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2578	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2579	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965							

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียมส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	458,346,669	(129,281,519)	(634,505,011)	(767,641,886)
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,185,274,704	1,170,602,334	3,287,848	4,272,209
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	(3,639,483)	(7,864,461)	-	2,803,900
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	26,648	-	26,644	-
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	-	(32,152,515)	-	(1,999,158)
ขาดทุนจากการซื้อขายของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	107,056,303	95,134,089
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	-	(6,252,457)	-	(6,252,457)
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	17,986,981	19,119,129	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	-	-
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(24,425,838)	(10,008,710)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(8,633,566)	(15,714,780)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	24,507,066	8,710,035	21,696,472	7,170,568
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	2,686,672	(611,871)	876,775	(1,396,962)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	32,262,558	69,791,656	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	764,771,012	761,926,834	299,195,753	311,460,007
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	6,053,898	6,329,467	6,053,898	6,329,467
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				
ตามสัญญาจะรับซื้อพิพาท	-	112,509,641	-	112,509,641
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	2,833,099	3,661,127	1,980,813	3,661,127
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,458,050,420	1,950,763,910	(194,330,505)	(233,949,455)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(59,826,006)	(62,071,336)	61,592,417	847,327,466
น้ำมันเชื้อเพลิง	(40,863,787)	(23,558,647)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8,323,100	41,413,241	(217,764)	5,186,580
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(1,828,383)	23,980	(1,707,988)	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(81,552,741)	80,187,301	(286,937,831)	323,212,070
รายได้รับล่วงหน้า	(16,740,032)	25,449,300	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(833)	2,832,444	964,630	4,377,770
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(6,474,893)	(1,932,620)	(6,474,893)	(1,932,620)
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน				
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,058,178)	(2,680,198)	(1,718,688)	(1,677,685)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน				
	2,256,028,667	2,010,427,375	(428,830,622)	942,544,126

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้อเรือและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(288,750,535)	(373,328,154)	(1,881,791)	(9,717,180)
เงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์	-	76,850,749	-	1,999,172
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	-	(640,633,619)	-	(639,120,693)
เงินสดรับจากการแก้ไข/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	-	6,178,415	-	6,178,415
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(197,278,200)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	196,935,000	-
เงินสดรับจากสินเชื่อกู้ยืมไม่มีหลักประกัน	-	329,659,190	-	329,659,190
จ่ายคืนสินเชื่อกู้ยืมไม่มีหลักประกัน	-	(1,050,777,600)	-	(1,050,777,600)
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	16,523,225	15,481,041	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(272,227,310)	(1,636,569,978)	(2,224,991)	(1,361,778,696)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง	-	373,836,318	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(764,790,874)	(762,402,772)	(299,215,615)	(311,935,945)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	(8,523,419)	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	-	500,688,338	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(578,456,662)	(586,111,666)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(640,592,240)	(466,906,700)	-	-
เงินสดรับค่าหุ้นจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิ	191,887	-	191,887	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,983,647,889)	(949,419,901)	(299,023,728)	(311,935,945)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินลดลง	(10,939,059)	(247,130,015)	(13,386,712)	(173,998,914)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(10,785,591)	(822,692,519)	(743,466,053)	(905,169,429)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,853,617,916	2,676,310,435	1,240,079,848	2,145,249,277
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,842,832,325	1,853,617,916	496,613,795	1,240,079,848
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มีใช้เงินสด				
โอนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	-	907,566,931	-	904,057,629
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	1,354,830	1,907,673	388,658	1,794,772

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 อาคารคาเชย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม 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 “ผลต่างจากการแปลงค่า งบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2561 %	2560 %
บริษัทย่อยที่ถือหุ้น โดยบริษัทฯ				
1. บริษัท ฟรีเซียส เมทัลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเซียส มินอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2561 %	2560 %
27. บริษัท พรีเมียม ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเมียม ซิตี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเมียม ออเนอแม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
36. บริษัท พรีเมียม วินด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
37. บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
38. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
40. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
41. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
42. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
43. บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
46. บริษัท พรีเมียม ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท พรีเมียม สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท พรีเมียม บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2561	2560
			%	%
54. บริษัท 프리เซียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท 프리เซียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท 프리เซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
57. บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
58. บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
61. บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

ข) บริษัทฯจะถือว่าการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสิ้นสุดลง

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

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

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีฉบับใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่ รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

กิจการต้องใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กับสัญญาที่ทำกับลูกค้าทุกสัญญา ยกเว้นสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของมาตรฐานการบัญชีฉบับอื่น มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการ 5 ขั้นตอนสำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยกิจการจะรับรู้รายได้ในจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการที่ได้ส่งมอบให้แก่ลูกค้า และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจและพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานฉบับดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

**ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับ
งบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563**

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน
กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภท
และการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณา
จากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของ
กิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงิน
โดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชี
ป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความ
มาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน
ถูกยกเลิกไป

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของบริษัทและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อ
งบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือ (ประกอบด้วยรายได้ค่าเช่าเรือ (Hire income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็น
ระยะเวลา (Time charter) และรายได้ค่าระวางเรือ (Freight income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นรายเที่ยว
(Voyage charter)) บันทึกบัญชีตามเกณฑ์คงค้าง

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

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

เรือ อาคารชุดและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (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) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.10 ต้นทุนสัญญา รอตจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญา รอตจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุม ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่าง ๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวม วัสดุค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย

กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

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

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

4.16 ประเมินการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้นทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

ข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เกี่ยวข้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty ไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายภายในของบริษัทฯ ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินสด	812	881	801	870
เงินฝากธนาคาร	1,842,020	1,852,737	495,813	1,239,210
รวม	1,842,832	1,853,618	496,614	1,240,080

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 1.95 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2560: ระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 1.00 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<u>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
<u>อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้</u>				
<u>ค้างชำระ</u>				
ไม่เกิน 3 เดือน	250,030	192,588	-	-
3 - 6 เดือน	1,574	541	-	-
6 - 12 เดือน	1,728	279	-	-
มากกว่า 12 เดือน	882	5,589	-	-
รวม	254,214	198,997	-	-
หัก: ค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ	-	(5,589)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน,				
สุทธิ	254,214	193,408	-	-

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	4,155,581	4,249,398
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	4,155,581	4,249,398
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	254,214	193,408	4,155,581	4,249,398

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และ 10 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไฟ	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เดวอน มารีน จำกัด	ให้คำปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2561	2560	2561	2560	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	90,689	82,892	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	-	2,157	ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	6,780	6,877	ราคาตลาด
ขายเรือที่ต่อใหม่	-	-	-	904,058	ราคาทุน
(ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น ๆ)					
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	16,523	15,481	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	8,581	6,728	2,506	2,099	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	11,871	10,310	9,934	9,140	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ลูกหนี้ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)				
บริษัทย่อย	-	-	4,155,581	4,249,398
รวมลูกหนี้ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	4,155,581	4,249,398
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,726,757	1,919,833
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	285	372	12	143
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	285	372	1,726,769	1,919,976

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อนี้ สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ผลประโยชน์ระยะสั้น	84,957	80,463	81,294	76,231
ผลประโยชน์หลังออกจากการ	11,985	2,037	11,981	2,036
รวม	96,942	82,500	93,275	78,267

การค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

9. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย ประกอบด้วย

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”)) เป็นตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2560: 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯ ไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว

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

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

- 2) เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายระยะเวลาการชำระหนี้เงินทรองและเงินกู้ยืมให้แก่บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด จำนวน 145 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ออกไปอีก 4 ปี

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	5,055,801	5,543,081
แปลงจากเงินทรอง	197,278	-
ลดลง	(196,935)	-
ผลต่างจากการแปลงค่าบการเงิน	(36,095)	(487,280)
ยอดคงเหลือปลายปี	5,020,049	5,055,801

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	(หน่วย: พันบาท)					
	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
			%	%		
บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	343,827	346,276
บริษัท พรีเมียม วิซเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	292,684	294,769
บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	273,403	275,350
บริษัท พรีเมียม มินอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	248,614	250,384
บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	314,640	316,880
บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	206,800	208,273
บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	181,472	182,764
บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	127,254	128,160
บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	133,616	134,568
บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	222,694	224,280
บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	301,961	304,111
บริษัท พรีเมียม ไดมอนดส์ จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	189,049	190,396
บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	128,261	129,174
บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	307,550	309,741
บริษัท พรีเมียม รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	256,786	258,615
บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	248,550	250,320
บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	317,219	319,478
บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	181,182	182,472

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
			%	%		
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	349,332	351,820
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	271,585	273,520
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	212,013	213,523
บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	127,523	128,431
บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	229,970	231,608
บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	254,508	256,321
บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	172,911	174,142
บริษัท ฟรีเซียส ออกิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	195,395	196,787
บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	178,155	179,424
บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	178,155	179,424
บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	178,155	179,424
บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	178,155	179,424
บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	178,155	179,424
บริษัท ฟรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	202,585	204,028
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	135,448	136,413
บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	148,656	149,715
บริษัท ฟรีเซียส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	991	998
บริษัท ฟรีเซียส วินด์ จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	275,156	277,115
บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	275,156	277,115
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	325	327
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	340,416	342,840
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	325	327
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	351,892	354,398
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,710,524	8,772,559
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(2,212,312)	(2,121,659)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					6,498,212	6,650,900

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จําหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 25 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคา
 ทุนรวม 4,862.06 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2560: บริษัทย่อย 31
 บริษัท มูลค่ารวม 5,700.48 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่
 กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการตั้ง
ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวนเงินประมาณ
107.06 ล้านบาท (2560: 95.13 ล้านบาท) นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงในบัญชีเงินลงทุนเกิดจาก
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็น
สกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะ
กิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่มีการขายเรือและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่
ทดแทนในอนาคตอันใกล้

11. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

11.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2561	2560	2561	2560	2561	2560
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	66,121	66,592	73,356	75,502

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจาก
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็น
สกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย		จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	
	2561	2560	2561	2560
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	24,426	10,009	16,523	15,481

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม
2561 และ 2560 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่
30 กันยายน 2561 และ 2560 ตามลำดับ

11.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทรวม	(หน่วย: พันบาท)									
	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	วันที่ 30 กันยายน	2560	วันที่ 30 กันยายน	2560
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซิพอร์ทส์										
(ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	440,580	440,580	369,616	379,153	42,133	42,092	512,126	453,412	109,044	44,682

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เงินลงทุนระยะยาวอื่นเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาทของบริษัท บทด จำกัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

รายการ	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์		
	เรือ และอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า	รวม
ราคาทุน						
1 มกราคม 2561	244,268	507,324	28,252,366	15,654	15,288	28,586,563
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	5,419	195,613	281,039	1,441	-	288,751
โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(49,744)	(49,744)	-	-	(50,165)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	(1,759)	(3,799)	(199,307)	(130)	(108)	(201,712)
31 ธันวาคม 2561	247,928	649,394	28,284,354	16,965	15,180	28,623,437
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2561	220,410	166,067	4,813,810	5,666	14,165	5,111,893
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	704	203,769	1,180,704	2,576	366	1,184,948
โอนออกสำหรับส่วนที่ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(49,744)	(49,744)	-	-	(50,138)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	(1,558)	(1,238)	(30,440)	(31)	(99)	(32,529)
31 ธันวาคม 2561	219,556	318,854	5,914,330	8,211	14,432	6,214,174
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2561	23,858	341,257	23,438,556	9,988	1,123	23,474,670
31 ธันวาคม 2561	28,372	330,540	22,370,024	8,754	748	22,409,263
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2561						1,184,948

(หมายเหตุ: กรุณา)

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์		สิ่งตกแต่ง ติดตั้งและ		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า	
	เรือ	ค่าใช้จ่ยใน	รวม	อุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	รวม
อาคารชุด	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม และสำรวจเรือ				
ราคาด่วน						
1 มกราคม 2560	266,392	29,984,832	393,447	30,378,279	64,186	14,946
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	1,318	958,308	311,292	1,269,600	453	9,524
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(543,912)	(161,547)	(705,459)	-	(7,369)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(23,442)	(2,654,186)	(35,868)	(2,690,054)	(5,652)	(1,447)
31 ธันวาคม 2560	244,268	27,745,042	507,324	28,252,366	58,987	15,288
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2560	241,069	4,415,220	201,136	4,616,356	62,483	11,250
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	551	1,023,819	141,344	1,165,163	883	2,386
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(387,122)	(160,438)	(547,560)	-	(7,369)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(21,210)	(404,174)	(15,975)	(420,149)	(5,524)	(601)
31 ธันวาคม 2560	220,410	4,647,743	166,067	4,813,810	57,842	5,666
ค่าเผื่อการด้อยค่า						
1 มกราคม 2560	-	122,104	1,161	123,265	-	-
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(116,667)	(1,109)	(117,776)	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	-	(5,437)	(52)	(5,489)	-	-
31 ธันวาคม 2560	-	-	-	-	-	-
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2560	25,323	25,447,508	191,150	25,638,658	1,703	3,696
31 ธันวาคม 2560	23,858	23,097,299	341,257	23,438,556	1,145	9,988
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2560						

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2561	25,362	14,290	10,687	50,339
ซื้อเพิ่ม	441	1,441	-	1,882
ตัดจำหน่าย	(382)	-	-	(382)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(172)	(120)	(76)	(368)
31 ธันวาคม 2561	25,249	15,611	10,611	51,471
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2561	24,700	4,302	10,687	39,689
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	385	2,576	-	2,961
โอนออกสำหรับส่วนที่ตัดจำหน่าย	(355)	-	-	(355)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(167)	(21)	(76)	(264)
31 ธันวาคม 2561	24,563	6,857	10,611	42,031
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2561	662	9,988	-	10,650
31 ธันวาคม 2561	686	8,754	-	9,440
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2561				2,961

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	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

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากการจำหน่ายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวนรวม 0.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 32.15 ล้านบาทซึ่งได้แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม (2561: ไม่มี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 289.86 ล้านบาท (2560: 290.36 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 35.75 ล้านบาท (2560: 34.42 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือจำนวน 32 ลำ (2560: 35 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 20,309.16 ล้านบาท (2560: 22,617.74 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	54,808	60,091	54,743	60,019
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(387)	(5,283)	(388)	(5,276)
ราคาทุนปลายปี	54,421	54,808	54,355	54,743
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	54,466	58,912	54,401	58,840
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	327	758	327	758
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(379)	(5,204)	(380)	(5,197)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	54,414	54,466	54,348	54,401
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	7	342	7	342
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	327	758	327	758

15. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 2,203.36 ล้านบาท (รวมเงินจ่ายล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14023B และ SAM14027B ถึง SAM14028B ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตโครงการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.3

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	2,219,047	2,712,401	2,210,682	2,701,134
เพิ่มขึ้น	-	620,704	-	620,704
ต้นทุนทางตรงอื่น	-	20,041	-	18,528
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์	-	(907,567)	-	(904,058)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(15,692)	(226,532)	(15,633)	(225,626)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,203,355	2,219,047	2,195,049	2,210,682

ในระหว่างปี 2561 และ 2560 มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือ/กระบวนการอนุญาตโครงการ ดังนี้

15.1 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับผู้อู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน (“Sanfu”)

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เรือสินค้าแห่งแรกจำนวน 1 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
18 เมษายน 2560	บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	SF130127	26.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 908.11 ล้านบาท

15.2 สัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sanfu

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ข้อพิพาทภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทระหว่างบริษัทฯ และ Sanfu ฉบับลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาตโครงการที่เมืองลอนดอน โดยตามคำชี้ขาดคณะอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ได้ตัดสินว่าบริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว ดังนั้น สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ที่บริษัทฯ ได้รับมาจาก Sanfu ก่อนหน้านี้จะถึงกำหนดชำระคืนให้แก่ Sanfu พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือทั้ง 6 ลำ ที่ได้รับมอบจาก Sanfu จนถึงวันที่บริษัทฯ ชำระคืนสินเชื่อ รวมถึงค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สูงสุดไม่เกิน 0.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายในหนึ่งปีนับจากวันที่มีคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวนรวม 32.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้กับ Sanfu บริษัทฯ ได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวนรวม 3.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 112.51 ล้านบาท โดยแสดงเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการและงบแสดงฐานะการเงินรวม และแสดงเป็นดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามสัญญาระงับข้อพิพาทในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการและงบกำไรขาดทุนรวม

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2561 บริษัทฯ ได้ชำระดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวนรวม 3.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 112.51 ล้านบาทให้กับ Sanfu ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีภาระผูกพันใด ๆ ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทอีก

15.3 การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือกับ Sainty

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14028B (“เรือ”)

เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนด ในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยตามที่ระบุไว้ในสัญญา

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 และ 2560 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ สำหรับเรืออีกเก้าลำที่เหลือซึ่งบริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรื่อนั้น หนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ขณะนี้ข้อพิพาทสำหรับเรือทั้งเก้าลำดังกล่าวยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และ Sainty (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) แสดงได้ดังต่อไปนี้

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

16. ต้นทุนสัญญาซื้อขาย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาซื้อขายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	212,697	253,466
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(17,987)	(19,119)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(1,574)	(21,650)
ยอดคงเหลือปลายปี	193,136	212,697

17. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการซื้ออสังหาริมทรัพย์									
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10
เงินกู้ระยะยาว	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
บวก(หัก): ค่าธรรมเนียม	666,690	1,207,651	885,306	975,744	381,298	448,016	1,855,609	2,008,295	709,162	840,001
ทางการเงินรวมต่อจ่าย	(1,317)	(2,451)	(8,788)	(13,871)	(9,617)	(12,077)	(2,238)	(2,775)	(1,618)	(2,183)
รวม	660,659	1,198,863	875,889	963,667	445,833	1,907,423	2,006,951	738,422	826,178	653,972
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ	(91,841)	-	(82,433)	(82,892)	(41,644)	(41,915)	(63,280)	(63,690)	(189,893)	(143,204)
ทางการเงินรวม - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระยาวเกินหนี้	568,818	664,239	793,456	880,775	382,143	1,717,530	1,917,747	602,187	655,404	510,768

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการซื้ออสังหาริมทรัพย์									
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	664,239	1,202,381	963,667	502,969	445,833	2,060,951	826,178	707,302	450,593	970,508
บวก: ค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินลดค่า	1,112	4,966	2,364	515	547	(696)	2,973	5,193	1,283	(9,487)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หัก: จ่ายคืนเงินกู้	-	-	(83,010)	(41,683)	(63,300)	(46,773)	(64,644)	(53,332)	(39,393)	(62,689)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	-	(89,213)	-	-	-	(119,570)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	(4,692)	(8,484)	(7,132)	(3,719)	(3,400)	(16,846)	(6,085)	(5,191)	(3,337)	(10,213)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	660,659	1,198,863	875,889	458,082	379,680	1,907,423	758,422	653,972	409,146	768,549

(หน่วย: พันบาท)

		งบการเงินรวม									
		วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อสินทรัพย์ใหม่									วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อสินทรัพย์
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	รวม
727,027	1,312,763	1,145,756	597,041	558,286	2,481,906	920,469	828,627	-	1,763,478	1,398,810	11,734,163
ขดลงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560											
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	500,688	-	-	500,688
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,162	2,651	577	650	30,699	3,067	5,628	726	12,952	6,487	69,791
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	65,837	-	65,837
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	(8,523)	-	-	(8,523)
จ่ายคืนเงินกู้	-	(86,815)	(43,594)	(66,202)	(71,725)	(16,418)	(55,776)	(20,152)	(129,299)	(96,131)	(586,112)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	(169,093)	-	-	-	(71,184)	(226,630)	(466,907)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(63,950)	(97,925)	(51,055)	(46,901)	(210,836)	(80,940)	(71,177)	(22,146)	(150,554)	(112,028)	(1,023,086)
ขดลงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	664,239	963,667	502,969	445,833	2,060,951	826,178	707,302	450,593	1,491,230	970,508	10,285,851

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

17.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาดแฮนด์ไฮส์จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 15 ลำ

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

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) ค้ำรองอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค้ำรองอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค้ำรองเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

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

การอนุมัติดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าบริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ ผู้บริหารของบริษัทฯเชื่อว่าการผิดเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวไม่ได้เป็นเหตุการณ์ที่ถือว่าเป็นการผิดสัญญาที่ทำให้เงินกู้ถึงกำหนดชำระทันที บริษัทฯจึงได้จัดประเภทของเงินกู้ยืมจากธนาคารคงค้างในส่วนที่ไม่ครบกำหนดชำระภายใน 12 เดือน ดังกล่าวเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน

วงเงินที่ 2

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

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อยทางอ้อมทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 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 และชำระส่วนที่เหลือ ทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระ เงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมา ลำเป็นระยะเวลา ง) การนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการ เรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืม สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

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

การอนุมัติดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าบริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ ผู้บริหารของบริษัทฯเชื่อว่าการผิดเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวไม่ได้เป็นเหตุการณ์ที่ถือว่าการผิดสัญญาที่ทำให้เงินกู้ถึงกำหนดชำระทันที บริษัทฯจึงได้จัดประเภทของเงินกู้ยืมจากธนาคารคงค้างในส่วนที่ไม่ครบกำหนดชำระภายใน 12 เดือน ดังกล่าวเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอปิจิ ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอปิจิ ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“เอปิจิ ทู และ เอปิจิ ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปิจิ”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกิน ร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 เอปิจิ ทู และ เอปิจิ ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาส่งต่อเรือใหม่กับ 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 เหรียญสหรัฐอเมริกานี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือต่อเรือแต่ละลำ
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ		
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	เอปียี ทุ	เอปียี ตรี
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้ งวดสุดท้าย	6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	2 เมษายน 2567	1 กรกฎาคม 2567
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก		
	ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ		
	ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา		
	ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน		
	จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้		
	ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอปียี		
	ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเรือแต่ละลำ		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอปียี ทุ และ เอปียี ตรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
- ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอปียี ทุ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.39 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 24 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 2 เมษายน 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
- เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เอปียี ตรี ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน เงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่ง ซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะ ชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาตาม สัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินนี้จะนำไป ชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้ เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 322,400 เหรียญ สหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับ มอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็น ระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่างอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) ค่างอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

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

วงเงินที่ 5

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

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริก หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริก เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอปิจิ วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) คำนวณอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

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

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทสินค้าแห่งแทกองที่บริษัทฯ ได้สั่งซื้อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละลำ 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 11 เมษายน 2561 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Net Funded Debt to EBITDA ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 สำหรับวงเงินกู้ยืมนี้ และวงเงินที่ 2 ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“CEXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแฮนด์ไฮส์ 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 ฟรีเชิส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วมได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ โดยยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ตาม เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 166.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน หลังการแก้ไขเพิ่มเติม ต่อท้ายสัญญาเงินกู้และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ SHG 2 ลำ		
ระยะเวลาครบกำหนด	วันที่ 6 มกราคม 2566		
การชำระคืน	รายละเอียดการชำระคืน	บริษัท พรีเมียร์ กลอรี่ส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	บริษัท พรีเมียร์ วิสตอม ฟิฟตี ลิมิเตด
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	265,625 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นรายไตรมาส 30 งวดเท่า ๆ กัน	234,375 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นรายไตรมาส 27 งวดเท่า ๆ กัน
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	7,968,750 เหรียญสหรัฐอเมริกา	7,734,375 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	6 มกราคม 2566	6 มกราคม 2566
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ 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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมียอดเงินกู้ยืมคงค้างจำนวน 758.42 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินในส่วนที่เกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ตามที่ระบุในสัญญาเงินกู้ยืมได้ บริษัทฯอยู่ระหว่างการเจรจากับทางธนาคารผู้กู้เพื่อขอผ่อนปรนสำหรับการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวสำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดทำงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯได้จัดประเภทของเงินกู้ยืมจากธนาคารคงค้างดังกล่าวเป็นหนี้สินหมุนเวียน

วงเงินที่ 8

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

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเซียส โทคัส พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก ชำระคืนในงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเงินกู้ ลงวันที่ 18 เมษายน 2561 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ
- ค) ยกเลิกการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA โดยปรับเพิ่มเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำ จากเดิมร้อยละ 125 เป็นร้อยละ 135

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัทพีริเชียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ (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	<ul style="list-style-type: none"> 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 ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวตตัน จำนวน 1 ลำ (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

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 (จากเดิมถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561)

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2561 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ฉบับที่ 2 ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 28 มิถุนายน 2562 (จากเดิมถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2561)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ไม่มียอดคงเหลือ เนื่องจากบริษัทฯยังไม่ได้เบิกถอนวงเงินกู้

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

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมกรรมประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค้ำรองอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค้ำรองอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค้ำรองเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ค้ำรองอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมจำนวน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามสัญญาเงินกู้ลงวันที่ 9 มีนาคม 2555 ได้อนุมัติยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการค้ำรองอัตราส่วน Debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561

เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2561 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการค้ำรองอัตราส่วน Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้า
- ค) บริษัทฯจะต้องไม่มีการผิดเงื่อนไขใด ๆ ตามสัญญาเงินกู้
- ง) บริษัทฯจะต้องค้ำรองอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อทุนไม่เกินกว่า 1.8
- จ) บริษัทฯจะต้องค้ำรองอัตราส่วน Debt Service Coverage รวมเงินสดไม่น้อยกว่า 1.0

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 บริษัทฯได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง ประเภทขนส่งสินค้าแห่งกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาบิกถอนเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

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

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้รับใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)	
				2561	2560	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	2560
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่							
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50	54.50	-	-
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96	84.96	-	-
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี พรีที ลิมิตัด และ บริษัท เอบีซี พรีที ลิมิตัด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69	38.69	-	-
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี พรีที ลิมิตัด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.34	19.34	-	-
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พรีที ลิมิตัด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.58	19.58	-	-
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	78.24	78.24	-	-
วงเงินที่ 7	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	30.00	30.00	-	-
วงเงินที่ 8	BNP Paribas	บริษัทและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	24.75	24.75	-	-
วงเงินที่ 9	BNP Paribas	บริษัทและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	14.63	14.63	-	-
วงเงินที่ 10	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	18.00	18.00	18.00	18.00

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)						
วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
				2561	2560	2561
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ						
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่น รวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย ในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านดอลลาร์	142.00 ล้านดอลลาร์	-
				หรือดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	หรือดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย ในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	64.82	64.82	-

18. หุ้นกู้

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

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งยังได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

ต่อมา เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 1,960,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้แบบเจาะจงให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ (“II&HNW”) บริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 3.5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี และมีกำหนดการชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 และที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2559

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อีกทั้งยังได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯ มีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 รายละเอียดของหุ้นกู้ระยะยาวมีดังต่อไปนี้

ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	จำนวน หน่วย (พันหน่วย)	มูลค่าตราไว้ ต่อหน่วย (บาท)	อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	(หน่วย: พันบาท)	
						มูลค่าตามบัญชี	
						2561	2560
1	ทั้งจำนวนในวันที่ 22 มกราคม 2564 (5 ปี)	3,590	1,000	5.25	ทุกไตรมาส	3,571,838	3,571,824
2	ทั้งจำนวนในวันที่ 9 มิถุนายน 2563 (3.5 ปี)	1,960	1,000	5.00	ทุกไตรมาส	1,950,084	1,950,077
รวม						5,521,922	5,521,901
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี						(11,151)	(17,351)
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิ						5,510,771	5,504,550

19. ประเมินการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	83,139	162,782
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	39,223	126,128
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) สำหรับปี	(61,395)	(192,824)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,181)	(12,947)
ยอดคงเหลือปลายปี	59,786	83,139

20. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินทดรองพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	92,789	84,213	74,180	79,856
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน :				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	6,331	6,457	4,028	5,141
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,290	2,253	1,782	2,029
ต้นทุนบริการในอดีต	15,886	-	15,886	-
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	1,227	1,908	503	1,795
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	1,093	-	743	-
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(981)	-	(865)	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(6,475)	(1,933)	(6,475)	(1,933)
โอนให้บริษัทย่อย	-	-	-	(12,668)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(31)	(109)	(24)	(40)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	112,129	92,789	89,758	74,180

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	12,522	6,673	9,716	5,135
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	11,985	2,037	11,980	2,035
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	24,507	8,710	21,696	7,170

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 11.31 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 11.11 ล้านบาท) (2560: จำนวน 10.98 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 10.98 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 10 ปี) (2560: 13 ปี งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
อัตราคิดลด	2.75	2.90	2.75	2.90
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(6,957)	7,913	(4,758)	5,381
อัตราการขึ้นเงินเดือน	8,084	(7,221)	5,440	(4,886)

(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)

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติผ่านร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวอยู่ในระหว่างรอประกาศในราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่นี้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบให้กลุ่มบริษัทมีหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 33.83 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: 28.25 ล้านบาท) กลุ่มบริษัทจะบันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนของงวดที่กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้

21. ทุนเรือนหุ้น

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนออกจำหน่ายและเรียกชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์เป็นจำนวน 10,965 บาท ซึ่งทุนที่เพิ่มดังกล่าวเกิดจากการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ จำนวน 10,965 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 17.50 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 191,887.50 บาท โดยมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญจากการออกหุ้นดังกล่าวเพิ่มขึ้นด้วยจำนวน 180,922.50 บาท

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 2561 ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) ได้ใช้สิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ จำนวน 10,965 หุ้น ราคาใช้สิทธิหุ้นละ 17.50 บาท คิดเป็นจำนวนรวม 191,887.50 บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ไม่มีใบสำคัญแสดงสิทธิใด ๆ คงเหลือ

23. ดำรงตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯที่ย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

24. ดำรงเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อการจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 2.28 ล้านบาท (2560: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.33 ล้านบาท (2560: 1.43 ล้านบาท)

25. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,424,693	1,452,563	209,773	223,466
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,516	5,323	3,955	3,851

26. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2561 และ 2560 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษี

บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวนขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2560: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 7,001.46 ล้านบาท (2560: 6,890.55 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 3,291.97 ล้านบาท (2560: 2,948.49 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
31 ธันวาคม 2561	-	232,525	-	-
31 ธันวาคม 2562	8,306	1,808	-	-
31 ธันวาคม 2563	211,691	211,849	-	-
31 ธันวาคม 2564	1,281,172	1,323,796	195,559	228,263
31 ธันวาคม 2565	542,767	552,884	521,871	521,871
31 ธันวาคม 2566	645,578	-	254,315	-
	2,689,514	2,322,862	971,745	750,134

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 405.38 ล้านบาท (2560: 467.41 ล้านบาท)

27. การส่งเสริมการลงทุน

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

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยมีเรือ 17 ลำ (2560: 19 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2561 และ 2560 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้							
	ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร							
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอื่น		รวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
รายได้	2,185,770	2,056,702	284,997	118,339	2,774,053	2,499,259	5,244,820	4,674,300
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,784,106)	(2,012,874)	(272,514)	(109,461)	(2,837,774)	(2,779,131)	(4,894,394)	(4,901,466)

28. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทอาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ ต้นปี หรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

ไม่มีการคำนวณกำไรต่อหุ้นปรับลดสำหรับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เพราะไม่มีจำนวนของหุ้นสามัญเทียบเท่าที่บริษัทอาจต้องออกสำหรับใบสำคัญแสดงสิทธิดังกล่าว เนื่องจากราคาใช้สิทธิสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมถัวเฉลี่ยของหุ้นสามัญของบริษัท

29. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ 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) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนด ตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ 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 2561 และ 2560 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
รายได้ค่าเช่าเรือ	4,085,563	3,691,714	-	-	4,085,563	3,691,714	-	-	4,085,563	3,691,714
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	948,021	771,971	948,021	771,971	(104,474)	(134,787)	843,547	637,184
รวมรายได้จากการเดินเรือ	4,085,563	3,691,714	948,021	771,971	5,033,584	4,463,685	(104,474)	(134,787)	4,929,110	4,328,898
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(289,570)	(272,370)	(289,570)	(272,370)	104,474	134,787	(185,096)	(137,583)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(256,192)	(175,546)	(256,192)	(175,546)	-	-	(256,192)	(175,546)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(545,762)	(447,916)	(545,762)	(447,916)	104,474	134,787	(441,288)	(313,129)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	4,085,563	3,691,714	402,259	324,055	4,487,822	4,015,769	-	-	4,487,822	4,015,769

ในปี 2561 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่อันดับสองรายเป็นจำนวนเงินประมาณ 1,469.82 ล้านบาท

ในปี 2560 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 864.04 ล้านบาท

30. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของ บริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.40 ล้านบาท (2560: 5.12 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.57 ล้านบาท 2560: 3.48 ล้านบาท)

31. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เกี่ยวข้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.3 ข้อพิพาทจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty จำนวน 9 ลำเพื่อสั่งซื้อเรือจำนวน 9 ลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14023B และ SAM14027B ถึง SAM14028B ยังคงอยู่ภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการจะตัดสินว่าบริษัทฯจะได้รับคืนเงินงวดที่ได้ชำระให้แก่ Sainty พร้อมดอกเบี้ย และ/หรือ ค่าเสียหาย หรือบริษัทฯจะต้องชำระเงินที่เรียกร้องอันรวมไปถึง ค่าเสียหายให้แก่ Sainty

ในกรณีที่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตัดสินให้บริษัทฯแพ้คดีพิพาททั้ง 9 คดีดังกล่าว บริษัทฯ อาจจะต้องสูญเสียเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือทั้งสิ้น 64.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจมีหนี้สินส่วนเพิ่มที่ต้องจ่ายชำระให้แก่ Sainty อีก 19.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมถึงค่าเสียหายอื่น ๆ ค่าความสูญเสีย ดอกเบี้ย และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับคดีพิพาท

ภายหลังจากที่ได้พิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายภายในของบริษัทฯแล้วนั้น ผู้บริหารของบริษัทฯเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณยอดหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯจึงยังไม่สามารถรับรู้ประมาณการความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯได้ตระหนักถึงหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้างต้นนี้

32. ลำดับชั้นของมูลค่าสุทธิธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่เปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่าสุทธิธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	25,450	-	25,450
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	7,723	-	7,723
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หนี้กู้	-	585,278	-	585,278
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรม				
หนี้กู้	-	5,562,981	-	5,562,981

(หน่วย: พันบาท)

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

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	-	585,278	-	585,278
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,562,981	-	5,562,981

(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

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มั่นนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		ไม่มี				
			ปรับขึ้นลง	อัตรา					
			ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท	
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	1,191,925	-	-	648,815	2,092	1,842,832	2.07 - 2.77	0.00 - 1.95	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและ									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	254,214	254,214	-	-	-
รวม	1,191,925	-	-	648,815	256,306	2,097,046			
หนี้สินทางการเงิน									
เข้าหนี้การค้า									
หุ้นกู้	-	-	-	-	73,773	73,773	-	-	-
เงินกู้ระยะยาว	-	5,510,771	-	-	-	5,510,771	5.75 - 5.99	-	-
	179,792	1,245,032	782,692	6,819,980	-	9,027,496	3.43 - 5.33	3.60 - 5.02	5.51
รวม	179,792	6,755,803	782,692	6,819,980	73,773	14,612,040			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาดาลด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด									
เทียบเท่าเงินสด	1,276,673	-	-	575,203	1,742	1,853,618	1.00 - 1.73	0.00 - 1.00	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	193,408	193,408	-	-	-
รวม	1,276,673	-	-	575,203	195,150	2,047,026			
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้า									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	70,336	70,336	-	-	-
หุ้นกู้									
หุ้นกู้	-	5,504,550	-	-	-	5,504,550	5.75 - 5.99	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว									
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)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ -	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1-5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาดาลด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญสหรัฐ	เงินเหรียญสหรัฐ	เงินบาท
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	437,322	-	58,288	1,004	496,614	2.40 - 2.65	0.00 - 1.95	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	4,155,581	4,155,581	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,020,049	5,020,049	-	-	-
รวม	437,322	-	58,288	9,176,634	9,672,244			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	664	664	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,726,757	1,726,757	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,510,771	-	-	5,510,771	5.75 - 5.99	-	-
รวม	-	5,510,771	-	1,727,421	7,238,192			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ -	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลง	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	ตามราคาตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด								
เทียบเท่าเงินสด	1,147,344	-	91,827	909	1,240,080	1.25 - 1.70	0.00 - 1.00	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น								
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	4,249,398	4,249,398	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,055,801	5,055,801	-	-	-
รวม	1,147,344	-	91,827	9,306,108	10,545,279			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	2,582	2,582	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน								
ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	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			

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม					
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	469.48	594.68	0.0307	0.0304
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0307	0.0304
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	1,960.00	0.0307	0.0304

สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0307	0.0304
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	1,960.00	0.0307	0.0304

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)			
บริษัทฯ			
3,590.00 ล้านบาท	99.72 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
1,960.00 ล้านบาท	54.90 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0280	มิถุนายน 2563
บริษัทย่อย			
469.48 ล้านบาท	14.34 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
บริษัทฯ			
3,590.00 ล้านบาท	99.72 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
1,960.00 ล้านบาท	54.90 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0280	มิถุนายน 2563
บริษัทย่อย			
594.68 ล้านบาท	18.17 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายได้ตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดยกเว้นหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้และตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,521,922)	(5,562,981)	(5,504,550)	(5,594,982)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	25,450	-	(13,439)
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	6,431	7,723	3,950	2,861
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	559,158	585,278	523,133	528,122

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,521,922)	(5,562,981)	(5,504,550)	(5,594,982)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	559,158	585,278	523,133	528,122

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย โดยใช้ราคาปิด ณ วันที่รายงาน
- ข) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ และเส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.19:1 (2560: 1.34:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.64:1 (2560: 0.63:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

35. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับการอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จำนวน 51,965,068 บาท จากเดิม 1,611,256,930 บาท เป็น 1,559,291,862 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้จำนวน 51,965,068 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ซึ่งหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ดังกล่าวส่วนใหญ่มาจากใบสำคัญแสดงสิทธิซึ่งไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ

36. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56,790	56,719	15,304	37,945
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7,834	5,918	128,062	130,027
น้ำมันเชื้อเพลิง	2,957	1,714	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	2,693	2,600	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	192	616	-	-
อื่น ๆ	941	1,298	389	389
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	3,826	4,514	389	389
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	71,407	68,865	143,755	168,361

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	154,702	154,702
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	200,254	203,510
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,261	2,310	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	568	568	568	568
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	17,430	16,128	17,231	16,007
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	690,582	718,300	291	326
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	11	-	11
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน	1,595	1,583	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	67,900	67,900	67,644	67,644
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	5,952	6,508	-	-
อื่น ๆ	150	93	126	73
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	75,597	76,084	67,770	67,717
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	786,438	813,401	440,816	442,841
รวมสินทรัพย์	857,845	882,266	584,571	611,202
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,274	2,152	21	79
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	53,213	58,745
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,661	2,667	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5,946	8,582	1,326	4,701
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	1,097	1,108	787	793
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	11,978	14,509	55,347	64,318
รายได้รับล่วงหน้า	614	1,122	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	57,850	24,555	-	-
ภายหลังหนึ่งปี	30	6	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	668	624	424	390
รวมหนี้สินหมุนเวียน	71,140	40,816	55,771	64,708

บริษัท พรีเมียม ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	220,349	290,181	-	-
หุ้นกู้	169,824	168,433	169,824	168,433
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	1,843	2,544	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	3,456	2,839	2,766	2,270
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	395,472	463,997	172,590	170,703
รวมหนี้สิน	466,612	504,813	228,361	235,411
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	52,598	52,598	52,598	52,598
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	51,055	51,055	51,055	51,055
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,290	63,284	63,290	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	543	516	543	516
ยังไม่ได้จัดสรร	256,547	242,520	233,701	253,315
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,284)	(2,004)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	391,232	377,452	356,210	375,791
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทฯ	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	391,233	377,453	356,210	375,791
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	857,845	882,266	584,571	611,202

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	126,440	109,467	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	25,876	18,746	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	152,316	128,213	-	-
รายได้จากการให้บริการ	114	112	2,806	2,516
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	-	938	-	57
กำไรจากการยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือ	-	180	-	180
ดอกเบี้ยรับ	1,148	698	637	516
รายได้อื่น	-	4	-	-
รวมรายได้	153,578	130,145	3,443	3,269
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	50,225	49,642	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	5,669	4,031	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	7,855	5,157	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	63,749	58,830	-	-
ค่าเสื่อมราคา	36,644	34,630	92	104
ต้นทุนการให้บริการ	162	134	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนใน				
บริษัทย่อย	-	-	3,256	2,779
ดอกเบี้ยจ่ายสินเชื่อกู้ยืมไม่มี				
หลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				
ตามสัญญาฉบับข้อพิพาท	-	3,382	-	3,382
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	11,030	9,542	7,151	7,699
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,996	2,444	2,881	2,317
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	(114)	(222)	-	81
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	164	359	132	183
รวมค่าใช้จ่าย	114,631	109,099	13,512	16,545

บริษัท พรีเมียม ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจาก				
เงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่าย				
ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	38,947	21,046	(10,069)	(13,276)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	751	300	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน				
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	39,698	21,346	(10,069)	(13,276)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(25,537)	(25,099)	(9,506)	(9,465)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	14,161	(3,753)	(19,575)	(22,741)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(65)	(5)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	14,096	(3,758)	(19,575)	(22,741)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	14,096	(3,758)	(19,575)	(22,741)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	14,096	(3,758)	(19,575)	(22,741)
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น				
ของบริษัทฯ	0.0090	(0.0024)	(0.0126)	(0.0146)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	1,559,287	1,559,281	1,559,287	1,559,281

37. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562

รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
รายการเช่าสำนักงาน	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	1.59	1.69	สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์	- สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด ของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 67.75 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	0.15	-	การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย (ที่อยู่อาศัยของพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการจัดการทรัพย์สินของบริษัทย่อย
รายการซื้อตัวเครื่องบิน	บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 58.13 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	8.58	6.73	โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตัวเครื่องบินยังมีความจำเป็นสำหรับการเดินทางของลูกเรือเพื่อไปทำงานบนเรือ และการเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคา และการให้บริการ นอกจากนั้น การที่มีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
การบำรุงรักษา ระบบเครื่องปรับอากาศ ในส่วน สำนักงาน และ ห้องพักอาศัย สำหรับพนักงาน ของบริษัทฯ และ บริษัทย่อย	บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิจิต้า ขำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้น ของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของ นางสาวนิจิต้า ขำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ขำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 99.85 ของหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	0.89	0.23	การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และ ห้องพักอาศัยนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด โดยพิจารณาจาก ความสามารถในการแข่งขันทางด้าน ราคาและการให้บริการ
การใช้บริการ โรงแรมและการ บริหารจัดการ	บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิจิต้า ขำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ขำห์ ใน ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้น ของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาว นิจิต้า ขำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ขำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 85.93 ของหุ้นที่ออก และชำระแล้ว - นายอุษรุ คาลี วาเคีย และนายกิริต ขำห์ในฐานะ กรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	0.87	0.98	ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการของโรงแรม อวานี เอเทรียม กรุงเทพฯ ซึ่งบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นเจ้าของ (เช่น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและการประชุม อื่นๆ) และค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการ ดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ บริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและ การให้บริการ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
ค่าเบี้ยประกัน	<p>บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - นายอิษฎ์ชาญ ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด - นางสาวสมิหรา ขาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิตติ ขาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ขาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ขาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 53.47 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ขาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 56.35 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	2.57	2.72	<p>การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และการประกันภัยอื่นๆสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เนื่องจากการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ในการทำรายการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ หลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทน ประกันภัยอื่นๆ ในตลาด</p>

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
รายการให้คำปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	บริษัท เดวอน มารีน จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน - นายแฮร์รี เร ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรเขยของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ - นางอติบา ฮาซิม ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรสาวของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท เดวอน มารีน จำกัดของนายแฮร์รี เรและนางอติบา ฮาซิม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561: ร้อยละ 100 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	5.80	4.68	การบริการต่างๆ ของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด ซึ่งมีสำนักงานตั้งอยู่ที่สหราชอาณาจักร เช่น การจัดหาผู้เช่าเรือ และการพัฒนาธุรกิจในตลาดยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยเป็นการเปิดตลาดและโอกาสทางธุรกิจให้แก่บริษัทฯ ซึ่งในอดีตบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากความแตกต่างของเวลา จากที่ตั้งของสำนักงานบริษัทฯ และเวลาทำการ

นโยบายหรือแนวนโยบายการทำการค้าระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต อย่างระมัดระวัง โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้ อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำการค้ากับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการค้าที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรม และเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการค้าที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงินและรายงานประจำปีของบริษัทฯ

บุคคลอ้างอิง

- นายทะเบียนหลักกรรพ** • **บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด**
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999
E-mail : contact.tsd@set.or.th
Website : <http://www.tsd.co.th>
- นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้** • **ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)**
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>
- ธนาคารหลัก** • **ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)**
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>
- **ธนาคารสีกอร์ไทย 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 อาคารเลคริชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 264-9090 โทรสาร : 66-2 264-0789
E-mail : EY.Thailand@th.ey.com
Website : <http://www.ey.com/TH/en/Home>
- ที่ปรึกษากฎหมายหลัก** • **WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP**
6 Battery Road #28-00 Singapore 049909
โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454
E-mail : singaporeinfo@wfw.com
Website : <http://www.wfw.com>



บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาร์เธย์เฮาส์ 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/ldisc/th/FinancialReport/R561-0000001319>

http://www.preciousshipping.com/index.php?option=com_content&view=article&id=37&Itemid=160&lang=th