

รายงาน ประจำปี 2562



บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)





วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก



ค่านิยม



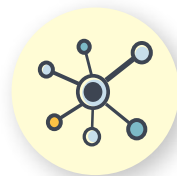
ความซื่อสัตย์สุจริต



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



นวัตกรรม



สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	14
กองกำลังเรือ	34
โครงสร้างรายได้	35
คณะกรรมการบริษัท	36
โครงสร้างองค์กร	38
รายงานจากคณะกรรมการ	40
รายงานคณะกรรมการบริหาร	61
รายงานคณะกรรมการสรรหา	62
รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	63
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	64
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	68
การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน	96
การควบคุมภายใน	97
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	99
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	147
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	155
โครงสร้างการจัดการ	156
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	164
คณะผู้บริหาร	176
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	183
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	198
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	199
งบการเงิน	205
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	215
รายการที่เกี่ยวข้องโยกัน	288
บุคคลอ้างอิง	295

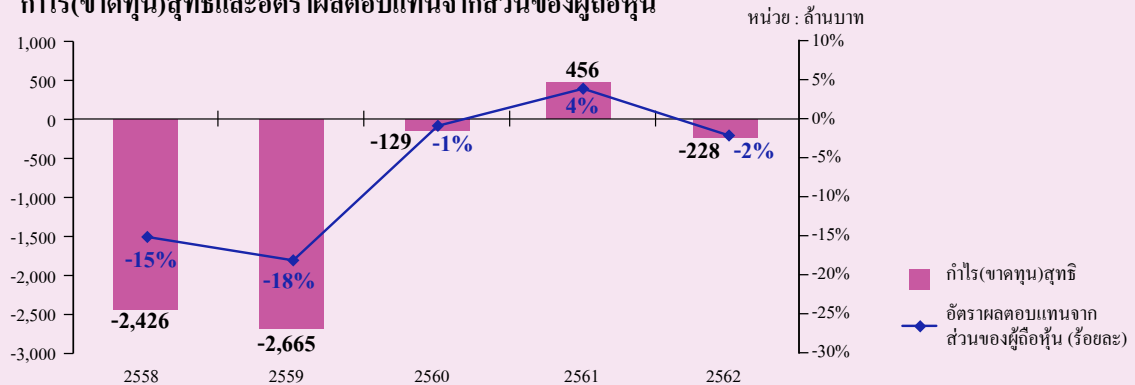
จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

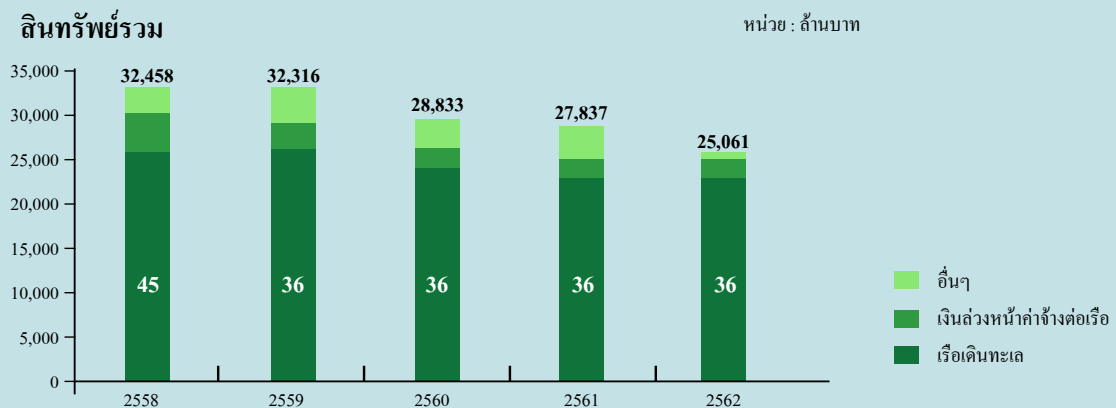
รายการ	2562	2561	2560	2559	2558
รายได้จากการเดินเรือ	4,144.28	4,929.11	4,328.90	3,682.42	4,248.98
ต้นทุนการเดินเรือ	1,984.15	2,065.54	1,990.23	2,485.96	3,083.78
กำไรขั้นต้น	2,160.13	2,863.57	2,338.67	1,196.46	1,165.20
รายได้รวม	4,183.03	4,970.12	4,394.63	3,791.79	4,263.92
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,245.23	3,351.25	3,364.08	3,846.67	4,071.28
ค่าเสื่อมราคา	1,183.43	1,184.95	1,169.84	1,366.40	1,505.20
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	0.00	566.56	840.77
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	0.00	0.00	680.29	279.03
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	19.85	24.42	10.00	3.29	8.24
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(225.78)	458.34	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.71	2.14	0.19	0.06	1.66
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	(228.49)	456.20	(129.48)	(2,664.90)	(2,425.78)
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,680.52	2,317.15	2,250.59	3,101.02	1,029.12
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	20,097.55	22,409.26	23,474.67	25,671.52	25,329.89
สินทรัพย์รวม	25,060.55	27,836.91	28,833.24	32,316.03	32,457.82
หนี้สินหมุนเวียนรวม	4,712.25	2,308.47	1,333.91	1,227.98	6,109.35
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,011.89	7,150.29	9,483.37	10,846.82	9,206.50
หนี้สินรวม	13,501.50	15,141.45	16,497.75	18,656.98	15,971.65
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.29	1,559.28	1,559.28	1,559.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	11,559.05	12,695.46	12,335.49	13,659.05	16,486.17
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,890.41	2,256.03	2,010.43	693.27	1,045.77
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(427.48)	(272.23)	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,009.32)	(1,983.65)	(949.42)	2,355.90	2,259.24
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	7.41	8.14	7.91	8.74	10.57
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.15)	0.29	(0.08)	(1.71)	(1.82)
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	52.12	58.10	54.02	32.49	27.42
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(5.46)	9.18	(2.95)	(70.28)	(56.89)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(1.88)	3.65	(1.00)	(17.68)	(15.27)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.86)	1.61	(0.42)	(8.23)	(8.04)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.17	1.19	1.34	1.37	0.97
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	36	36	45
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	30.1540	32.4498	32.6809	35.8307	36.0886
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน (เฉลี่ยของปี)	30.9637	32.3223	33.8038	35.2715	34.4187

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

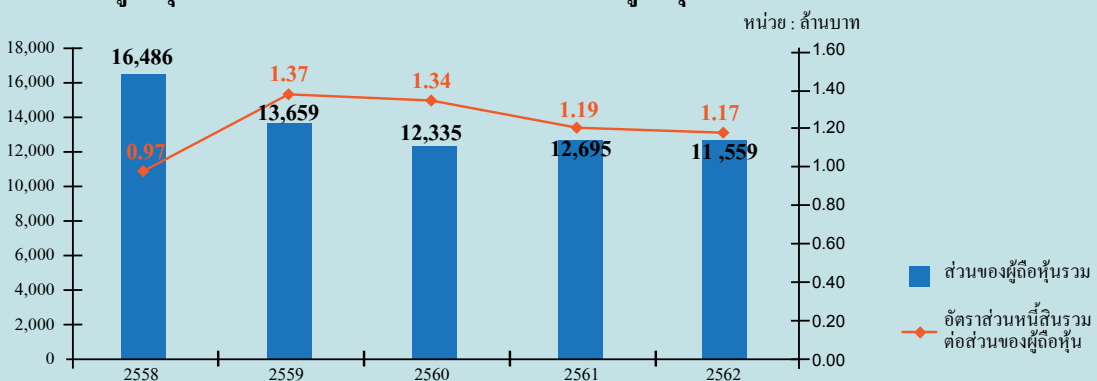
กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



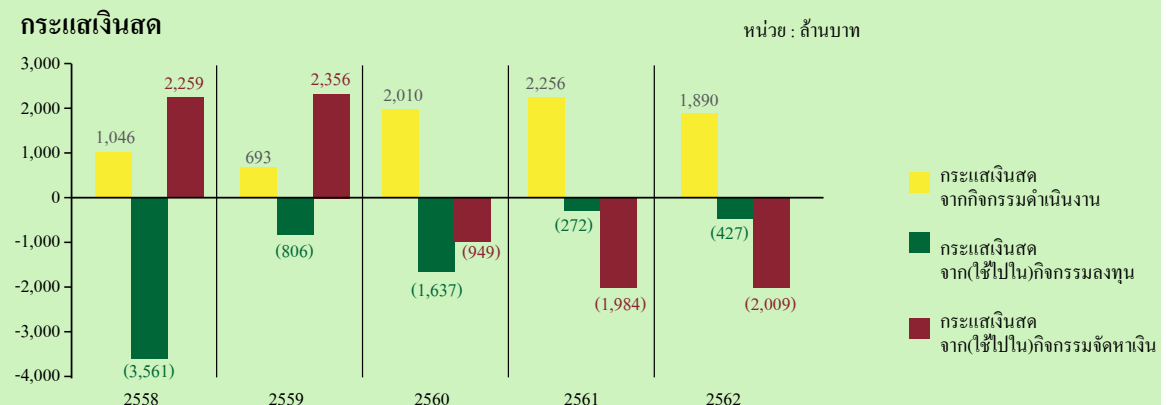
สินทรัพย์รวม



ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



กระแสเงินสด





* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL

บริษัทโฮลดิ้ง

การจัดการ
ท่าเรือ

ผู้บริหารเรือ

บริษัท
เกรท เซอร์เคิล
ชิปปิง เอเยนซี จำกัด
ประเทศไทย
99.99%

บริษัท ฟรีเซียส
โพรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด
ประเทศสิงคโปร์
100%*

ลำดับในรอบ

บริษัท
จัดตั้งขึ้นในประเทศ
อัตราร้อยละของการถือหุ้น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารพาณิชย์ 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 8 ตุลาคม 2562

หุ้นสามัญ

ทุนจดทะเบียน	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)

การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564

สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี

อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นที่ออก
ผู้แทนผู้ถือหุ้น
นายทะเบียนหุ้น
กฎหมายที่ใช้บังคับ

BB+ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2562
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายไทย

การออกหุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563

สัญลักษณ์ตราสารหนี้
(สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)

PSL206A

วงเงินหุ้นที่ออก

1,960 ล้านบาท

ชนิดของหุ้น

หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ 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)

กฎหมายที่ใช้บังคับ

กฎหมายไทย

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมทัลลส์ 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 (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	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 (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	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 ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัลส จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ส จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
24	บริษัท พรีเมียมส แอปพลิเคชัน จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียมส จัสตินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียมส ออคิสส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียมส ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียมส คลิฟส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียมส ฮิลล์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียมส เมาน์เทนส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเมียมส ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเมียมส ซิตีส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียมส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียมส ออานาเม้นท์ จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียมส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียมส วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียมส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
39	บริษัท พรีเมียมส ซิปป์ (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
40	บริษัท พรีเมียมส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเมียมส สปาร์กส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเมียมส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเมียมส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียมส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียมส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเมียมส ธอท์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
47	บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเมียม กลอรี่ส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียม วิสคอม ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเมียม ซอนเนทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โกลด์คิง คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท อินเตอร์เนชันแนล 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) (พีเอสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั่วโลก คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 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 มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบเรือในปี 2555 เรือขนาดซูปราแมกซ์เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือขนาดแฮนด์ไซด์แต่ยังคงสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภทและสามารถเข้าท่าเรือขนาดเล็กหลายแห่งได้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000/69,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรมเรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตันในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้รับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปูน สินแร่และเนื้อแร่ ถ่านหิน ไม้ซุงและอื่นๆ ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) สหรัฐอเมริกา/แคนาดา 2) ยุโรป 3) ละตินอเมริกา-แอฟริกา 4) อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตรากำไรที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ 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) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

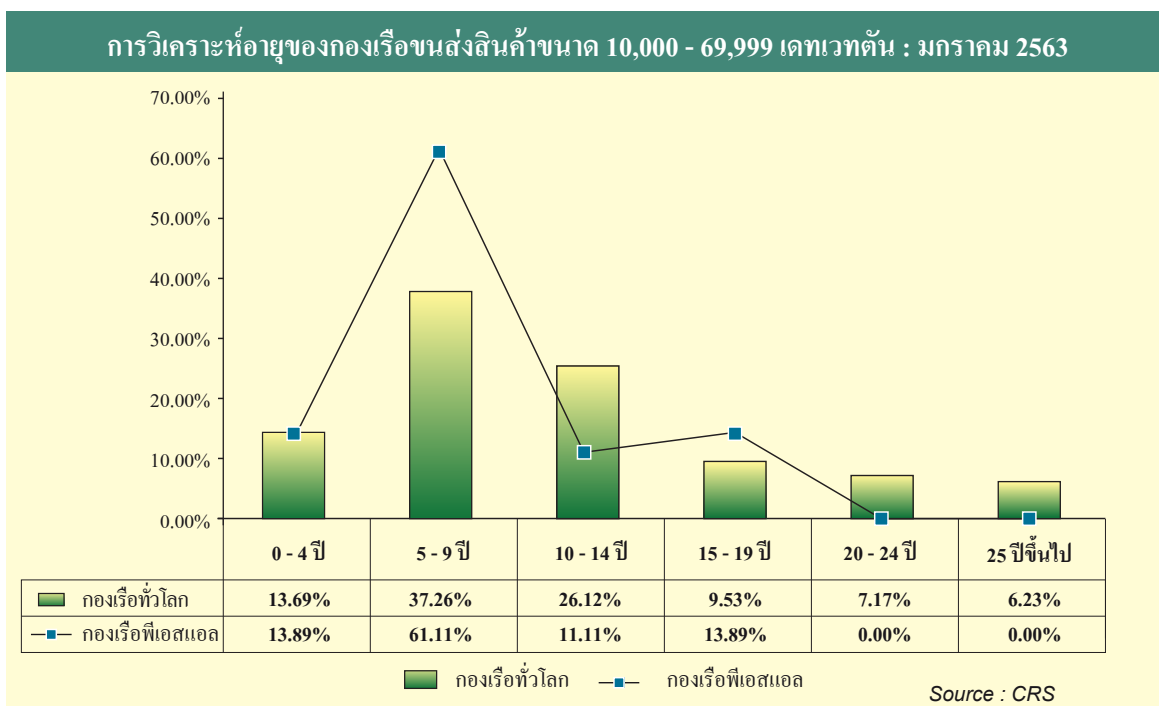
เส้นทางเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีบริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป 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 - 2562 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือฟิเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 8 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ประมาณ 11 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตันและกองเรือฟิเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2563



1.3 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของฟิเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

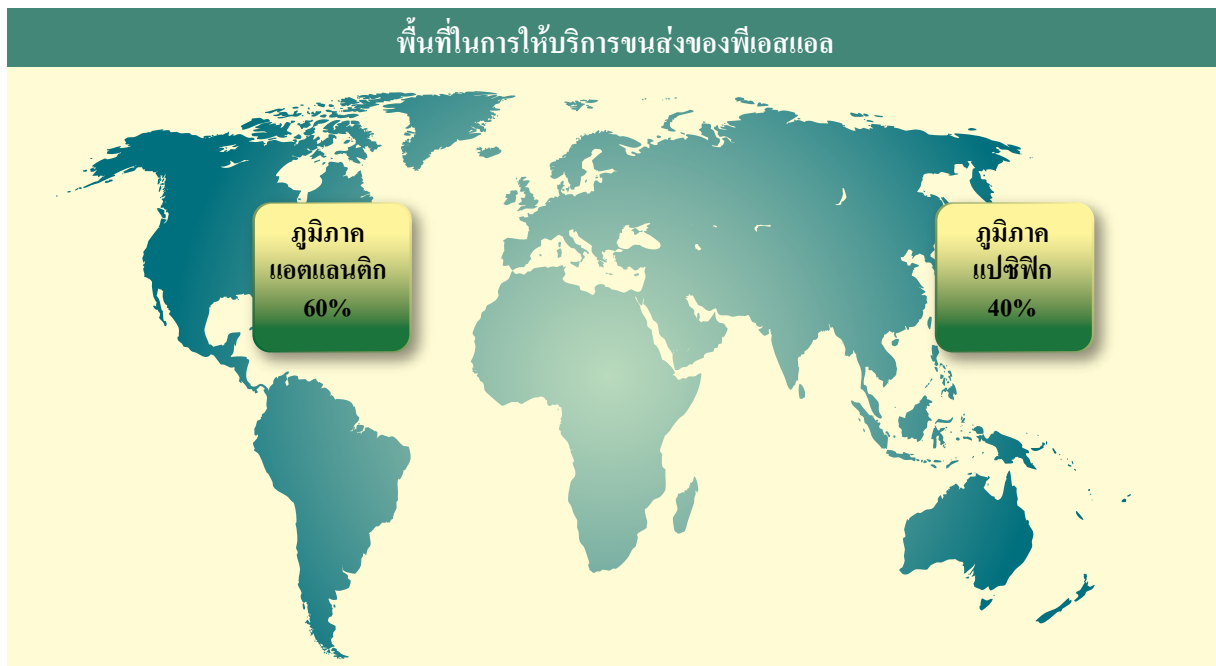
1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2560		2561		2562	
ซีเมนต์	120	32.88%	116	30.13%	130	32.66%
สินค้าการเกษตร	69	18.90%	63	16.36%	63	15.83%
เหล็ก	42	11.51%	40	10.39%	50	12.56%
ปุ๋ย	26	7.12%	28	7.27%	28	7.04%
แร่ธาตุและสินแร่	39	10.68%	45	11.69%	43	10.80%
ถ่านหิน	29	7.95%	37	9.61%	33	8.29%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	6	1.64%	11	2.86%	13	3.27%
อื่นๆ	34	9.32%	45	11.69%	38	9.55%
รวมทั้งสิ้น	365	100.00%	385	100.00%	398	100.00%

2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2560		2561		2562	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	21	5.75%	34	8.83%	32	8.04%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	344	94.25%	351	91.17%	366	91.96%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



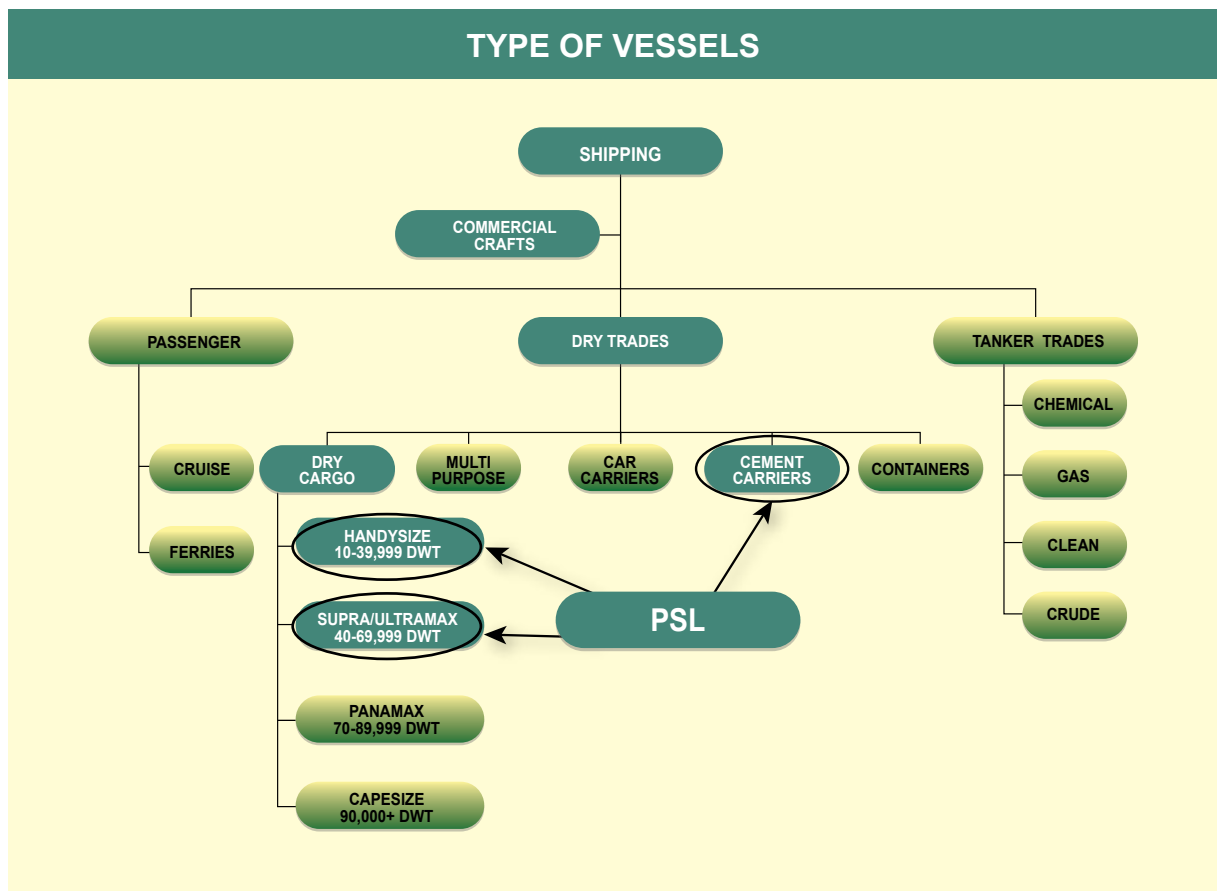
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ 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

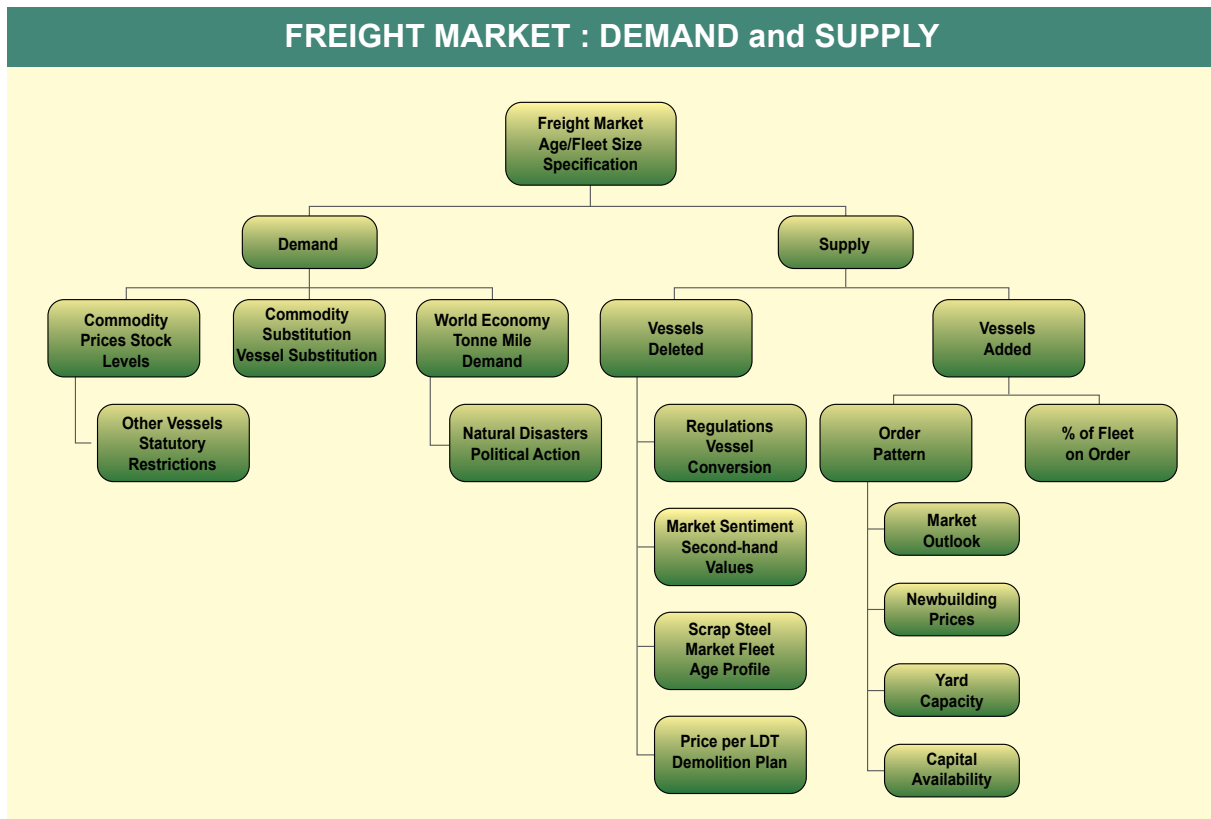
ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองเรือโลกขนาดระวาง 10,000 - 69,999 เดทเวตัน มีประมาณ 7,657 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 123 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 2 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำที่ยาวนานยิ่งย่อเริ่มเมื่อกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรตุเกสคำอธิบายด้านล่าง ในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการณ์โลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในช่วงปี 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 ได้ลดลงจาก 1,271 จุด ณ สิ้นปี 2561 มาอยู่ที่ระดับ 1,090 จุด ณ สิ้นปี 2562 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงเนื่องจากอุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริกาที่ระบาดที่จีน อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนยังคงแข็งแกร่งและถือเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยพยุงให้ตลาดอยู่ในระดับที่เหมาะสมในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2562 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับต่ำ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง การจำกัดปริมาณค่ากำเหน็จในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จะส่งผลให้อัตราการรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ได้ปรับตัวดีขึ้นจาก 2 - 3 ปีก่อน และบริษัทฯ หวังว่าจะได้เห็นการปรับตัวที่ดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองตลอดปี 2563 และปีต่อไป

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่สำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่สะท้อนเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซูปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนดีไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ คำนวณจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนดีไซส์ในการคำนวณค่าดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรที่ปรับปรุงดังนี้

$$((\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} \times \text{ร้อยละ 40}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30})) \times 0.1$$

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้
ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.80 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 72,360 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 33 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 32 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12.5 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 23 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนหรือทะเลดำ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และเกาหลีใต้น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5

เส้นทางที่ 1ค: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15

เส้นทางที่ 4ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

- เส้นทางที่ 4x:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw-/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 10:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุด

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตัน (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตัน (BHSI) คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

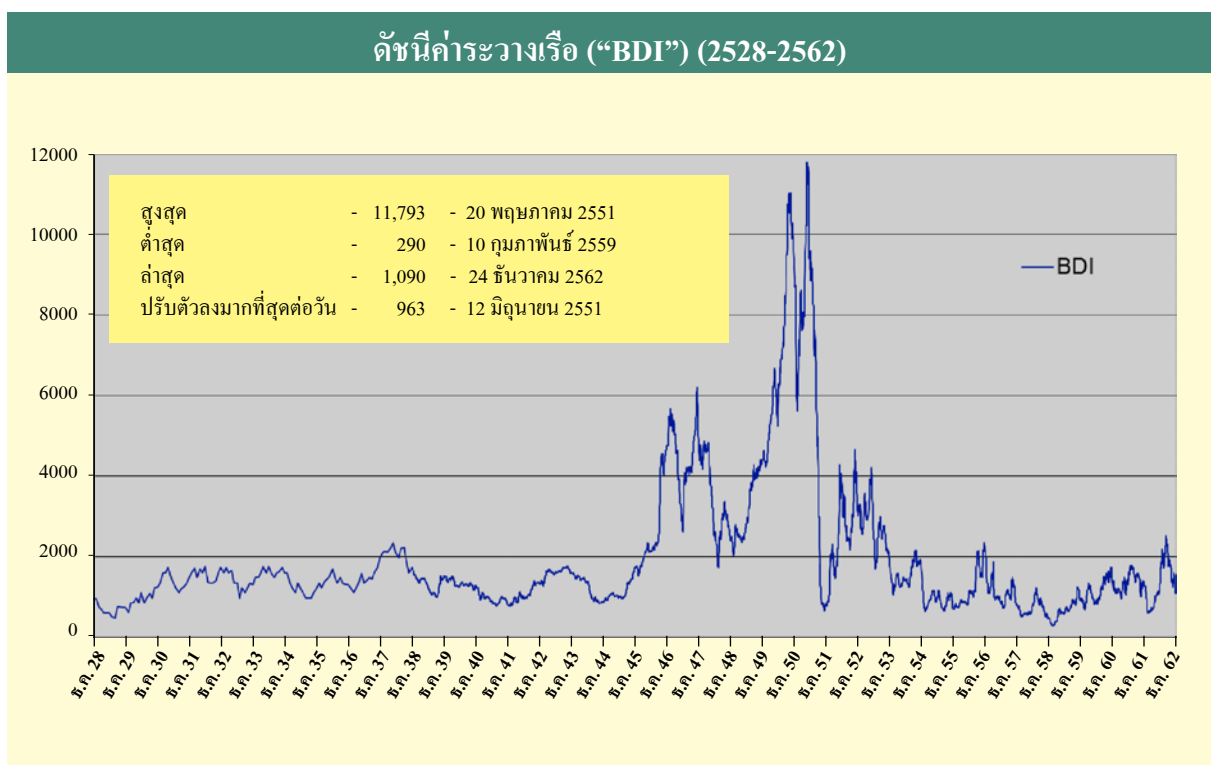
การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานึ่งเที่ยวเรือ 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 กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2562)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

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

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติ และเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือลำนั้นสามารถทำการเดินเรือไปยังน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าตามท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้ จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และรายละเอียดของเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations “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 ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง 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 จึงได้ออกกฎหมายให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ก็อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (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

ช่วงที่สามซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ทำหายอย่างมากในช่วงแรกเนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความปลอดภัยและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางเลือกอีกทางที่สามารถทำได้ คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือ ซึ่งก็ถือเป็นเรื่องที่ทำหายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านทางเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในขณะที่เรือมีการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา อย่างไรก็ตาม หลายๆ ประเทศได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำที่ใช้ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้นๆ และเป็นไปได้ว่า จะมีการห้ามดังกล่าวในหลายๆ ประเทศทั่วโลก อันส่งผลให้การลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นมีความเสี่ยง นอกจากนั้น หลายหลายประเทศได้ห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (“Open Loop Scrubbers”) เนื่องจากระบบดังกล่าวจะมีการทิ้งกำมะถันที่ถูกแยกออกมาลงสู่ทะเลในน่านน้ำของประเทศนั้นๆ

โปรดระลึกไว้ว่า พื้นที่ของเขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับพื้นที่ของเขตควบคุมขยะบริเวณทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือ นั้น จะรวมพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตชายฝั่งทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

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 ลำ ในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับบริหารจัดการ/ปฏิบัติการ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท” 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) และวอชิงตัน ดี.ซี. ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 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 ของกฎหมายขนาวี 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) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก 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 ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ถูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกลำ 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) ได้ถูกนำมาใช้แทนที่ใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการปนเปื้อนในหลายๆรูปแบบอาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ 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/หรือแหล่งสะสมหรือพาหะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต 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 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ 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 ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือ ภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆ ปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลก ได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ 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 เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือ

พร้อมกับการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2562 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 21 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 25 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG เรือที่เหลือของบริษัทฯ จะถูกทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ภายในเดือนพฤศจิกายน ปี 2565 ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดโดย IMO / USCG

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเลที่จัดทำโดย IMO ได้มีการตกลงว่าภายในครั้งแรกของการตรวจสอบเอกสารประจำปีของการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทหลังจากวันที่ 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 มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

เรือมีระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นโดยเป็นการพึ่งพาระบบดิจิทัล ระบบรวบรวมข้อมูล และระบบอัตโนมัติ จึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่างๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบและเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่างเช่น มีการติดมัลแวร์จากการใช้อุปกรณ์ต่างๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

บริษัทฯ ได้มีการทำสัญญากับบริษัท Lloyds Register และบริษัทในเครือ กล่าวคือ บริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้คำปรึกษาทางความปลอดภัยด้านไซเบอร์ เพื่อให้ทำการประเมินจุดอ่อนของเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงานที่สำนักงานของบริษัทฯ และบนเรือ รวมถึงการดำเนินการทดสอบโดยการเจาะระบบของบริษัทฯ เพื่อทำการประเมินผลและพัฒนาความปลอดภัยด้านไซเบอร์ บริษัทฯ คาดว่าแผนการดังกล่าวจะเสร็จสิ้นภายในเดือนมีนาคม 2563

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 การระบุที่หมาย 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 ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในระหว่างการใช้งานตามปกติ 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 โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอัคคีภัยทางทะเล (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 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเพรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการชักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาค่าเรือ 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 มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดให้เรือต้องเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามที่กำหนดข้างต้นเมื่อเรือเทียบท่า ให้ครอบคลุมทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป้อไห่ (Bohai Bay)

- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดครอบคลุมให้เรือทุกลำที่แล่นเรืออยู่ในพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) ใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป้อไห่ (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) เรือทุกลำจะต้องจัดทำรายงานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เดินเรือไปทั่วโลก ส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จะถูกนำไปตรวจสอบยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO หนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวจะออกให้ภายในวันที่ 31 พฤษภาคม 2563
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทาน จากสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
- 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) จะต้องมียุบนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป
เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปได้ส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนด และได้รับหนังสือรับรองจาก Bureau Veritas ซึ่งเป็นสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”)) เรือของบริษัทฯ จำนวน 15 ลำได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว และเรืออีก 9 ลำกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ บริษัทฯ คาดว่าเรือที่เหลือทั้งหมดจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎก่อนสิ้นปี 2563 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยสหภาพยุโรป

17. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือ ภายใต้บันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือโดยเมื่อมีข้อบกพร่องที่สำคัญที่ถูกตรวจพบโดยผู้ตรวจสอบก็อาจจะส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนี้หน่วยงานการตรวจเรือของเมืองต่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือ รวมถึงเรื่องจากผู้ร้องเรียนอื่นๆ ผู้ซึ่งพบเห็นการกระทำอันเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

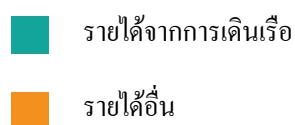
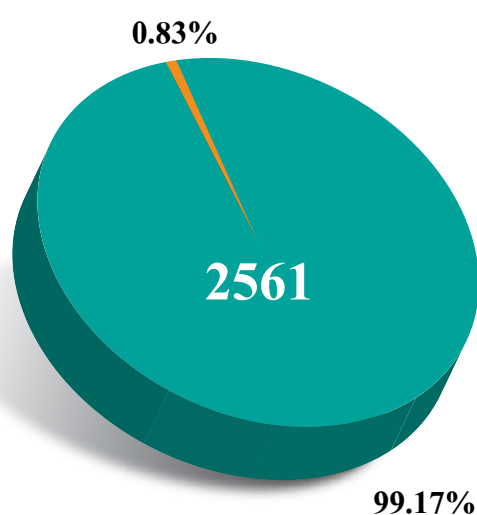
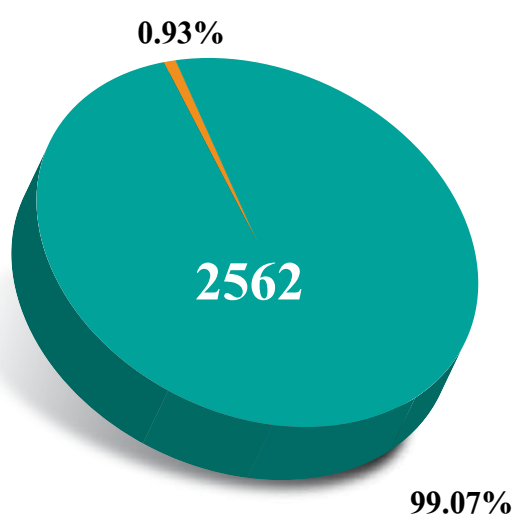
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาท)
1	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	7.63	7.60
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	12.58	11.60
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	13.32	12.50
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	12.31	10.80
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	12.46	11.00
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	13.39	12.00
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	11.91	10.50
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	12.09	10.60
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	15.00	14.00
10	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	15.07	14.00
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	22.51	21.50
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	22.93	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	19.04	17.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	19.21	17.70
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	19.85	18.50
เรือขนาดแฮนด์ไซส์ 15 ลำ		รวม		494,875	229.30	210.30
		ค่าเฉลี่ย		32,992	15.29	14.02
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	20.79	19.20
17	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	20.88	19.40
18	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	10.96	10.50
19	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	11.99	11.50
20	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	13.64	13.60
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	21.44	19.50
22	บารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	21.29	19.30
23	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	21.04	19.00
24	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	21.27	19.30
เรือขนาดซูปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	163.30	151.30
		ค่าเฉลี่ย		55,707	18.14	16.81
25	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	23.72	22.20
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	23.70	22.20
27	สรिता นารี	ไทย	2558	62,964	23.29	22.30
28	สาวิกา นารี	ไทย	2558	63,023	23.15	22.20
29	สาวิตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	23.17	22.50
30	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	23.65	22.50
31	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	23.80	22.50
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	24.65	24.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	189.13	180.40
		ค่าเฉลี่ย		63,126	23.64	22.55
33	อภิญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	20.29	26.75
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	20.88	26.75
35	ชญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	20.64	26.50
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	21.35	28.00
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	83.16	108.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	20.79	27.00
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,585,805	664.89	650.00
		ค่าเฉลี่ย		44,050	18.47	18.06

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2562		2561	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,144.28	99.07	4,929.11	99.17
รายได้อื่น	38.75	0.93	41.01	0.83
รวมรายได้	4,183.03	100.00	4,970.12	100.00





นายธีระ วิฐูชนิน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



นายกำธร ศิลาอ่อน

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการพิจารณา
- ค่าตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายคาลิด มอยบุคติน อาซิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ



นายกิริต ชำ

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายอิษฏ์ชาญ ชำ

- กรรมการ



นายคุชรู คาสี วาเตีย

- กรรมการ



นางสาวนิชิตา ชำ

- กรรมการ



**รองศาสตราจารย์
ดร. กวิตา ปานะนันท์**

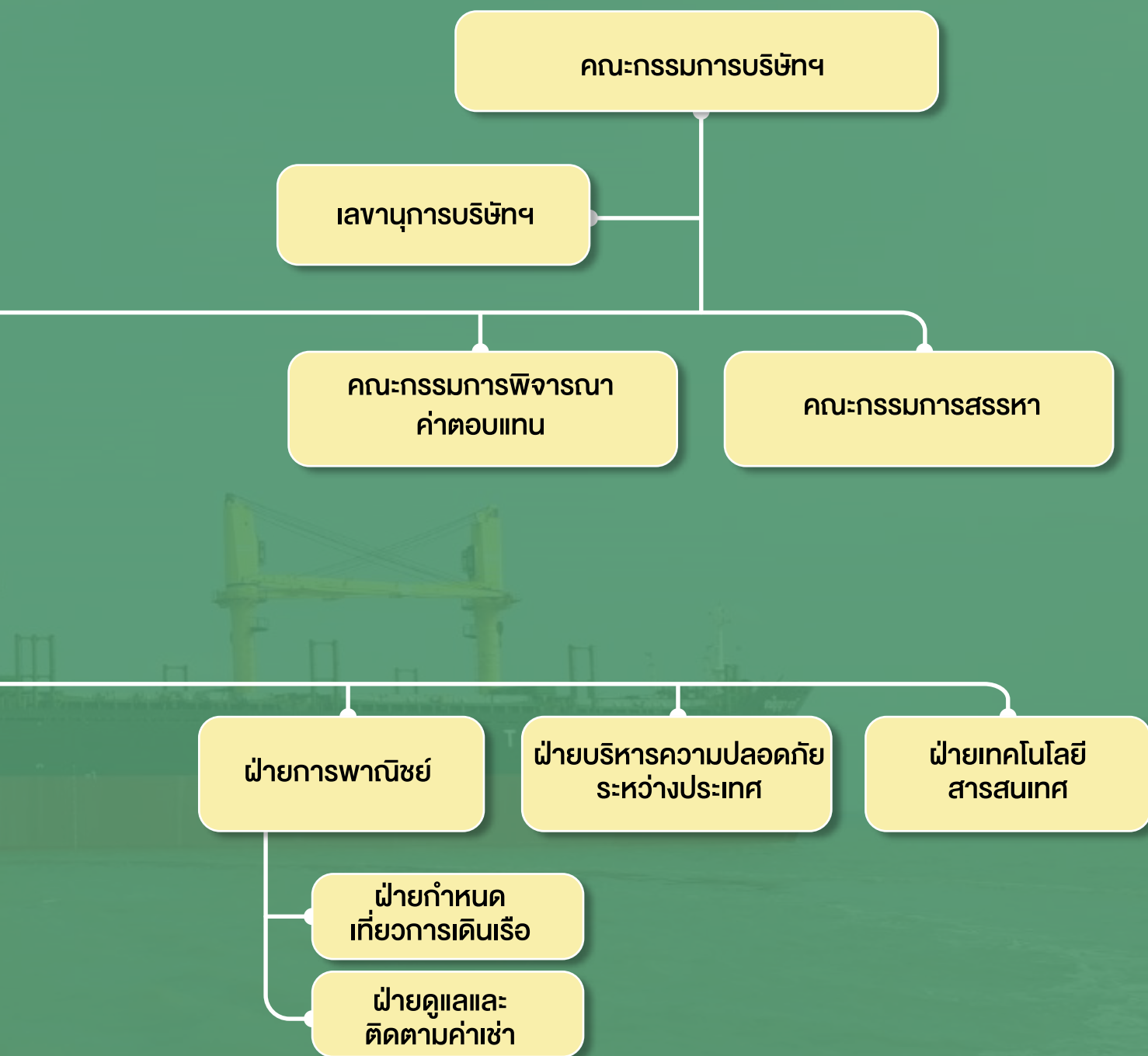
- กรรมการตรวจสอบและ
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการอิสระ



นางลิน เยน คีอก

- กรรมการตรวจสอบและ
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ







นายธีระ วิภูษิน

ประธานคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 31 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ตลาดค่าระวางและดัชนี BDI

ปี 2562 เป็นปีที่ตลาดมีความผันผวนอย่างรุนแรงอันเป็นผลมาจากสภาพอากาศที่แปรปรวน ภัยพิบัติจากการกระทำของมนุษย์ และสงครามทางการค้า อย่างไรก็ตาม แม้จะมีปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น ตลาดก็ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 ดังนั้น จึงดูเหมือนว่าการฟื้นตัวของตลาดที่เริ่มต้นขึ้นในปี 2560 เกิดการสะดุดเล็กน้อย แต่ยังคงมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวต่อไปในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า หากเจ้าของเรือต่าง ๆ ไม่ทำตลาดซักรอยสิ่งที่ได้ทำในอดีตโดยการสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นจากอู่ต่อเรือที่ต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

ปัจจัยสองประการที่ช่วยขับเคลื่อนดัชนี BDI กล่าวคือ ภาคอุปทานของเรือและภาคอุปสงค์ในการขนส่ง นับตั้งแต่ปี 2551 อุตสาหกรรมการเดินเรือได้เผชิญกับจำนวนเรือที่มากเกินไป แต่หลังจากปี 2559 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงอย่างมาก และภายในสิ้นปี 2562 มีปริมาณเพียงร้อยละ 9.31 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึงสิ้นปี 2566) ของปริมาณกองเรือโลก นอกจากนี้ แม้จะมีพาดหัวข่าวต่าง ๆ และความกังวลเกี่ยวกับสถานะเศรษฐกิจโลกถดถอย แต่สถานการณ์เศรษฐกิจเชิงมหภาคทั่วโลกยังคงมีเสถียรภาพอย่างน่าทึ่ง ด้วยปริมาณการขนส่งในแ่งดัน-ไมล์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ขยายตัวร้อยละ 1.09 ในปี 2562 ตามข้อมูลจาก Clarkson Research Services

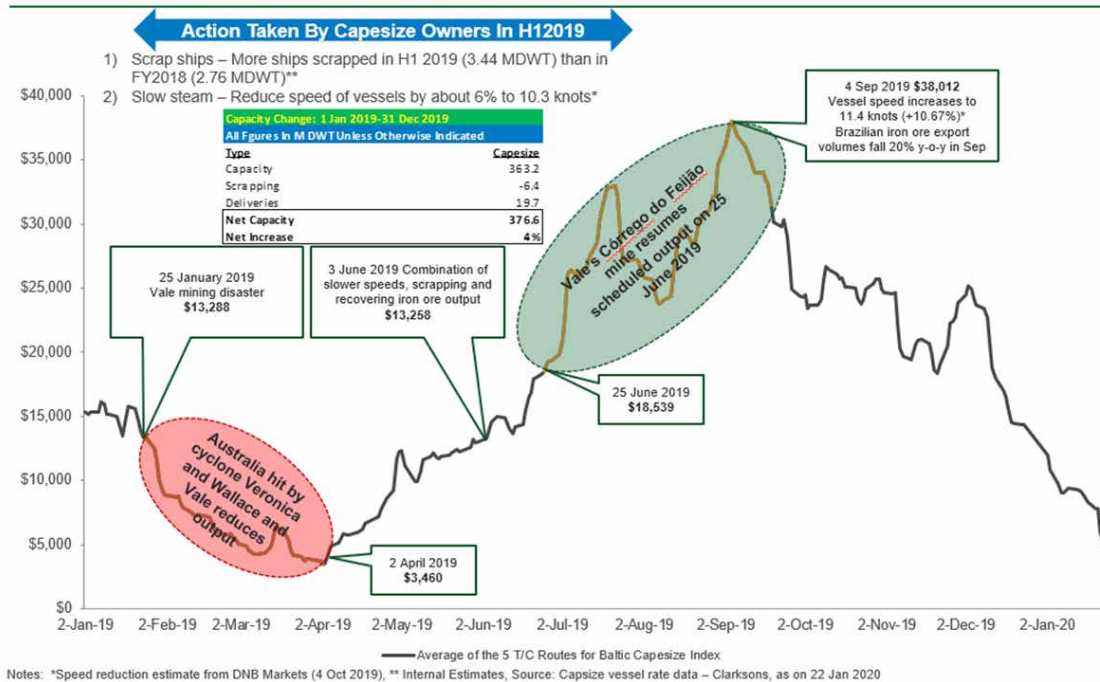
การลดลงของดัชนี BDI ในครั้งแรกของปี 2562 แทบจะไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยพื้นฐาน แต่เกิดจากการรวมตัวกันของเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการผลิตแร่เหล็กของโลก ในเดือนมกราคม 2562 ความสามารถในการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากภัยพิบัติที่เหมืองแร่เหล็ก Córrego do Feijão มีการคาดการณ์ว่ากำลังการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลจะได้รับผลกระทบประมาณร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 25 ขณะเดียวกันพายุเฮอริเคนสองลูกได้เข้าโจมตีในภูมิภาคที่มีเหมืองแร่เหล็กของออสเตรเลียทำให้การผลิตต้องหยุดลงอย่างมีนัยสำคัญ ผลที่ตามมาคือดัชนี BDI ร่วงลงจาก 1,282 จุดเมื่อต้นเดือนมกราคมสู่ 595 จุด ในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 หลังจากนั้นเจ้าของเรือขนาดแคปไซส์ได้เริ่มชะลอความเร็วของการแล่นเรือลงและเพิ่มปริมาณการรีไซเคิล ผลที่ตามมาคือดัชนี BDI เพิ่มขึ้นแตะ 1,354 จุดเมื่อสิ้นไตรมาสสอง และเมื่อการผลิตและการส่งออกกลับมาดำเนินการต่อดัชนี BDI พุ่งขึ้นแตะ 2,518 จุด ในไตรมาสสาม อย่างไรก็ตาม เมื่อสิ้นไตรมาสสาม เห็นได้ชัดว่าการฟื้นฟูได้ชะลอตัวลงเมื่อการรีไซเคิลเรือได้หยุดลงและมีการเพิ่มความเร็วในการแล่นเรือขนาดแคปไซส์



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

เพื่อให้เข้าใจตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2562 บริษัท ฯ ได้พิจารณาอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของเรือขนาดเคปไซส์ที่เริ่มต้นปีเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2562 ที่อัตรา 15,344 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 วันที่เกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติอันเลวร้ายที่เกิดขึ้นกับเหมือง Brumandinho ทางตอนใต้ของประเทศบราซิล ค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 13,288 เหรียญสหรัฐ เหตุการณ์ครั้งนี้ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 250 ราย และมีผลให้เหมืองทุกแห่งทางตอนใต้ของประเทศบราซิลต้องหยุดดำเนินการ โดยเหมืองเหล่านี้ส่งออกแร่เหล็กปริมาณ 90 ล้านตันต่อปีจากปริมาณการส่งออกแร่เหล็กทั้งหมดประมาณ 390 ล้านตันต่อปี ในขณะเดียวกันได้มีพายุโซนร้อนอีกสองลูกใหญ่ในประเทศออสเตรเลีย คือ พายุเวโรนิกา (Veronica) และพายุวอลเลซ (Wallace) ซึ่งเริ่มก่อตัวขึ้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม และสงบลงในวันที่ 16 เมษายน ส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กลดปริมาณลง ผลที่ตามมาคือ ค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ร่วงลงมาอยู่ที่ 3,460 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 เมษายน เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ดำเนินการสองประการดังนี้ ประการแรก คือ เจ้าของเรือได้ปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์มากขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 (3.44 ล้านเดทเวทตัน) โดยมีการปลดระวางมากกว่าการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมดในปี 2561 (2.76 ล้านเดทเวทตัน) ประการที่สอง คือ เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดอัตราความเร็วในการเล่นเรือลงร้อยละ 6 โดยอยู่ที่ประมาณ 10.3 น็อตต่อชั่วโมง ผลจากการดำเนินการดังกล่าว แม้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลหรือออสเตรเลียจะยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ อุปทานของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดลงพอที่จะทำให้เรือขนาดเคปไซส์ทำรายได้เฉลี่ย 13,258 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในวันที่ 3 มิถุนายน! อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์อยู่ที่ 18,539 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มิถุนายน ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับที่เหมือง Brumandinho ในประเทศบราซิลกลับมาดำเนินการตามปกติ และผลกระทบจากพายุในออสเตรเลียก็ได้หมดไป หลังจากนั้นอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ต่อวันต่อลำเรือได้พุ่งสูงขึ้นถึง 38,012 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 กันยายน! และแน่นอนว่าเจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้เพิ่มความเร็วในการเล่นเรือเป็น 11.4 น็อตต่อชั่วโมง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.67 จากอัตราความเร็วในการเล่นเรือเมื่อวันที่ 2 เมษายน อันเป็นการเพิ่มอุปทานปริมาณมากให้กับตลาด ดังนั้นอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ได้เริ่มลดลงอย่างช้า ๆ จนอยู่ที่ 14,337 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม ซึ่งเป็นวันแสดงการดำเนินงานวันสุดท้ายของปี การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเรือในครั้งนี้ชี้ให้เห็นสองประเด็นที่ชัดเจน กล่าวคือ ใกล้ถึงจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน และการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในปริมาณสินค้าหรือภาคอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในอุปทานของเรือจากการริเริ่มเคิลเรือหรือการลดความเร็วในการเล่นเรือลง สามารถส่งผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าเรือรายวันได้

Supply & Demand Imbalances and Their Impact on Capesize Rates



ภาคอุปสงค์ในอนาคต

ขณะนี้บริษัทฯ มีความมั่นใจมากขึ้นเกี่ยวกับสถานการณ์ในปี 2563 เมื่อเทียบกับความมั่นใจของบริษัทฯ ในช่วงเมื่อไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมาเนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางเศรษฐกิจทั่วโลกที่คลี่คลายลง กล่าวคือ ชัยชนะครั้งยิ่งใหญ่ของพรรคอนุรักษนิยมในการจัดความไม่แน่นอนของ Brexit การประกาศข้อตกลงทางการค้าเฟสแรก ระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ยืนยันว่าธนาคารจะจัดสรรสภาพคล่องทางการเงินที่เพียงพอเพื่อจะทำให้แน่ใจว่าอัตราดอกเบี้ยระยะสั้นจะไม่เพิ่มขึ้น และรัฐบาลจีนได้ประกาศชัดเจนว่ารัฐบาลจะใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาเศรษฐกิจของจีนให้ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ปัจจัยเล็ก ๆ ที่ทำให้สถานการณ์แย่งชิงคือการที่ประธานาธิบดีทรัมป์ปล่อยสัญญาณพลสุเลมานีชายผู้มีอิทธิพลเป็นอันดับสองของอิหร่าน ส่งผลให้ความตึงเครียดทางการเมืองพลิกกลับมาใหม่

เมื่อเร็ว ๆ นี้ การระบาดของไวรัสโคโรนาในประเทศจีนได้ส่งให้บริษัทต่าง ๆ จำเป็นต้องขยายวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีนออกไปอย่างกะทันหัน ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ซึ่งคาดว่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติเมื่อผู้คนกลับไปทำงานตามปกติอีกครั้ง

ธนาคารกลางของสหรัฐฯ

ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ดำเนินการเช่นเดียวกับธนาคารกลางของประเทศอื่น ๆ โดยได้เริ่มผ่อนคลายนโยบายการเงินมากขึ้นโดยการลดอัตราดอกเบี้ยและขยายขนาดของงบดุล ตามการบรรเทาของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ อัตราการว่างงานและตัวชี้วัดสำคัญอื่น ๆ ทำให้สภาพเศรษฐกิจของสหรัฐฯ มั่นคง ผลที่ตามคือผู้บริโภคมียอดเงินสำรองสำหรับการใช้จ่ายมากขึ้น และจากการประกาศข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกกับจีน ความไม่แน่นอนที่เผชิญในปี 2561 และ ปี 2562 ดูเหมือนว่าจะจางหายไปในปี 2563

สงครามทางการค้าและภาษี

ข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนจะส่งผลให้จีนเพิ่มการซื้อสินค้าจากสหรัฐอเมริกาอีกมูลค่า 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐในอีก 2 ปีข้างหน้า วัตถุดิบสามประเภทที่จีนสามารถนำเข้าจากสหรัฐฯ ได้อย่างง่ายดายได้แก่ ธัญพืช ถั่วเหลือง และน้ำมันและก๊าซ ในปี 2562 จีนนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 150.5 ล้านตันจากอินโดนีเซียซึ่งสามารถทำการขนส่งโดยใช้เวลาเพียง 6 วัน หากมีการนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 150.5 ล้านตันจากอเมริกาแทน จะต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งถึง 42 วัน หรือ คิดเป็นปริมาณต้นทุนโลจิสติกส์ที่มากกว่าการนำเข้าจากอินโดนีเซียถึง 7 เท่า

มีความเข้าใจผิดมากมายเกี่ยวกับสงครามทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า มาตราการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าไม่สามารถทำลายอุปสงค์ได้ ทรายใดที่สินค้าที่ถูกคว่ำบาตรยังสามารถหาได้จากผู้ผลิตรายอื่น/ประเทศอื่น หรือถูกแทนที่ด้วยสินค้าที่มีราคาใกล้เคียงกันซึ่งมีคุณสมบัติคล้ายกัน/เหมือนกัน สิ่งที่มาตราการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าทำได้คือทำให้การขนส่งสินค้าดังกล่าวลดประสิทธิภาพลง หากการเปลี่ยนผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้านำไปสู่ความแออัดของท่าเรือ การไหลของลงเรือที่ช้าลง (เมื่อเปรียบเทียบกับ ผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้าเดิม) และการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งในแง่ตันไมล์ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่ส่งผลต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ญี่ปุ่น

แม้จะมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี 2561 เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้ตกต่ำลงอย่างมากในปี 2562 การส่งออกของญี่ปุ่นลดลงทุก ๆ เดือนในปี 2562 และในเดือนพฤศจิกายนปี 2562 ตัวเลขการส่งออกลดลงร้อยละ 7.9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า IMF คาดการณ์ว่า GDP ของประเทศญี่ปุ่น จะมีการเติบโตร้อยละ 1.0 ในปี 2562 และ ร้อยละ 0.7 ในปี 2563 ท่ามกลางสถานการณ์ภูมิศาสตร์การเมืองเชิงบวกต่าง ๆ ผู้บริโภคยังได้รับผลกระทบเชิงลบในช่วงปลายปี 2562 เนื่องจากการประกาศขึ้นภาษีการบริโภค อย่างไรก็ตาม นักเศรษฐศาสตร์ไม่แน่ใจว่าการขึ้นภาษีการบริโภคจะส่งผลเสียต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภคหรือไม่ รัฐบาลญี่ปุ่นกำลังออกมาตรการกระตุ้นทางการเงินมูลค่า 2.39 แสนล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563 ข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างจีนกับสหรัฐช่วยคลายความตึงเครียดทางการค้าทั่วโลก การสนับสนุนทางการเงินภายในประเทศและอุปสงค์ของสินค้าญี่ปุ่นที่แข็งแกร่งทั่วโลกจะช่วยกระตุ้นให้มีความต้องการในสินค้าวัตถุดิบ อันจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ

สหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาและเป็นหนึ่งในกลุ่มส่งออกที่ใหญ่ที่สุดในโลก แม้จะเริ่มต้นปี 2562 อย่างสดใส ในช่วงที่เหลือของปีสหภาพยุโรปยังคงเห็นภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาเป็นส่วนใหญ่ นโยบายทางการเงินเชิงรุกของธนาคารกลางยุโรปได้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อผู้ฝากเงินในขณะที่ไม่สามารถเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคได้ เยอรมนีซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาค พิจารณาจากดัชนี PMI ของปี 2562 มีการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 0.6 (ซึ่งนับเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556) เศรษฐกิจได้รับการสนับสนุนจากอุปสงค์ภายในประเทศที่แข็งแกร่งและรัฐบาลยังคงมีงบประมาณทางการคลังเกินดุลที่สามารถพึ่งพาได้ หากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจยังคงแย่ต่อไปโดยรวมแล้วข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกน่าจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจที่พึ่งพาการค้าอย่างสหภาพยุโรป และนำไปสู่ความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นสำหรับการผลิตสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งจะช่วยเพิ่มความต้องการในการขนส่งทางเรือ

จีน

ตัวเลข GDP เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 ในปีงบประมาณ 2562 แม้จะมีข้อพิพาททางการค้ากับสหรัฐอเมริกา จีนยังคงนำเข้าถ่านหินจำนวนมหาศาล (299.7 ล้านตัน) และแร่เหล็ก (1,070 ล้านตัน) และได้สร้างสถิติใหม่อย่างต่อเนื่องสำหรับการผลิตเหล็ก (996.3 ล้านตัน) ข้อตกลงการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนน่าจะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าสินค้าเกษตรและสินค้าสำหรับผลิตพลังงานอย่างมากจากสหรัฐอเมริกา อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาสิ้นสุดปี 2562 ด้วยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคง ด้วยการคาดการณ์การเติบโตของตัวเลข GDP ที่ร้อยละ 2.3 แม้จะมีความไม่แน่นอนของนโยบายและข้อพิพาททางการค้ากับจีน ประกอบกับการสร้างงานที่แข็งแกร่งอัตราการว่างงานยังคงอยู่ที่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ การผ่อนคลายมาตรการทางเศรษฐกิจของธนาคารกลางสหรัฐน่าจะกระตุ้นให้เศรษฐกิจเติบโตในอนาคต การลงนามในข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนจะช่วยบรรเทาความตึงเครียดทางการค้า และนำไปสู่การส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์ไปยังประเทศจีนให้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ การส่งออกเหล่านี้จะเพิ่มอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางเรือ การที่ประธานาธิบดีทรัมป์ปล่อยสังหารนายพลสุเลมานีส่งผลให้ความตึงเครียดทางการเมืองพลิกกลับขึ้นมาใหม่

อินเดีย

แม้ว่าได้รับชัยชนะในการเลือกตั้งครั้งสำคัญและคำสั่งที่ชัดเจนสำหรับนายกรัฐมนตรี นเรนทรา โมดี ในการที่จะต้องทำให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้น เศรษฐกิจของอินเดียยังคงได้รับผลกระทบจากความชบเซาและความไร้ประสิทธิภาพของรัฐบาล IMF คาดการณ์ว่า GDP ของอินเดียจะเติบโตร้อยละ 4.8 ในปี 2562 และร้อยละ 5.8 ในปี 2563 ต้นเหตุของภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของอินเดียนั้นเกิดจากการขาดความเชื่อมั่นในภาคการเงินของประเทศ การบังคับใช้กฎระเบียบและการปฏิรูปที่อ่อนแอ การพึ่งพาแหล่งเงินทุนที่ไม่ได้มาจากธนาคารสำหรับภาคธุรกิจ และการกำกับดูแลที่ไม่ดีของธนาคารของรัฐ ปริมาณการผลิตเหล็กที่แข็งแกร่งควรนำไปสู่อุปสงค์ในแร่เหล็ก ถ่านหิน และถ่านหินโค้ก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มอุปสงค์ในภาคการขนส่งสินค้าทางเรือ

ภาคอุปทานของเรือในอนาคต

ภาคอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าเทกอง เริ่มต้นปี 2562 อุปทานเรืออยู่ที่ 840.82 ล้านเดทเวทตัน และจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 873.43 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 8.23 ล้านเดทเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 40.82 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.88 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 81.3 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 9.31 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2563 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเติบโตสุทธิร้อยละ 2.96 ในปี 2562 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแสนดี/ซูปรา/อัลตรา ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 17.70 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 5.65 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2563 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2563 ร้อยละ 6.94 (60.62 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก และร้อยละ 10.13 (31.75 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลก มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 12.72 (111.24 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก และร้อยละ 16.11 (50.51 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลก จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2566 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีได้ถูกออกแบบและสร้าง เมื่อราคาน้ำมันเฉลี่ยในขณะนั้นอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง ด้วยกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ สรุปว่าในปี 2563 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่มีบังคับใช้

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	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	(7.25)
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	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	(0.20)

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำ ในปี 2559 - ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท

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

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,183.03 ล้านบาท (ปี 2561: 4,970.12 ล้านบาท) และบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 228.49 ล้านบาท (ปี 2561: กำไรสุทธิเป็นเงิน 456.20 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 11,559.05 ล้านบาท (ปี 2561: 12,695.46 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในช่วงปีเป็น 25,060.55 ล้านบาท (ปี 2561: 27,836.91 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลัก ๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในปี 2561 และปี 2562

ในช่วงปี บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 219.74 ล้านบาท (ปี 2561: กำไรสุทธิจำนวน 463.70 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.04 ล้านบาท (ปี 2561: จำนวน 5.36 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.71 ล้านบาท (ปี 2561: จำนวน 2.14 ล้านบาท) รายได้ในช่วงครึ่งปีแรกต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปี 2561 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ปริมาณการขนส่งสินค้าต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เหมืองแร่ Vale ในบราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายในออสเตรเลีย และโรคไข้หวัดหมูในประเทศจีน ในปี 2562 เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อเรือลำคิดเป็น 9,622 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 11,063 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในปี 2561 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 3 เนื่องมาจากการแข็งตัวของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐในปีก่อน เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐในปี 2562 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 10.98 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 8.3 ปีในปี 2562) โดยมีเรือ 17 ลำเข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในช่วงปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 26 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2562 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 9.25 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 26 ปี นักลงทุน

จะได้ผลตอบแทนถึง 11.71 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2562 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 8.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหาเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ในปี 2562 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 9,622 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้เล็กน้อยที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2562 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ในระดับ 491 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,189 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 9,002 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 25.22 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ในระดับ 880 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,948 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 9,961 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 0.13 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 10,712 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.68 (เนื่องมาจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทฯ จึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายในการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซด์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,085 ลำ ขนาดระวางรวม 376.58 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 211 ลำ ขนาดระวางรวม 44.93 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.93 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 162 ลำ ขนาดระวางรวม 30.17 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.01 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,316 ลำ ขนาดระวางรวม 183.43 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 227 ลำ ขนาดระวางรวม 18.71 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 10.20 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 409 ลำ ขนาดระวางรวม 30.55 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.65 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 3,668 ลำ ขนาดระวางรวม 205.08 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 217 ลำ ขนาดระวางรวม 13.06 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.36 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 617 ลำ ขนาดระวางรวม 30.75 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.99 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดแฮนด์ไซด์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 3,989 ลำ ขนาดระวางรวม 108.34 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 155 ลำ ขนาดระวางรวม 4.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.28 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 801 ลำ ขนาดระวางรวม 19.76 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 18.23 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 2.72 และเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมามีอยู่ที่ร้อยละ 29.8 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการส่งเรือไปรีไซเคิล ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น การส่งมอบเรือใหม่ในปี 2562 นั้นคงที่เมื่อเทียบกับการส่งมอบเรือใหม่เฉลี่ยในช่วงทศวรรษ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่เพิ่มขนาดระวางรวม 40.82 ล้านเดทเวทตัน

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2562 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.88 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.07 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห้งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ในปี 2563 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2563 น่าจะทำให้ตลาดมีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงหรือใกล้จะถึงแล้ว ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบอย่างไม่เป็นสัดส่วนต่อดัชนี BDI

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2563 IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ยกเว้นเจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรืออันจะช่วยลดมลพิษทางอากาศและปริมาณฝนกรดจากการปล่อยก๊าซเสียสู่ชั้นบรรยากาศ

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการเล่นเรือที่ช้าลง

ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่ช้าลง เมื่อมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์จำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำสำหรับเจ้าของเรือสูงกว่าต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงถึง 300 เหรียญสหรัฐต่อตันหรือมากกว่า เราจะได้เห็นเรือจำนวนมากเล่นเรือด้วยความเร็วที่ลดลงเพื่อลดการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่มีราคาแพง ปัจจัยนี้จะทำให้การเล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลงกลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่าง ๆ ได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

ผลกระทบของ IMO 2020 หลัก ๆ มีดังต่อไปนี้

- เรือเก่าต่าง ๆ ต้องประสบปัญหาไม่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต้นทุนที่สูงและต้นทุนในการเดินเรือที่สูงหรือเลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำกับเครื่องยนต์เก่าของเรือ เรือเก่าที่มีอายุครบ 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี ในปี 2563 จะต้องประสบปัญหาจากต้นทุนที่สูงมากไม่ว่าจะเป็นต้นทุนจากการทำการสำรวจเรือพิเศษ ต้นทุนจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ และต้นทุนจากการปฏิบัติตาม IMO 2020 ให้ทันตามกำหนด กองเรือโลกมีเรือเก่าประมาณ 69.78 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเรือประเภทเดียวกับของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ประมาณ 34.63 ล้านเดทเวทตัน แน่นอนว่าเรือเก่าบางลำในจำนวนนี้หรือทั้งหมดต้องถูกรีไซเคิล ส่วนเรืออื่น ๆ ก็คงจะต้องทดลอง ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และน้ำมันดีเซลกับเครื่องยนต์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง การทดลองใช้น้ำมันแบบใหม่ดังกล่าวอาจทำให้เรือเสียหรือเกิดความล่าช้าอย่างมาก ดังนั้น ลูกค้าก็อาจจะลังเลที่จะเลือกใช้เรือเก่าเหล่านั้นขนส่งสินค้าของตน
- เรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำจะเล่นได้อย่างประหยัดที่ความเร็วต่ำ เนื่องจากความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง (HSFO) กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (LSFO) นั้นอยู่ที่ 300 เหรียญสหรัฐต่อตันหรือมากกว่า ประกอบกับผลกระทบของ IMO 2020 ตามที่กล่าวข้างต้น จะส่งผลให้ภาคอุปทานหดตัวในระดับที่ทำให้ค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมาก ยังคงต้องจับตาดูว่าค่าระวางเรือจะได้ขึ้นไปถึงระดับใดหรือจะคงอยู่ได้นานเท่าใด
- มีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 1,254 ลำคิดเป็นปริมาณ 191.34 ล้านเดทเวทตันที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันโดยจำนวน 1,068 ลำคิดเป็นปริมาณ 159.51 ล้านเดทเวทตันเป็นการติดตั้งบนเรือที่มีอยู่ และจำนวน 186 ลำคิดเป็นปริมาณ 31.83 ล้านเดทเวทตันเป็นการติดตั้งบนเรือส่งต่อใหม่ ตามข้อมูลของ Clarksons เมื่อสิ้นปี 2562 จากจำนวนเรือขนส่งสินค้าเทกองของโลกทั้งหมด 12,868 ลำ หรือปริมาณ 954.77 ล้านเดทเวทตัน รวมเรือส่งต่อใหม่จนถึงสิ้นปี 2566 ปริมาณ 191.34 ล้านเดทเวทตันหรือคิดเป็นร้อยละ 20.04 สำหรับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน

จะมีการปล่อยน้ำเสียที่อาจมีการปนเปื้อนจากการสกัดกำมะถัน ในโตรเจน และของเสียอื่น ๆ ออกและทิ้งลงสู่ทะเลและมหาสมุทร จึงเป็นการเปลี่ยนจากการปล่อยของเสียออกสู่อากาศเป็นการปล่อยของเสียลงทะเลแทน

- คำถามคือบริษัทกลั่นน้ำมันรายใหญ่ของโลกจะผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเพื่อรองรับเจ้าของเรือส่วนน้อยหรือไม่ และหากผลิตบริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นจะต้องจัดหาและแยกโรงกลั่น บ่อเก็บ ท่อส่ง และพาหนะขนส่ง (เรือท้องแบน/เรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อรองรับเจ้าของเรือที่เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง เมื่อคำนึงต้นทุนต่อประโยชน์ที่ได้แล้วนั้น บริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นอาจจะพิจารณากำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงไม่ต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และอาจจะสูงกว่าเล็กน้อยด้วยซ้ำในช่วงครึ่งหลังของปี 2563
- เรือที่มีแผนหรือกำลังจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ กล่าวคือ การห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (open loop) ในขณะที่เทียบท่า การตรวจวัดแก๊สเสียที่ปล่อยออกมาอย่างเข้มงวดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันที่ใช้ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานในการตรวจวัดแต่อย่างใด สามารถปล่อยกำมะถันออกสู่ชั้นบรรยากาศได้น้อยที่สุดรวมถึงไม่ก่กร่อนระบบท่อไอเสีย และท่อไอเสียส่วนท้าย (Hydex.com ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญได้นำระบุมานี้ว่าจะมีการออกกฎควบคุมเรือท่อไอเสียได้น้ำของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน) การติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่เพื่อสร้างแรงดันน้ำในระบบของเครื่องดักจับเขม่าควันทำให้ต้องใช้เครื่องทำไฟฟ้าถึงสองเครื่องในระหว่างที่อยู่ในทะเลแทนที่จะใช้เพียงแค่หนึ่งเครื่องตามปกติ ะโหล่ การซ่อมแซม และการบำรุงรักษาของระบบเครื่องดักจับเขม่าควัน รวมไปถึงแรงงานที่ต้องใช้ในการดูแลเครื่องดักจับเขม่าควันดังกล่าว รวมไปถึงเหตุการณ์ที่การทำงานของระบบเครื่องดักจับเขม่าควันล้มเหลวเมื่อเดือนกันยายน 2561 เป็นต้น
- เรือที่จะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจำนวนมากจะต้องเข้าอยู่แห่งเพื่อทำการติดตั้งเพื่อให้สามารถทำตามกฎเรื่องการปล่อยของเสียของ IMO 2020 ซึ่งปัจจัยนี้เองมีส่วนช่วยในการทำให้จำนวนเรือในตลาดลดลง มีหลากหลายรายงานระบุว่าปัจจัยดังกล่าวจะช่วยลดตัวเลขภาคอุปทานโดยรวมของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเลลงถึงร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2563 การลดลงของภาคอุปทานดังกล่าวจะเป็นปัจจัยที่จะช่วยให้ตลาดค่าระวางเรือดีขึ้น
- สำหรับเจ้าของเรือต่าง ๆ ที่เลือกทางที่ดูสมเหตุสมผลในการที่จะไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันและเลือกที่จะเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำแทน จะต้องกังวลว่าจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำเพียงพอต่อความต้องการหรือไม่ รวมถึงการเข้ากันได้ของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำประเภทที่นำมาผสมเข้าด้วยกัน การทำความสะอาดถังน้ำมันโดยการเก็บน้ำมัน MGO เพียงเล็กน้อยไว้ในถังน้ำมันที่ว่างเพื่อใช้ในการกำจัดเศษน้ำมันที่ตกค้างของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง และเตรียมการโดยทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562) ลงในถังน้ำมันที่ว่างอยู่ รวมไปถึงการมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเพื่อให้คนประจำเรือทราบถึงการจัดเก็บ การรับ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เป็นต้น
- เมื่อถึงจุดหนึ่ง การทิ้งของเสียหรือน้ำเสียที่มีกำมะถันปนเปื้อนจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดสู่มหาสมุทรจะกลับมาหลอกลอนเราเนื่องจากเรือดังกล่าวจะถูกห้ามทิ้งน้ำเสียที่เป็นพิษลงสู่มหาสมุทร/ทะเล สิ่งโคโปร จีน รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ตั้งแต่ยุโรปถึงสหรัฐฯ และจากเอเชียถึงตะวันออกกลาง ได้ห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในเขตน่านน้ำของตนแล้วไม่ว่าอีกนานแค่ไหนกว่าเราจะตระหนักได้ว่าเป็นเรื่องที่ดีที่สุดในการที่จะห้ามการทิ้งน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดไม่ว่าในพื้นที่ใดของมหาสมุทร/ทะเล เสมือนกับการประกาศให้พื้นที่ส่วนเล็ก ๆ บางส่วนของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนพื้นน้ำบางส่วนของบางประเทศหรือบางท่าเรือ) เป็นพื้นที่ปลอดบุหรี่ในขณะที่ส่วนอื่น ๆ ของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนมหาสมุทร/ทะเล) สามารถสูบบุหรี่ได้ และเราก็ได้รู้วาทะสุดท้ายจะลงเอยอย่างไร!

กลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition

บริษัทฯ เป็นสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ซึ่งกลุ่มพันธมิตรดังกล่าวมีจำนวนมากกว่า 90 แห่งในภาคพาณิชย์นาวี พลังงาน โครงสร้างพื้นฐาน และการเงิน โดยมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการใช้เรือพาณิชย์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯจะช่วยสร้างอนาคตของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลในอนาคต

โดยประเมินแหล่งพลังงานที่มีการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์และห่วงโซ่อุปทาน เทคโนโลยีด้านเครื่องยนต์และด้านความปลอดภัย แม้ว่าแหล่งพลังงานทางเลือกส่วนใหญ่จะอยู่ในขั้นตอนการวิจัย แต่แนวโน้มที่แข็งแกร่งที่สุดในปัจจุบันก็คือพลังงานชีวมวล (เชื้อเพลิงชีวภาพ, ก๊าซชีวภาพ) เชื้อเพลิงที่มีไฮโดรเจนเป็นพื้นฐาน (แอมโมเนีย) เชื้อเพลิงฟอสซิลสังเคราะห์ (อีเมทานอล, อีมีเทน) เชื้อเพลิงที่ได้มาจากชีวมวลโดยทั่วไปถูกอธิบายว่า “เป็นศูนย์” เพราะถึงแม้ว่าการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงชีวมวลจะปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การผลิตของก๊าซชีวมวลได้นำก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกจากชั้นบรรยากาศในปริมาณที่เท่ากัน เชื้อเพลิงที่มีไฮโดรเจนเป็นพื้นฐาน สามารถถือได้ว่าการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์เช่นเดียวกับการใช้ อย่างไรก็ตามแหล่งที่มาในเชิงพาณิชย์ ส่วนใหญ่ของเชื้อเพลิงที่ใช้ไฮโดรเจนมีการปล่อยคาร์บอนในระหว่างการผลิต เชื้อเพลิงฟอสซิลสังเคราะห์มีการปล่อยคาร์บอน เป็นศูนย์และมีอนาคตที่สดใส อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มที่จะใช้เวลานานกว่าที่จะพร้อมใช้งานในเชิงพาณิชย์ ด้วยข้อจำกัดทาง เทคโนโลยีในปัจจุบัน พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ และไฟฟ้าขับเคลื่อนมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นแหล่งพลังงานเสริมแทนที่จะกลายเป็นแหล่งพลังงานหลักสำหรับเรือขนาดใหญ่ที่แล่นในมหาสมุทร ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มีศักยภาพที่จะได้รับการพิจารณาให้เป็นพลังงานทางเลือกที่มีความสะอาดขณะเผาไหม้ แทบจะไม่มีก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) และมีไนโตรเจน ออกไซด์ (NOx) ในปริมาณต่ำมาก และเมื่อเทียบกับน้ำมันเตาจะมีการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกือบร้อยละ 30 อย่างไรก็ตาม ก๊าซธรรมชาติเหลวส่วนใหญ่ประกอบด้วยมีเทน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณมาก และเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ก๊าซธรรมชาติเหลวจากมาตรการ “Well to Wake” มีส่วน ในการรั่วไหลของก๊าซมีเทนหรือถูกเรียกว่า “Methane Slip” คาดกันว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนทำให้โลกร้อนขึ้น 30 เท่าในระยะเวลา 12 ปีที่ผ่านมาในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต้องใช้เวลาราวหนึ่งร้อยปี ดังนั้นจนกว่าจะพบวิธี แก้ไขปัญหาการรั่วไหลของมีเทนหรือทำให้การรั่วไหลของมีเทนลดลงในขั้นตอนการผลิต ก๊าซธรรมชาติเหลวจะไม่สามารถเป็น ตัวเลือกของพลังงานที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

หลักฐานของการพิจารณาข้างต้นถูกรายงานในวันที่ 16 มกราคม 2563 โดย Lloyd's List ทั้งนี้ Lloyd's Register บริษัท Samsung Heavy Industries, MISC และ MAN Energy Solutions ได้ประกาศว่าจะร่วมกันพัฒนาโครงการเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้ เชื้อเพลิงแอมโมเนียในการขับเคลื่อน การศึกษาถึงอันตรายสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียในการขับเคลื่อน จะแล้วเสร็จในเดือนเมษายนโดยหวังว่าจะได้รับการรับรองตามข้อกำหนดในปี 2564 และจะสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ ในปี 2567

คำมั่นของบริษัทฯ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมนำไปสู่การเปิดตัวเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” และคาดว่าเมื่อมีการเปิดตัว เรือรุ่นใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและปลอดภัย เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้งาน แน่นอนว่าเรือเหล่านั้นจะเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของกองเรือของบริษัทฯ

ภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจก (GHG) และกฎเกณฑ์ IMO

การรับรู้ถึงผลกระทบที่เป็นอันตรายจากภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ได้สูง ถึงระดับที่ไม่เคยเป็นมาก่อนและการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นสิ่งสำคัญยิ่งกว่าเดิม องค์กรต่าง ๆ ทั่วโลก ได้หันมาตระหนักถึงสภาพแวดล้อมมากขึ้นกว่าเดิม และธุรกิจการขนส่งสินค้าก็ไม่ได้เป็นข้อยกเว้น IMO ได้ดำเนินการ ในเชิงบวกในเรื่องนี้ โดยบังคับใช้กฎเกณฑ์ที่มีผลผูกพันตามกฎหมายหลายประการ เพื่อนำมาใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่ง นอกเหนือจากการควบคุมการปล่อยมลพิษในบางพื้นที่ซึ่งกำหนดให้เรือเผาเชื้อเพลิงซึ่งมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ใหม่จะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2563 ซึ่งจะส่งผลให้การเผาไหม้เชื้อเพลิงและหม้อน้ำในการเดินเรือทั่วโลกมี ค่ากำมะถันในการปล่อยกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 ความพร้อมใช้งานและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ หรือเชื้อเพลิง ที่สอดคล้องกับมาตรฐาน เป็นหนึ่งในความท้าทายที่อุตสาหกรรมต้องเผชิญนับตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป อีกทางเลือกหนึ่งคือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ นอกจากความท้าทายทั้งในเชิงเทคนิคและด้านการเงิน ยังคงมีข้อสงสัยว่าเป็นทางออก ที่เหมาะสมจริงหรือไม่ เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันถูกออกแบบมาเพื่อจัดการปล่อยมลพิษจากกำมะถันขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศ แต่ปล่อยมลพิษลงสู่ทะเลแทน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการมาตรการเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืนในระยะยาว และได้เลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันตามมาตรฐานในการดำเนินงาน กองเรือของบริษัทฯ ได้มีการเตรียมการสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มี

คำกำหนดตามมาตรฐานโดยการล้างถังน้ำมัน แบ่งถังน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ให้เป็นถังเล็ก ๆ หลายถังเพื่อป้องกันการผสมกันของน้ำมัน ใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมและจัดให้มีการปฐมนิเทศและฝึกอบรมงานสำหรับลูกเรือเพื่อตอบสนองความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายนปี 2561 IMO ได้มีมติลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซดังกล่าวในในปี 2551 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ เช่นเดียวกับการตรวจสอบ การรายงานและการตรวจสอบกฎการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของสหภาพยุโรป (EU MRV) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการในสหภาพยุโรป ในขณะที่ IMO ได้มีมติบังคับใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวนับตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2562 สำหรับเรือทุกลำ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) กฎเกณฑ์ข้างต้นกำหนดให้เรือทั่วโลกต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีไปยัง IMO ผ่านทางหน่วยงานที่รับผิดชอบในประเทศที่เรือชักธง นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้มีการปรับปรุงการพัฒนาระบบบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) และให้มีการรับรองจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในประเทศที่เรือชักธง หรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ระบบนี้คาดว่าจะสร้างข้อมูลที่เชื่อถือได้เพื่อตรวจสอบและประเมินความก้าวหน้าของความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เรือของบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารการใช้พลังงานของเรือตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2556 เรือทุกลำได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด EU MRV และ IMO DCS และบริษัทฯ ได้วางแผนเพื่อให้เรือทุกรายงานการรวบรวมข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับในประเทศที่เรือชักธง เพื่อดำเนินการตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้รับมาตรฐาน ISO 14001:2015 โดยมาตรฐาน ISO 14001:2015 เป็นตัวกำหนดแนวทางแบบองค์รวมและกลยุทธ์ในข้อกำหนดการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ รวมทั้งแผนการดำเนินงานและการปฏิบัติ และเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทฯ จะดำเนินการไปในลักษณะที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนนับตั้งแต่ปี 2557 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในคำมั่นสัญญาของบริษัทฯ ที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้เก็บข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อย่างต่อเนื่องจากการเผาเชื้อเพลิงฟอสซิลในเครื่องยนต์และหม้อไอน้ำ ความเข้มข้นของคาร์บอนเฉลี่ยในการขนส่ง ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนโดยเฉลี่ย เมื่อวัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์ทะเล มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เฉลี่ยอยู่ที่ 50 กรัม ในปี 2557 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาตัวเลขนี้ได้มีการพัฒนาขึ้น โดยตัวเลขในปีนี้มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 14 กรัม ตัวเลขนี้คือค่าเฉลี่ยของกองเรือและบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณ 7 ถึง 10 กรัม ต่อตัน-ไมล์ทะเล! การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการดำเนินการเป็นผลมาจากหลายปัจจัยการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการ ปัจจัยที่สำคัญได้แก่ การปรับปรุงแผนการเดินทางโดยลดระยะเวลาวิ่งเรือเปล่าและการจอดรอที่ท่าเรือ รักษาความเร็วในการแล่นเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อเรือจะเดินทางตรงตามตารางเวลา พิจารณาถึงสภาพอากาศในเส้นทางที่จะเดินเรือเพื่อประโยชน์จากกระแสลมในมหาสมุทรและเดินเรือในเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดโดยหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศที่เลวร้าย แล่นเรือด้วยความเร็วที่มีประสิทธิภาพและแล่นเรือด้วยความเร็วที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเมื่อทำได้ รักษาระดับการทรงตัวของเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ บำรุงรักษาตัวเรือด้านนอกที่อยู่ใต้น้ำและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สะอาดเพื่อลดการสูญเสียเนื่องจากแรงเสียดทานกับน้ำให้อยู่ในระดับต่ำสุด ใช้การเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเฟรียง) ซึ่งทำให้แน่ใจว่าตัวเรือนั้นอยู่ในสภาพที่สะอาด หลีกเลี่ยงการใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและอุปกรณ์การเผาไหม้เชื้อเพลิงอื่น ๆ ให้อยู่ในสถานะที่มีประสิทธิภาพและกำจัดกากของเสียที่เกิดขึ้นจากขั้นตอนการทำให้เชื้อเพลิงบริสุทธิ์ผ่านหน่วยงานจัดการที่ท่าเรือแม้จะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าการใช้เตาเผาบนเรือ

อุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง

เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิงเช่น อุปกรณ์ Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins นอกจากนี้เรือที่มีอายุมากกว่าและเรือที่มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงน้อยกว่าในกองเรือได้ถูกแทนที่ในช่วงปี 2556 - ปี 2560 โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ก็สามารถมีการดำเนินการที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ได้โดยลดการใช้เชื้อเพลิงในตัวเรือ ลดความสว่างของสัญญาณไฟเตือน ควบคุมระบบอิเล็กทรอนิกส์ของเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพ และใช้

พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สันดาปจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีประสิทธิภาพมากและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการเดินเรือได้ถึงร้อยละ 50 ต่อเที่ยวเมื่อเทียบกับเรือเก่าในกองเรือ หากเปรียบเทียบโดยวัดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตันของเรือที่บรรทุกสินค้า ปริมาณการปล่อยก๊าซที่บันทึกได้ในปี 2561 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับปริมาณในปี 2551 บริษัทฯ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงอย่างมาก และคาดว่าจะปรับปรุงต่อไป โดยการลดระยะการวิ่งเรือเปล่า และการจอดรอที่ท่าเรือ ระวังสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและแล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลง

สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ

ในปัจจุบันบริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทยานยนต์มีลักษณะเป็นบริษัทเล็ก ๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่น ๆ นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่ปรับปรุงกองเรือให้เป็นเรือใหม่ที่มีอายุน้อย มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ดีขึ้น และเป็นเรือที่ประหยัดน้ำมันกว่าช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป โดยเฉพาะในภาวะที่ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมีราคาสูงตามกฎหมาย IMO2020

งาน PSL Maritime Day Run ประจำปี

บริษัทฯ เชื่อว่าสุขภาพของพนักงานของเราเป็นหนึ่งในสิ่งที่สำคัญที่สุดของเรา ค่ารักษาพยาบาลทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากเกินร้อยละ 5 ต่อปีในอนาคตอันใกล้ โดยสาเหตุหลักมาจากวิถีชีวิตประจำวันและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรผู้สูงอายุในโลก เป็นที่ทราบว่าการวิ่งหรือการเดินเร็วเป็นการออกกำลังกายที่มีประโยชน์ ผู้ที่วิ่งเป็นประจำกล่าวว่านอกเหนือจากประโยชน์ด้านสุขภาพแล้วกิจกรรมนี้ยังช่วยยกระดับอารมณ์และวิญญาณของผู้คนเนื่องจากการปล่อยสารเอ็นดอร์ฟิน ซึ่งช่วยลดความเครียดและช่วยจัดการความรู้สึกลึกลับ เช่น ความโกรธและความหดหู่ การตั้งเป้าว่าจะพิชิตเป้าหมายในการวิ่งให้ได้ระยะทางมากขึ้นก่อให้เกิดแรงจูงใจ วินัยและรู้สึกถึงความสำเร็จของตนเอง นอกจากนี้ยังเชื่อว่าการวิ่งจะช่วยเพิ่มพลังงานและความคิดสร้างสรรค์ อันเป็นผลตามธรรมชาติของความสงบสุข การนอนหลับที่เพียงพอ และการทานอาหารเพื่อสุขภาพ เป็นระยะเวลาหลายปีที่บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนการวิ่งและเดินเร็ว ณ สวนลุมพินีซึ่งเป็นพื้นที่ที่สะดวกต่อการดำเนินการ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง งาน PSL Maritime Day Run ประจำปี ของบริษัทฯ ได้มีขึ้นกว่าสิบปีที่แล้ว อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความจำเป็นที่จะต้องจัดการจัดงานในช่วงสามปีที่ผ่านมานี้เนื่องจากสวนลุมพินีได้มีปรับปรุงและติดกิจกรรมอื่น ๆ แต่บริษัทฯ คาดว่าน่าจะกลับมาจัดกิจกรรมยอดนิยมประจำปีขึ้นอีกครั้งในไม่ช้า

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัทฯ ในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายจำนวนมากสำหรับการเข้าอู่แห้งและการสำรวจใต้ท้องเรือ ค่าใช้จ่ายบางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งตามรอบปกติ ในขณะที่บางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งเพื่อทำการปรับเปลี่ยนรูปแบบถังน้ำมัน (โดยการแบ่งถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้กลายเป็นถังน้ำมันขนาดเล็ก) ซึ่งเป็นการเตรียมตัวเพื่อรองรับกฎเกณฑ์การบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งบังคับใช้ในเดือนมกราคมปี 2563 หรือเพื่อทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เช่นเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือเหล่านี้ระหว่างซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมเครื่องยนต์ของเรือจักรใหญ่และเครื่องยนต์ของเครื่องผลิตไฟฟ้าให้รองรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำหลังจากที่กฎเกณฑ์ใหม่มีผลใช้บังคับในเดือนมกราคมปี 2563 คาดว่าบริษัทฯ จะยังคงมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวในปี 2563 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ยังคงที่โดยไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคนประจำเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยต่าง ๆ บนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ต่ำ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้น ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และกฎเกณฑ์ใหม่ได้มีการบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 เพื่อใช้ในเครื่องยนต์และหม้อไอน้ำของเรือเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงสำเร็จภายในปลายปี 2562 โดยการทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือและใช้งานเครื่องยนต์ / หม้อไอน้ำด้วยเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 (หรือที่รู้จักกันในชื่อเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์) คาดการณ์ว่าจนถึงกลางปี 2563 ความท้าทายเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอและราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความท้าทายในการดำเนินการของเรือทั่วโลก อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือซึ่งนอกจากจะเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและทางการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่าง ๆ ยังคงมีความกังวลว่าเป็นทางออกที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากการเป็นการลดการปล่อยของเสียสู่ชั้นบรรยากาศแต่กลับปล่อยของเสียลงสู่ทะเลแทน หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ 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 2562 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 21 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 27 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG และ IMO โดยบริษัทฯ จะทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG / IMO สำหรับเรือจำนวนที่เหลือก่อนถึงวันที่กำหนดของ USCG / IMO จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่าง ๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) 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 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือชกของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาให้แก่เรือของบริษัทฯ ที่ชกของไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากการขจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชกธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่าง ๆ ที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่น ๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนี้ ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่าง ๆ มีการคาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป เช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนินการติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกภายในปี 2562 ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และให้มีการรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ในเดือนเมษายนปี 2561 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีมติในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณที่ปล่อยในปี 2551 กฎระเบียบต่าง ๆ เหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้มีการรับมือกฎระเบียบต่าง ๆ เหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้เรือทุกรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognised Organisation (RO)) ที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมปี 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันเฟรียงและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์อย่างเหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกที่ฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนส่งสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อย ก๊าซในโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่าง ๆ ข้อบังคับต่าง ๆ เหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ

เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน 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”) ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2556 ตามภาคผนวก 6

ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เพิ่มพูนมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคมปี 2563 กฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่แล่นในน่านน้ำสหภาพยุโรป โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลานานและมีต้นทุนสูง บริษัทฯ ได้เตรียมตัวในเรื่องนี้โดยการส่งพนักงานอาวุโสทางด้านเทคนิคเข้าอบรมการจัดการกับสินค้าอันตรายซึ่งจัดโดยสมาคมจัดชั้นเรือ เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตรายและนำมาปฏิบัติใช้สำหรับเรือทุกลำของบริษัทฯ เมื่อจบหลักสูตรและได้รับวุฒิการศึกษาที่จำเป็นจากสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือ การตรวจสอบ / วิเคราะห์วัสดุ / การรวบรวมข้อมูลจะเริ่มดำเนินการและส่งผลที่ได้ไปยังสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับการรับรองว่าได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตราย จนถึงตอนนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน IHM สำหรับเรือ 15 ลำและกำลังจะได้รับการรับรองสำหรับเรืออีก 9 ลำ บริษัทฯ คาดว่าเรือทุกลำจะได้รับการรับรองก่อนถึงกำหนดเวลาของสหภาพยุโรปในสิ้นปี 2563

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือซังก์ฮงฮาร์ว ชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้ล่มในบาฮามาสเมื่อเดือนตุลาคมปี 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายนปี 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและรวมถึง 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา SOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

จากการที่น้ำแข็งขั้วโลกกำลังละลายเนื่องจากภาวะโลกร้อนและมีการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือแถบขั้วโลกเหนือ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อให้ใช้บังคับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) อนุสัญญานี้เน้นที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมแถบขั้วโลกที่รุนแรงและยังรวมถึงกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันการปล่อยน้ำมันสารพิษที่เป็นของเหลวในสินค้า สิ่งปฏิกูลและขยะ มีการคาดการณ์ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำตามมา

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center) ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ปี 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวอย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดลอมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2562 ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้ปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือให้ทันสมัยที่สุด การปรับปรุงครั้งนี้ส่งผลให้มีการปรับปรุงเครื่องฉายภาพทั้งหมด แผงหน้าปัด แผงควบคุม และระบบปฏิบัติการตามความต้องการของกองเรือ การปรับปรุงนี้เป็นไปในระยะเวลาที่กำหนดและคาดว่าจะการปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือจะแล้วเสร็จและจะสามารถใช้ดำเนินการฝึกได้ในอีกไม่ช้า

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายนปี 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม The Manila Amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่าง ๆ

มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก The Manila Amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนได้รับการฝึกและมีใบรับรองตามที่กำหนดไว้ก่อนวันที่อนุญาตนี้จะถูกบังคับใช้

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

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้นักประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้น โดยทำการสอนอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการ

ติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด นักเดินเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ

บริษัทฯ มั่นใจว่านักเดินเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยนักเดินเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง นอกจากนี้ นักเดินเรือดังกล่าวยังได้รับการฝึกอบรมจากบริษัทผลิตอุปกรณ์ ECDIS อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองอย่างเดียวยังจะไม่ทำให้นักเดินเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว นักเดินเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่เมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวกลายสภาพเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แรมบ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแรมบ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แรมบ็อกไซต์กลายสภาพเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและคุ้มครองสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแรมบ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่าง ๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่น ๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติชื่อ Yara Birkeland โดยมีกำหนดปล่อยลงน้ำในปีนี้และจะเริ่มเดินเรือภายในปี 2563 ในเดือนตุลาคม บริษัทโรดส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ยังได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่าง ๆ มากมาย อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2562 มีรายงานเหตุการณ์ภัยจากโจรสลัดลดลงเป็น 162 ครั้ง (จากจำนวน 201 ครั้ง ในปี 2561) ในพื้นที่ที่เคยมีความเสี่ยงสูงบริเวณอ่าวเอเดนและแถบโซมาเลีย ไม่มีรายงานการปล้นเรือแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามเรือทุกลำของบริษัทฯ ได้แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน บริเวณเหล่านี้ยังคงจัดเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง (สำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศได้รายงานว่าโจรสลัดโซมาเลียยังคงสามารถโจมตีเรือได้)

จากการที่มีกองทัพอากาศระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 เหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดยังคงเพิ่มขึ้นแถบอ่าวกินี โดยเฉพาะชายฝั่งไนจีเรีย และชายฝั่งตั้งแต่ ไอวอรีโคสต์ จนถึงคองโก ซึ่งมีรายงานถึงการปล้นเรือ 4 ครั้ง และการโจมตี 23 ครั้ง โดยมีการลักพาตัวคนประจำเรือ 121 คนเพื่อเรียกเงินค่าไถ่ อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณเหล่านี้กับพื้นที่บริเวณโซมาเลียมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดการโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนลดลงเล็กน้อยแถบ โดยมีรายงานการโจมตี 53 ครั้งซึ่งมากกว่าครึ่งของจำนวนดังกล่าวเกิดขึ้นในน่านน้ำอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าการเพิ่มการลาดตระเวนของกองทัพเรือได้ช่วยให้การโจมตีลดลงในแถบประเทศฟิลิปปินส์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยสกัดกั้นจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ในขณะที่เรือรุ่นใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ได้กลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพุดคุยเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ กำลังประเมินภัยคุกคามนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัย เพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่าง ๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่าง ๆ เนื่องจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่าง ๆ มาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่าง ๆ ที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี 2560 IMO ได้รับรองมติ MSC.428(98) ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ของระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัย โดยมติดังกล่าวได้ระบุว่าการจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป มาตรการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการดำเนินการและบริษัทฯ หวังว่าจะดำเนินการตามมาตรการได้ก่อนวันที่กำหนด

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทดสอบเพื่อหาช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบโดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register สมาชิกระดับสูงของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค โดยการทดสอบดังกล่าวจะดำเนินการทั้งในสำนักงานและโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีบนเรือ

- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน และกำหนดให้สามารถเข้าเว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้นบนเรือ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- กรณียกเลิกภัยคุกคามเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวนี้ไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง
- อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการจะใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และเพื่อบรรลุเป้าหมายบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการหาวิธีต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ ในปี 2562 เราได้เปลี่ยนวิธีการดำเนินงานของ Chartering และ Postfix ให้อยู่ในรูปแบบของ Cloud Based บนระบบ IMOS ด้วยคุณสมบัติขั้นสูงล่าสุดซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความน่าเชื่อถือและการตรวจสอบประสิทธิภาพสูง เพื่อแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาที่บริษัทฯ ได้ให้ไว้กับลูกค้าของเรา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้พนักงานและนักเดินเรือได้เพิ่มความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ลงทุนเงินก้อนใหญ่ในการปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ขณะนี้ห้องฝึกจำลองการเดินเรือได้ถูกติดตั้งเครื่องฉายภาพเลเซอร์เทคโนโลยีระดับสูงและซอฟต์แวร์รุ่นล่าสุดและเรือรุ่นที่พัฒนาแล้วของกองเรือของบริษัทฯ โครงการนี้คาดว่าจะแล้วเสร็จในสัปดาห์ที่สองของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 และระบบนี้จะทำให้กัปตันเรือและต้นหนเรือได้รับความรู้สึกละเอียดเหมือนจริงในการจัดการการนำทางของเรือในเรือที่พวกเขาจะต้องออกไปปฏิบัติหน้าที่

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงการดำเนินงานของ Chartering และการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้อยู่ในรูปแบบของ Cloud Based ซึ่งเป็นระบบการทำงานที่กว้างขึ้นพร้อมกับระบบการรักษาความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก รูปแบบดังกล่าวนี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดกรอบคิทธิรูปแบบใหม่ของคำถามที่เราสามารถหรือจะสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่สัญญาที่แตกต่างกันในอนาคตได้อย่างไร

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 4.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 220 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - ปี 2546

อุปสงค์

บรรยากาศทางธุรกิจสำหรับปี 2563 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก ปัจจัยเชิงลบในปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ที่ทรัมป์ลอบสังหารนายพลสุไลมานีของอิหร่าน ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการการกีดกันทางการค้าที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินไปเกินความต้องการ และกำลังการผลิตที่ต่อเรือสามารถรับรองการส่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่าง ๆ สำหรับปี 2563 ซึ่งรวมไปถึง การปรับลดอัตราดอกเบี้ยลงร้อยละ 2.8 ในปี 2562 โดยธนาคารกลางกว่า 40 แห่ง ซึ่งจะช่วยผลักดันให้อัตราการเติบโตของตัวเลข GDP โลกเป็นไปในทิศทางบวก แผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียเริ่มจากจีนสู่ทวีปยุโรป โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.2 ถึง 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งต้องอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน และการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ที่อาจส่งผลให้เรือใหม่เหล่านั้นล่าช้าก่อนกำหนด อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและความกดดันทางกฎเกณฑ์ เศรษฐกิจสหรัฐยังคงดีกว่าที่คาดการณ์ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ค่าเงินต่าง ๆ ในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว สิ่งสำคัญที่สุด จากปัญหาความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมืองที่คลี่คลายลง การลงนามข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) ฉบับใหม่ การลงนามในข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศจีน การที่พรรคอนุรักษ์นิยมที่ชนะเสียงข้างมากในรัฐสภาสหราชอาณาจักรส่งผลให้ Brexit มีความแน่นอนขึ้น การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้เพิ่มสภาพคล่องตามความจำเป็น และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากขึ้นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของจีนอยู่ในสถานะเติบโต เหตุการณ์เหล่านี้จะช่วยให้อุปสงค์ดีขึ้นเนื่องจากไม่มีปัจจัยจากความไม่แน่นอนซึ่งได้บั่นทอนการตัดสินใจซื้อขายสินค้าในช่วงปี 2561/ ปี 2562

อุปทาน

ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมาณร้อยละ 12.77 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางรวม 111.24 ล้านเดทเวทตัน) จะอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2566 หากไม่มีการรีไซเคิลเรือจนถึงสิ้นปี 2566 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูงทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2563 ถึงปี 2566 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 9.31 (ขนาดระวางรวม 81.34 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2566 แต่การขาดแคลนแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 2.72) ซึ่งจะช่วยให้ระยะเวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดระวางเรือ

ด้านการเงิน

ในปี 2562 ผู้ให้เงินทุนแก่บริษัทเดินเรือต่าง ๆ ยังคงเป็นกลุ่มที่แตกต่างกันไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เป็นการจัดหาเงินทุนให้กับบริษัทเดินเรือขนาดเล็กและไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสนใจที่ผู้ให้เงินทุนส่วนใหญ่มีความมั่นใจในการจัดหาเงินทุนให้กับบริษัทฯ บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้รับประโยชน์จากความโปร่งใสโดยได้รับเงื่อนไขสำหรับเงินทุนที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับบริษัทที่ไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อมีการบังคับใช้หลักเกณฑ์ Basel IV ดูเหมือนช่องว่างเหล่านั้นจะกว้างขึ้นอีก ดังนั้น เรายังคงได้เห็น“แผนการเงินทางเลือก” อยู่ในวาระการประชุมทางการเงินของบริษัทเดินเรือทั่วโลก ผู้ร่วมอภิปรายต่างคร่ำครวญถึงการหายไปของธนาคารเพื่อธุรกิจเดินเรือหลายแห่งในขณะที่มีการเสนอสินเชื่อราคาสูงให้แก่เจ้าของเรือขนาดเล็ก และธนาคารเหล่านั้นก็ไม่เคยขาดแคลนผู้กู้เลย!

การถอนตัวของธนาคารเพื่อธุรกิจเดินเรือโดยหลักเป็นธนาคารในยุโรปได้รับการทดแทนโดยบริษัทอิสระซึ่งต่าง ๆ จากจีน และรวมไปถึงบางส่วนจากบริษัทให้เงินทุนจากญี่ปุ่น บริษัทอิสระของจีนได้ขยายพอร์ตการลงทุนของตนอย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความสามารถในการให้เงินลงทุนก้อนใหญ่ได้

กลุ่มสถาบันการเงินได้เริ่มให้ความสำคัญกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) ของสหประชาชาติ บริษัทต่าง ๆ ที่เคยได้รับการประเมินจากธนาคารและนักลงทุนก่อนหน้านี้ โดยอ้างอิงจากข้อมูลทางการเงินเพียงอย่างเดียว นั้น ในขณะนี้ต้องถูกประเมินจากผลกระทบภาพรวมของบริษัทตามกรอบ SGD กล่าวคือ ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ทรัพยากรบุคคล และเงินทุน บริษัทฯ คาดว่าการมุ่งเน้นการประเมินภาพรวมดังกล่าวจะเพิ่มมากขึ้น ในทศวรรษหน้า กลุ่มธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศเป็นกลุ่มบุกเบิกในการนำหลักการเหล่านี้มาใช้ อย่างไรก็ตาม เราจะได้เห็นธนาคารพาณิชย์นำหลักการข้างต้นมาใช้มากขึ้น ในปี 2562 ธนาคารพาณิชย์ชั้นนำหลายแห่งได้มีบทบาทในการสนับสนุนเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือ โดยได้เปิดตัวหลักเกณฑ์ที่ชื่อว่า หลักการโพไซดอน (Poseidon Principles) โดยสถาบันการเงินต่าง ๆ จะคำนึงถึงการพิจารณาด้านการรักษาสภาพภูมิอากาศมาใช้ในการอนุมัติสินเชื่อ ซึ่งนับเป็นก้าวแรกที่สำคัญของอุตสาหกรรมเดินเรือในการต่อสู้กับประเด็นการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ!

ข้อมูลจาก Marine Money ระบุว่า อุตสาหกรรมการเดินเรือโดยรวม (ไม่รวมอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง) มีการระดมทุน 6.70 พันล้านเหรียญสหรัฐจากตลาดทุนในปี 2562 เมื่อเทียบกับ 7.4 พันล้านเหรียญสหรัฐในปีก่อนหน้า (ปี 2561) โดยจำนวน 3.71 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากตลาดตราสารหนี้ และจำนวน 2.99 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากตลาดทุน โดยมีการระดมทุนได้เพียง 15 ล้านเหรียญสหรัฐเท่านั้นในตลาดหุ้นหลักและส่วนที่เหลือเป็นการระดมทุนผ่านตลาดหุ้นรอง อันแสดงให้เห็นว่า ตลาดหุ้นยังคงไม่เปิดสำหรับบริษัทใหม่ ๆ เมื่อเทียบยอดรวม 823 ล้านเหรียญสหรัฐที่ได้จากผู้เสนอขายหลักทรัพย์ 8 ราย ในปี 2560! กิจกรรมในตลาดทุนของธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นค่อนข้างเจียบ จากเงินทุนทั้งหมด 6.70 พันล้านเหรียญสหรัฐที่ได้จากตลาดทุนสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ในปี 2562 มีเพียง 455 ล้านเหรียญสหรัฐหรือน้อยกว่าร้อยละ 7 เป็นเงินทุนสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของ บริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายธีระ วิภูชนิน

ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหารจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม กูรานา กรรมการ (การเงิน) และนายโกดาการาจิติล มูราลี เมนนอน กรรมการ (เทคนิค) ในระหว่างปี 2562 นายกอตัม กูรานา และนายโกดาการาจิติล มูราลี เมนนอน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารแทนนายคชรุ คลี วาเดย์ และนายไจपाल มั่นสุขานี ซึ่งลาออกจากคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562

ในระหว่างปี 2562 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 6 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2562 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ



นายกอตัม กูรานา
กรรมการบริหาร

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศีลาอ่อน และนางลิน เชน คือก ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้ กรรมการสรรหาทั้งสามท่านได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562

สำหรับปี 2562 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการสรรหาทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2562 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยกำหนดให้เสนอชื่อได้ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2561 ถึง 31 ธันวาคม 2561 เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่หมดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่หมดวาระให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับปี 2562 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ขาห์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 นายกิริต ขาห์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2562

สำหรับปี 2562 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการพิจารณาคำตอบแทน 2 ท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) ยกเว้นนายกิริต ขาห์ เข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง (ร้อยละ 50 ของการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2562 โดยพิจารณาจากคำตอบตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ สำหรับปี 2562 ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2562 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นางลิน เชน ค็อก และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทั้งสามท่านได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่งเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2562 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ในปี 2562 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางด้านเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- แบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน ตามแนวทางโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ให้ความสำคัญในการสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของ บริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น และได้มีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมเพียงพอในงบการเงิน และภายใต้หัวข้อ “รายการเกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้

ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอกได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายงานผลการสอบทานดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งได้มีการหารือและทบทวนรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการเกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2562 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2562 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษารื้อกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 5 ครั้ง (ปี 2561: 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2562	ปี 2561
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	5/5	4/4
2. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	5/5	4/4
3. นางลิน เชน ค็อก	*4/5	4/4

* เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ผ่านระบบ Video Conference จากต่างประเทศ จำนวน 1 ครั้ง แต่ไม่สามารถนับเป็นการเข้าร่วมประชุมดังกล่าวได้ ตามข้อบังคับบริษัทฯ และประกาศคณะกรรมการฯ ความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 74/2557 เรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2563 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิศุตา จรรย์นากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 2558
2. นายเติมพงษ์ โอปนพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษดา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และผู้สอบบัญชีทุกท่านไม่มีความสัมพันธ์ หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ ของบริษัทฯ กับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าวและในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2563 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2563 (ปีเสนอ)	ปี 2562
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.10 ล้านบาท	2.05 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38 ล้านบาท	2.59 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.37 ล้านบาท	0.37 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.88 ล้านบาท	0.88 ล้านบาท
รวม	5.73 ล้านบาท	5.89 ล้านบาท

การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

บทสรุป: ตลอดปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตรกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2562 และ การเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พีรเชิษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมลล์ รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

ในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาและทบทวนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 (CG Code) ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำหลักปฏิบัติของ CG Code ที่เหมาะสมกับธุรกิจมาปรับใช้ นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ทบทวนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการภายในบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี และให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่บริษัทฯ

บริษัทฯ ได้รับรางวัลหรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 10 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2562 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” หกปี สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2555 2556 2557 2558 2561 และ 2562 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดระหว่าง 3,000 - 9,999 ล้านบาท ในงาน SET Awards ประจำปี 2559
- ได้รับรางวัล “Public Debt Deal of the Year” สำหรับปี 2559 จาก Marine Money นิวยอร์ก สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ค้ำประกัน ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับการคัดเลือกให้เป็นอันดับที่ 3 สำหรับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งทองแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 2559 2560 และ 2561
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งทองแห่งปี” 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) จากวารสาร 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 “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุด” ในเอเชีย 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

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 มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณา

อนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการ ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และการประพฤติผิดกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- จำนวนหุ้นที่ถือโดย ผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการของบริษัทฯ
- 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 โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง คำสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้นสามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 55 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2563
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 37 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม 2562 (จัดส่งล่วงหน้า 30 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้อย่างได้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้

ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

ระหว่างปี 2562 บริษัทฯ จัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ณ โรงแรมอวานี เอเทรียม ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ

- ในวันประชุม บริษัทฯ ได้จัดเตรียมเวลาสำหรับการลงทะเบียนให้กับผู้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยสองชั่วโมงก่อนเริ่มการประชุม
- บริษัทฯ ดูแลอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่มาเข้าร่วมประชุม โดยมีพนักงานให้ข้อมูลเกี่ยวกับการประชุม และตรวจเอกสารของผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะที่มาเข้าร่วมประชุมตามที่ระบุในหนังสือเชิญประชุม
- จัดให้ผู้ถือหุ้นที่มาหลังจากมีการเริ่มประชุมไปแล้ว ยังสามารถลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมประชุมได้
- มีการใช้ระบบการลงทะเบียนแบบบาร์โค้ดเพื่อความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการลงทะเบียน
- เพื่อความสะดวกในการนับคะแนน บริษัทฯ ได้จัดทำบัตรลงคะแนนแยกสำหรับแต่ละวาระ สำหรับวาระการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการแต่งตั้งกรรมการ บริษัทฯ ได้จัดทำบัตรลงคะแนนแยกต่างหากสำหรับการเลือกกรรมการแต่ละท่านเพื่อเพิ่มความโปร่งใสในขั้นตอนการลงคะแนน โดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน
- กรรมการทุกท่าน ซึ่งรวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการสรรหา และกรรมการอิสระทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี ทั้งนี้ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียงและวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุม รวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว
- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่างๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทยเพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวิดีโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวิดีโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วน และชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง พร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายเล็ก ผู้ถือหุ้นชาวไทย หรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ ผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม และเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- 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
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสีย ดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้

- กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
 - รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความสัมพันธ์ แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน
 - 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 อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างยิ่ง 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 ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจราบรื่นและประสบความสำเร็จ บริษัทฯ ให้โอกาสในการจ้างงาน และความก้าวหน้าทางอาชีพที่เท่าเทียมกันโดยปราศจากอคติต่อเชื้อชาติ เพศ ศาสนา และอายุ บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกฎหมาย บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรม

ในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้วีธี “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 จึงปฏิบัติตามนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรับผิดชอบต่อการผู้ให้กู้ทันทีเพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

ด้านคู่แข่งทางการค้า: บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม การเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ด้านชุมชนและสังคม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมี

ส่วนร่วมทางสังคม 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 ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

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

การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงาน หรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สติพว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้ นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

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

เพื่อเป็นเครื่องยืนยันในการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตในปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 5 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2562 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ, นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

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

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วัชรนิธิ

256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล

แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล

acthira@hotmail.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่

เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

การปกป้องผู้รายงาน

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

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2562 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน 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 2562 และ 2561 บริษัทฯ ได้เสนอคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นคำตอบแทนประจำ และไม่มีคำตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2562			2561		
		คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3. นายคุชรู คาลี วาเดย์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
4. นายไพบาล มั่นสุขานี*	กรรมการ	0.14		0.14	0.55		0.55
5. นางสาวนิชิตา ชำห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
6. นายกิริต ชำห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
8. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
9. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
10. นายอิชฎิชาญ ชำห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11. นางลิน เยน ค็อก	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **		6.29	0.80	7.09	6.70	0.80	7.50

* กรรมการที่ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2562

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

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน ซึ่งในระหว่างปี 2562 และปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 15 ท่าน (รวมกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงซึ่งลาออกระหว่างปี) (ปี 2561: 14 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 80.52 ล้านบาท และ 83.35 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนที่จ่ายให้กรรมการผู้จัดการในปี 2562 เป็นจำนวนเงินรวม 14.41 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินเดือน 7.73 ล้านบาท โบนัส 1.29 ล้านบาท ภาษีเงินได้ที่บริษัทฯออกให้ 4.22 ล้านบาท ค่าตอบแทนกรรมการ 0.55 ล้านบาท ค่าเช่าบ้าน 0.60 ล้านบาทและค่าตอบแทนอื่นๆ 0.02 ล้านบาท

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอดัม คูรานา*	กรรมการ (การเงิน)
3. นายโกดการาจิทิล มูราลี เมนนอน**	กรรมการ (เทคนิค)

* แต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารแทนนายคุชรู คาลี วาเดย์ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารในเดือนเมษายน 2562

** แต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารแทนนายไพบาล มั่นสุขานี ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งกรรมการบริหารในเดือนเมษายน 2562

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2562 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม กูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายโกดาการจิทิล มูราลี เมนนอน	กรรมการ (ด้านเทคนิค)
4. นายชีลา โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
5. นายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
6. นายนิลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
7. นายนิชคานท์ โกรวิน คีซาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
8. นายประจัน มหาลัมกัม	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
9. นายจันดร้าเซก้า สีวรามัน เวนกีทารามัน*	ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
10. นางสาวสิริสา สุภาวสิน*	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
11. นางสาวสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
12. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
13. นางสาวนลินทิพย์ สานตินานนท์	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* เป็นผู้บริหารตามนิยามของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ในระหว่างปี 2562

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2562	2561	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	5.37	5.95	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2562

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2562	2561	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20	1.20	0.85	1.27	0.62	0.92	0.06	0.11	10.07	12.16
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.39	0.68	0.35	0.57	0.06	0.10	1.41	2.86
กรรมการบริษัทที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.42	0.70	0.35	0.57	0.06	0.10	1.80	3.25
ผู้บริหารบริษัท	5.37	5.95	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2562

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประชุมกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2562	2561	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20	1.20	1.06	2.03	0.70	1.12	0.06	0.08	10.80	18.00
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.54	1.21	0.41	0.66	0.06	0.08	4.26	9.06
กรรมการบริษัทที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.55	1.22	0.41	0.71	0.05	0.09	4.26	9.06
ผู้บริหารบริษัท	5.37	5.95	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2562

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประชุมกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ 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

คุณคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมลล์ kh@preciousshipping.com
คุณกอตัม กูรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมลล์ gk@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมลล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2562	15	52	13	5	85
2561	20	16	19	6	61
2560	33	32	8	6	79

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 10 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการบริหาร 1 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 9 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ร้อยละ 50 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ)

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหา ประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ ได้พิจารณาจัดทำ Board Skill Matrix เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญที่หลากหลายในคณะกรรมการให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณา

ถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

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

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

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

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงินหรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 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 ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

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 และมีบทบาทหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- ปรีกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯ เป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกลยุทธ์ 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 และเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ 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 หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายได้รวม
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อย แต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แนใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2562 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหา และการรักษานุเคราะห์ผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษานุเคราะห์ของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนการสืบทอดตำแหน่ง

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

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

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2561 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ แนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2555 ออกโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2563

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2562 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2563 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกันได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “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 ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนมีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ 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 สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน

อายุ 43 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการฝึกอบรม

มิถุนายน 2562	เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
พฤศจิกายน 2561	เข้าร่วมอบรม “การจัดทำกระดานทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและสภานิติบัญญัติในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	เข้าร่วมอบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนธันวาคม 2560 เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “วิธีปฏิบัติสำหรับบอร์ด ในการกำกับดูแลการป้องกันและรับมือภัยไซเบอร์” จัดโดย ก.ล.ต. และ บีเอสเอ พันธมิตรซอฟต์แวร์
ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “แนวทางการด้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวณิชยกรกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์เปอร์ส 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” จัดโดยสภานิติบัญญัติในพระบรมราชูปถัมภ์
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 ทั้งนี้ ประวัตินางสาวสิริสา สุภาวสิน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “คณะผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีนี้

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2562 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย					การประชุมสามัญประจำปี
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด					
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการพิจารณา คำตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา	
1. นายธีระ วิภูชนิน	5/5	-	-	-	-	1/1
2. นายคลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	5/5	6/6	-	-	-	1/1
3. นายชูรุ คาเลี วาเคีย**	5/5	1/1	-	-	-	1/1
4. นายไพลัด มั่นสุขานี*	2/2	1/1	-	-	-	1/1
5. นางสาวนิจิต้า ซาห์	3/5	-	-	-	-	1/1
6. นายกิริต ซาห์	4/5	-	-	1/2	-	1/1
7. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	4/5	-	-	-	2/2	1/1
8. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	5/5	-	5/5	2/2	-	1/1
9. นายกำธร ศิลาอ่อน	5/5	-	5/5	2/2	2/2	1/1
10. นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	5/5	-	-	-	-	1/1
11. นางลิน เยน ค็อก	****4/5	-	****4/5	-	2/2	1/1
12. นายกอดัม คูรานา***	-	5/5	-	-	-	-
13. นายโกดาการาจีทพิล มูราลี เมนนอน***	-	5/5	-	-	-	-

* กรรมการที่ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และกรรมการบริหาร ในเดือนเมษายน 2562

** กรรมการที่ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารในเดือนเมษายน 2562

*** ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารในเดือนเมษายน 2562

**** เข้าร่วมประชุมผ่านระบบ Video Conference จากต่างประเทศ สำหรับการประชุมคณะกรรมการบริษัท จำนวน 1 ครั้ง และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จำนวน 1 ครั้ง แต่ไม่สามารถนับเป็นการเข้าร่วมประชุมดังกล่าวได้ ตามข้อบังคับบริษัทฯ และประกาศคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 74/2557 เรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สำหรับปี 2562 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 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 2563

5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 ชุด คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2562
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	ดีเลิศ

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2563

5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2563

5.7 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทน ของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการ บริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการ ของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

รูปแบบค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และสำหรับค่าตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ย ประชุมรายปีซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหาร ของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

5.8 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรม หลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน ได้เข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา

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

ปี	กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
2560	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางอาญาของกรรมการ	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ร่วมกับ บริษัท ฮันตัน แอนด์ วิลเลียมส์ (ไทยแลนด์) จำกัด
	นางลิน เชน ค็อก	Executive Programme - Corporate Innovation	Stanford Graduate School of Business
	นายกำธร ศิลาอ่อน	หลักสูตรการปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม รุ่นที่ 1 (BRAIN1)	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
	นางลิน เชน ค็อก	YPO Global Family Enterprise Programme	INSEAD
		YPO Value Creation and Investing Programme	Columbia University Business School

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัทฯ ได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 1 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2562 มีดังต่อไปนี้

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

การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท ฟรีเซียส จีพี จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

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

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

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

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

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

นอกจากนี้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายสำหรับนักลงทุนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ว่า ในช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเผยแพร่รายงานทางการเงินตามกำหนดการ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period” หรือ “Quiet Period”) ห้ามโฆษกในฐานะตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตและการคาดการณ์ใดๆ ของกลุ่มบริษัทฯ กับสื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

การควบคุมภายใน

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

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และนโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

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

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ออกเป็น 5 หน่วยงานหลัก ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัท แผนกกฎหมายและการกำกับดูแล แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ 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	ความถี่ของการติดตามและประเมินผลการทำงาน (ต่อปี)
พนักงาน	หัวหน้าแผนก	อย่างน้อย 1 ครั้ง
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้ง
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 1 ครั้ง

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2562 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2562 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็ได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations' Sustainable Development Goals: SDGs) โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2562 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักเป็นประจำทุกปี เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับสถานะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการทบทวนและแก้ไขวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ คือ “การเป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก” ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าวิสัยทัศน์และพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยมุ่งเน้นที่ค่านิยมหลักของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม ค่านิยมหลักเหล่านี้รวมอยู่ในทุกสิ่งที่บริษัทฯ ปฏิบัติและเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯ ที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานเป็นประจำทุกวัน

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นในแต่ละเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายธีระ วิษุณิน

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ



นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

11 กุมภาพันธ์ 2563

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

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือส่วนใหญ่ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

สำหรับปีนี้ รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 8 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี ซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI Standard ในระดับทางเลือกหลัก (Core Option) นอกจากนี้ รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนนี้ยังให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN's Sustainable Development Goals: SDGs)

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2562

ขอบเขตของรายงาน [102-45, 103-1]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2561

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [102-46, 102-54]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

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

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ผู้ลงทุน ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการโดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญกับการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารความเสี่ยง ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯและในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ) จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น แบบฟอร์ม 56-1 และข่าวประชาสัมพันธ์
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> การบริการอย่างมีอาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา การปฏิบัติตามสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
เจ้าหนี้	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาฯ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันท่วงที

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม การรักษาสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลเพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ 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"> ปฏิบัติตามคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจรรยาบรรณของอุตสาหกรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์(conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 13 ครั้ง ในปี 2562 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ

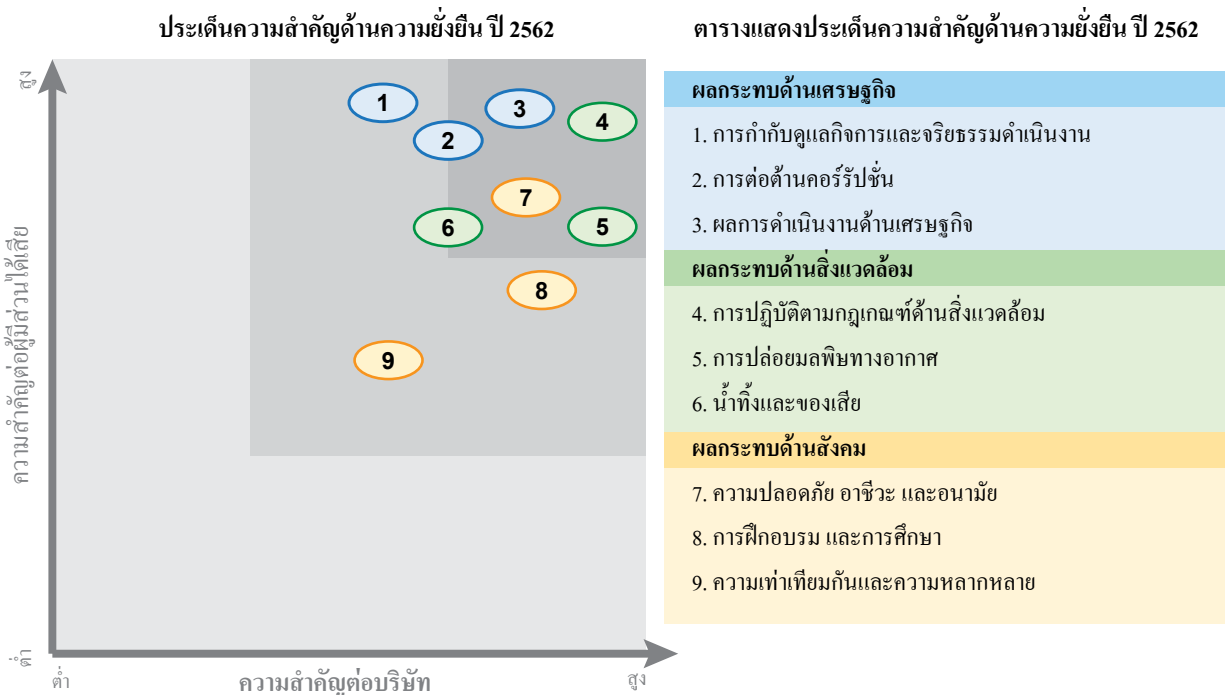
การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน^[102-47]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

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

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

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 9 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย










การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากล พร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย



บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพและความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ								ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหนี้	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎระเบียบ	ผู้ค้า	นักลงทุน	
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ										
• การกำกับดูแลกิจการ และจริยธรรมดำเนินงาน	การกำกับดูแลกิจการ	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	<div><div>1NO POVERTY</div><div></div></div> <div><div>8DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div><div></div></div> <div><div>16PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS</div><div></div></div> <div><div>17PARTNERSHIPS FOR THE GOALS</div><div></div></div>
• การต่อต้านทุจริต คอร์รัปชัน	การต่อต้านทุจริต คอร์รัปชัน	✓			✓			✓		
• มูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยตรงที่สร้างเงินและ การแจกจ่าย	ผลประโยชน์การด้าน เศรษฐกิจ	✓	✓	✓	✓			✓	✓	
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม										
• การปฏิบัติตามข้อบังคับ และอนุสัญญาต่างๆ	การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ด้านสิ่งแวดล้อม			✓		✓	✓			<div><div>13CLIMATE ACTION</div><div></div></div> <div><div>14LIFE BELOW WATER</div><div></div></div> <div><div>17PARTNERSHIPS FOR THE GOALS</div><div></div></div>
• การปล่อยก๊าซ เรือนกระจก	การปล่อยมลพิษ			✓		✓	✓			
• การป้องกัน และอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม • การจัดการน้ำถ่วงเรือ	น้ำทิ้ง และของเสีย ความหลากหลายทาง ชีวภาพ			✓		✓	✓			

การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ								ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหนี้	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎระเบียบ	คู่ค้า	นักลงทุน	
ผลกระทบด้านสังคม										
<ul style="list-style-type: none">• ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน• ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย	ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย	✓				✓	✓			<div><div>3GOOD HEALTH AND WELL-BEING</div><div></div></div> <div><div>8DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div><div></div></div> <div><div>10REDUCED INEQUALITIES</div><div></div></div>
<ul style="list-style-type: none">• การฝึกอบรมและพัฒนา• ศูนย์ฝึกอบรมการเดินทางเรือทะเล และห้องบังคับการเดินเรือจำลอง• การพัฒนาชุมชนและสังคม	การศึกษาและการฝึกอบรม	✓				✓				<div><div>4QUALITY EDUCATION</div><div></div></div>
<ul style="list-style-type: none">• ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน	ความหลากหลาย และโอกาส ความเท่าเทียมกัน	✓								<div><div>5GENDER EQUALITY</div><div></div></div>

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์ [103-1]

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

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

รางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561



เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2562 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ประกาศรายชื่อบริษัทที่ผ่านเข้ารอบสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 จำนวน 35 บริษัท โดยบริษัทฯ ได้เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้ผ่านเข้ารอบสุดท้าย สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท

การต่อต้านการคอร์รัปชัน [205-2]

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แนบนานนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายของขวัญของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2562 นโยบายของขวัญของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

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

ในปี 2562 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



นายออตัม คุรานา (ซ้าย) กรรมการ (การเงิน) ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) จากนายกุลเวช เจนวัฒนวิทย์ (ขวา) กรรมการผู้อำนวยการสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งทาง CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ^[103-1]

ในปี 2562 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2563 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2562 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [201-1]

รายการ	2558	2559	2560	2561	2562
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	123.21	104.42	128.21	152.32	134.05
รายได้จากการลงทุน	0.06	1.32	0.70	1.15	0.96
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.00	0.94	0.00	0.01
รายได้อื่น	0.36	1.77	0.30	0.11	0.27
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	123.63	107.51	130.15	153.58	135.29
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	43.61	30.23	24.04	28.79	29.18
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	53.90	47.78	42.98	44.08	44.84
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	16.37	27.63	25.01	25.48	22.64
เงินปันผลจ่าย	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.21	0.09	0.08	0.09	0.12
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.06	0.06	0.04	0.04	0.05
การจ่ายเงินอื่นๆ	11.76	21.93	3.96	5.04	8.07
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	125.91	127.72	96.11	103.52	104.90
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	(2.28)	(20.21)	34.04	50.06	30.39
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	67.17	54.88	34.63	36.64	38.23
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.20	0.70	(0.22)	(0.11)	0.02
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(69.65)	(75.79)	(0.37)	13.53	(7.86)

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดยก “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [103-1]

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

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

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์ต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”)
3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือและได้รับมอบเรือดังกล่าว ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสภาพแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ 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))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และ คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

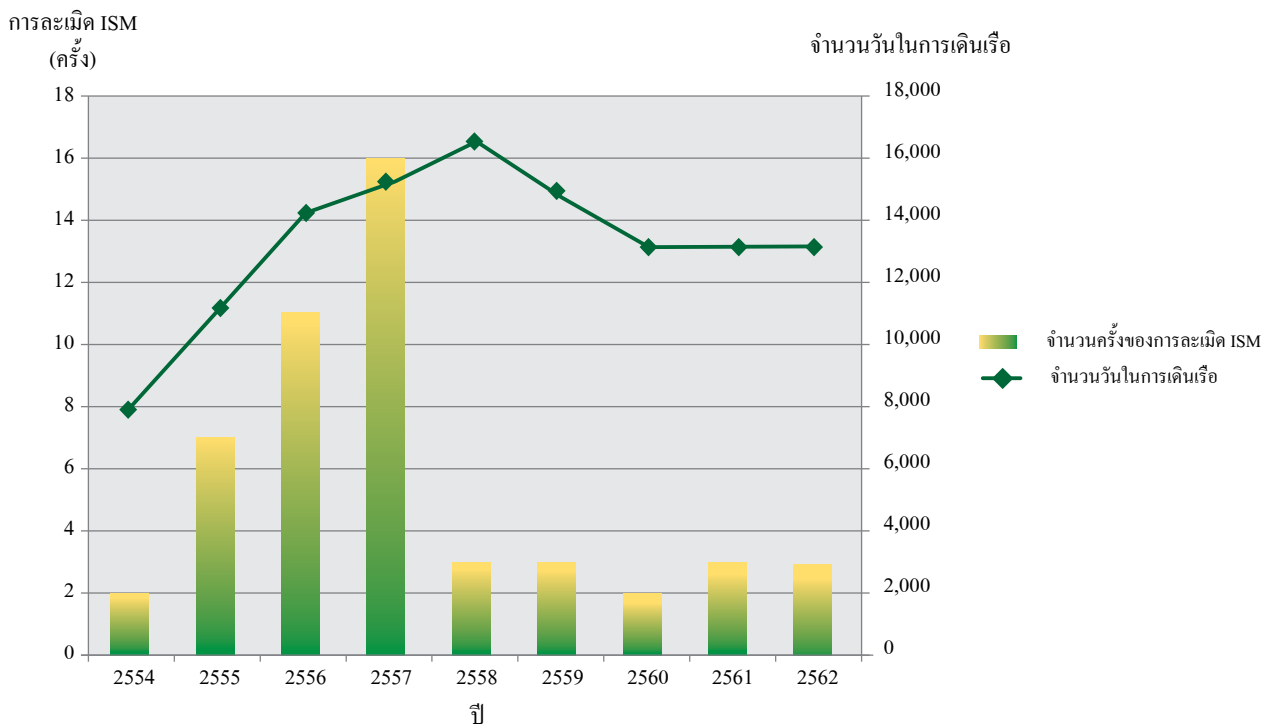
จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่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

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2554 - ปี 2562 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบ

เพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2562 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 3 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 13,140 วัน ถึงแม้ว่าในปี 2562 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าปี 2562 มีอัตราการละเมิดข้อบังคับ ISM ในระดับต่ำอยู่ที่ร้อยละ 0.023 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่อัตราการละเมิดสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.11 ซึ่งเมื่อเทียบกับบริษัทเดินเรือรายอื่นๆ ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ ในปีนี้ ได้แก่ การเสียชีวิตของลูกเรือจากสาเหตุการเสียชีวิตตามธรรมชาติที่ไม่ใช่การเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ จึงไม่ถือว่าเป็นความล้มเหลวในกระบวนการบริหารจัดการ และการป้องกันของบริษัทฯ การที่บริษัทฯ เลือกที่จะยกเหตุการณ์นี้ขึ้นมาเสนอ เพื่อที่จะทบทวนขั้นตอนการตรวจสอบสภาพก่อนเข้าทำงานของบริษัทฯ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นอีก



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ชื่นชมที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษาอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ 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
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วถึงไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวที่ว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเรา จึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เติบโตอย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้อสอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

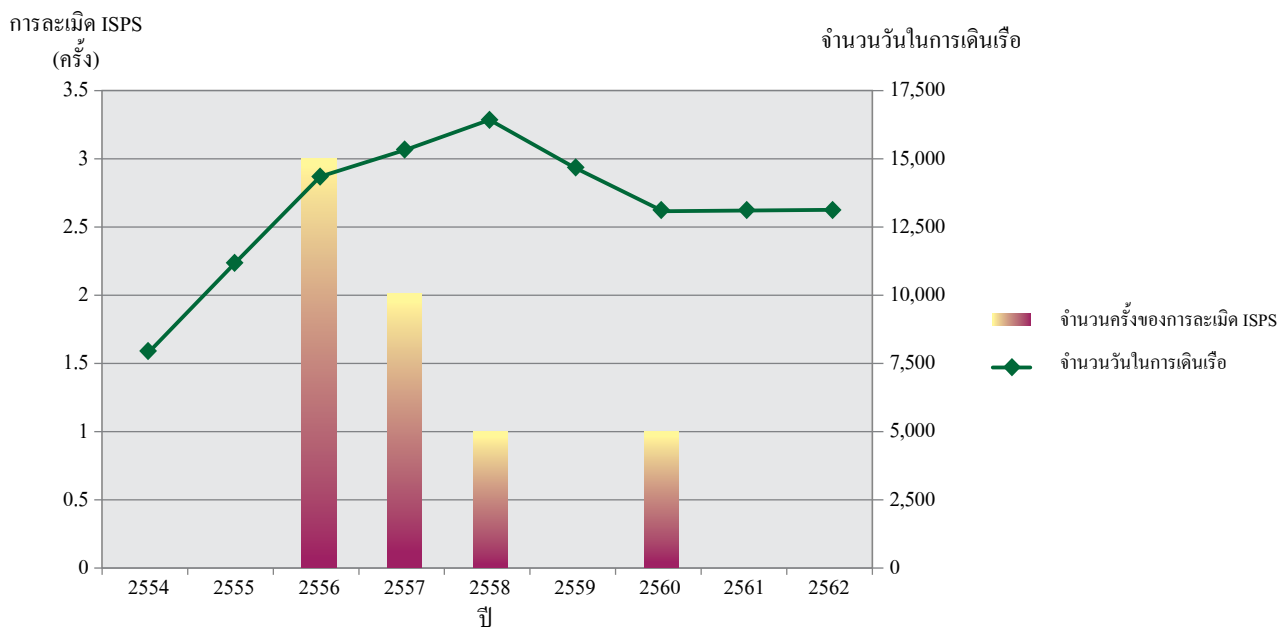
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

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

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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหา สุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดย ทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการ ผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิใช่ข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทาน ขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2554 - ปี 2562 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับ เป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2559 และปี 2561 แต่มีการละเมิด 1 ครั้ง ในปี 2560 โดยมีการตรวจพบผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าโดย ปกติแล้วคนเรือของบริษัทฯ จะตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้ทันทีและได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับ ศูนย์ที่ตั้งไว้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าในปี 2562 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิด ISPS และสำหรับปี 2563 บริษัทฯ จะยังคง ระมัดระวังและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่าการละเมิด ISPS จะเท่ากับศูนย์



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

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

5. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)

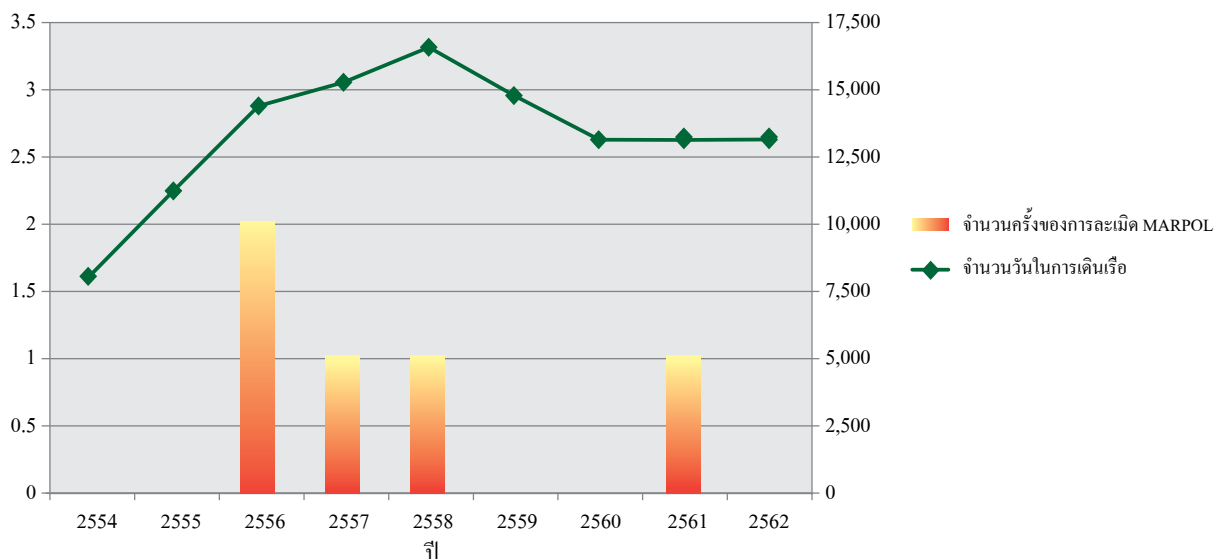
6. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

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

การละเมิด MARPOL
(ครั้ง)

จำนวนวันในการเดินเรือ



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2554 - ปี 2562 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2562 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2563

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ / กฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็วๆ นี้ หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานมานี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดขึ้นในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรียกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่ลูกเรือ

- ตามมติ MEPC.280(70) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 (อย่างไรก็ตาม ในเขตควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx Emission Controlled Area - ECA zones) ได้กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1) นอกจากนี้ มติ MEPC 73 ของ IMO ได้ห้ามการมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดบนเรือหลังจากวันที่ 1 มีนาคม 2563 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีการเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียหรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของเรือตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่งบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษานับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป
ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้
 - 1) การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MPEC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มีระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5 พันตันหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่ได้รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO
ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือจำนวน 15 ลำ และเรืออีก 9 ลำ กำลังจะได้รับใบรับรอง สำหรับเรือที่เหลืออีก 12 ลำคาดว่าจะได้รับใบรับรอง IHM ภายในกลางปี 2563
 - 3) การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management) ในเอกสาร “แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล” ออกโดย IMO กำหนดให้การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ควรไปรวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกรวมในการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการรวมส่วนที่เกี่ยวข้องไว้ในขั้นตอนการปฏิบัติงานบนเรือฉบับปรับปรุงซึ่งบริษัทฯ คาดว่าแผนดังกล่าวจะเสร็จสิ้นภายในเดือนกันยายน 2563

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 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงเป็นระยะๆ จนถึงปัจจุบันใบรับรองของบริษัทฯ เป็นไปตามมาตรฐาน 14001:2015 ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้วผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าน้ำหนักที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- 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 ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำด่างเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนกลีสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัท อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009)

ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็ก หลังจากที่ถูกขายการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกัน ในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขานุการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัท นั้น บริษัทฯ เน้นว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตราย ตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านั้นไว้ ซึ่งจะช่วยให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ครอบคลุมที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

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

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกอย่าง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [304-2, 306] หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 เรือของบริษัทฯ จำนวน 27 ลำได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือแล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 9 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ภายในปี 2565

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก^[305]

มีการตระหนักถึงผลกระทบที่เลวร้ายที่เกิดจากภาวะโลกร้อน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกันองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ใหม่ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 สำหรับใช้สำหรับเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มี

ค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท้าทายที่อุตสาหกรรมน่าจะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบมาให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศ โดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อตอบสนองกับความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายน 2561 IMO มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 จากปริมาณในปี 2561 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ IMO ได้ออกกฎระเบียบให้เรือทุกลำมีระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (IMO DCS) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 โดยให้เรือทุกลำต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีในการเดินเรือไปทั่วโลกต่อ IMO ผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง เช่นเดียวกับการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ในสหภาพยุโรป (EU MRV) สำหรับเรือทุกลำที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรปที่มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2561 นอกจากนี้ กฎระเบียบดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ระบบการจัดเก็บข้อมูลนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือในการติดตามประเมินผลของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือทุกลำของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ European Union MRV (การติดตาม (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) บริษัทฯ ให้เรือทุกลำรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognised Organisation (RO)) ซึ่งเป็นองค์กรที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธงเพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้การวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าหนักหนึ่งตันในระยะทางหนึ่งไมล์อยู่ที่ 50 กรัม ซึ่งในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาค่าเฉลี่ยได้ลดลงมาอยู่ที่ 14 กรัม ในขณะที่กองเรือประหยัพลังงานของบริษัทฯ ได้บันทึกปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 7 ถึง 10 กรัม ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากองเรือของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินเรือที่ลดลงนั้นมาจากการที่บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสลมของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)

- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สปีลอปที่มีประสิทธิภาพ (สปีลอปกันการสีก) สำหรับทาตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม

การติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นส่วนหนึ่งในกลยุทธ์การบริหารจัดการของบริษัทฯ ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆเหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2556-2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมันหลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นทำได้โดยการแล่นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆให้เกิดประโยชน์สูงสุด (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์รองไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมรุ่นใหม่มีประสิทธิภาพมากและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึงร้อยละ 50 ต่อเที่ยวการเดินทางเรือ เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆของผู้อุปกรณ์บ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิด ไม่ว่าจะเป็นเรือสั่งต่อใหม่หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียน้อยที่สุด

บริษัทฯ มีการคำนวณและบันทึกโดยเปรียบเทียบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยต่อจำนวน 1 ตันสินค้าที่บรรทุกต่อระยะทางการเดินเรือ โดยค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่บันทึกในปี 2561 นั้นน้อยกว่าปี 2551 ถึงประมาณร้อยละ 60 ดังนั้น ถือว่าบริษัทฯสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทฯจะยังคงมุ่งมั่นที่พัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางที่เรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือช้า

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณคาร์บอนต่ำหรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ในทศวรรษใหม่ที่กำลังจะมาถึงนี้ ดูเหมือนว่าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) น่าจะกลายมาเป็นตัวเลือกสำหรับเชื้อเพลิงทางเลือก LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซมีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสรปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่

ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออกในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้ เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือรุ่นใหม่ที่มีปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะนำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดย กากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมีความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบิโรภคที่เหมะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงาน ว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีนี้ในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาตินั้นสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินผลงานรอบปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2561 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม^[103-1]

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในวิสัยทัศน์ และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเงินสำรองดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ถือหุ้นทุกปี สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม 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 ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบต่อในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ จากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

การจ้างงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้พนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสม

สำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่: เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

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

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

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

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

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

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เกิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2558	2559	2560	2561	2562
การดำเนินงานด้านสังคม					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	131	132	135	132	134
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)					
ชาย	54	55	61	59	58
หญิง	77	77	74	73	76
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)					
ผู้บริหารระดับสูง	9.9	9.1	9.6	10.6	9.7
ผู้บริหารระดับกลาง	27.5	27.3	29.6	29.5	37.3
ฝ่ายปฏิบัติการ	62.6	63.6	60.8	59.9	53
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)					
ชาย	41.2	41.7	45.1	44.7	43.2
หญิง	58.8	58.3	54.9	55.3	56.8
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100	100	100	100	100
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	-
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	8.4	9.1	7.4	5.3	8.2
อายุ 30-50 ปี	67.2	65.9	65.9	69.7	67.1
อายุเกิน 50 ปี	24.4	25	26.7	25	24.7
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%) [403-1]					
ลาป่วย	1.1	1.0	1.1	1.4	1.2
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [401-3]					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	80	77	74	73	76
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	4	2	-	1	-
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	4	2	-	1	-
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	4	1	-	1	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2558	2559	2560	2561	2562
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	51.0	52.1	58.5	62.3	62.8
อายุเกิน 50 ปี	49.0	47.9	41.5	37.7	37.2

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชีปปิง เอเยนซี จำกัด) ณ ที่สำนักงานแบ่งตามเพศและสัญชาติ* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ระดับพนักงาน [405-1]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	1	-	4	-	-	5
อายุเกิน 50 ปี	-	7	1	-	-	-	8
ผู้บริหารระดับกลาง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	21	6	-	8	-	-	35
อายุเกิน 50 ปี	3	8	-	4	-	-	15
ฝ่ายปฏิบัติการ							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4	1	-	6	-	-	11
อายุ 30-50 ปี	4	-	-	46	-	-	50
อายุเกิน 50 ปี	2	-	-	8	-	-	10
รวมพนักงานจ้างประจำ	34	23	1	76	-	-	134
พนักงานชั่วคราว/มิเงื่อนไ้ตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	-
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2562	34	23	1	76	-	-	134
ร้อยละ	25.37	17.16	0.75	56.72	-	-	100

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

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

และความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านการปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านการปลอดภัยบนเรือทุกลำ 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 ประสบปัญหาการฉีกเรือลัมป้วยน้อยมาก

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

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง 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 ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

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

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้มีการยกระดับและปรับปรุงหอบังคับการเดินเรือจำลอง ซึ่งรวมถึงการติดตั้งโปรเจกเตอร์ แผงควบคุม จอแสดงผล และอุปกรณ์ต่างๆ ใหม่ทั้งหมด อีกทั้งยังมีการอัปเดตซอฟต์แวร์ที่จำเป็นสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมใช้ฝึกอบรมในช่วงไตรมาสแรก ของปี 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ทั้งนี้ ได้มีการจัดอบรมหลักสูตร 'Hydraulics Machinery' ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563 ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่น เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการบินเรื่องกะเลของบริษัทสำหรับปี พ.ศ. 2562 [404-1, 404-2]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม 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		
หลักสูตรการจัดการ ทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโตนส์รีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะ สร้างทีมเวิร์กที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้าง ทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาด ของการจัดการ	3 วัน	46	66	56	53	18	18	18	18	3,978	
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการ ทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพาน เดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถ ด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือ ที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	15	n/a	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	270
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการ ทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพาน เดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความ สามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และ การทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	46	n/a	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	828
หลักสูตรการบริหารจัดการชุด ทำงานและทรัพยากรบนสะพาน เดินเรือ รวมถึงการบริหารจราจร ทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือใน การทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการ จัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพาน เดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของ นายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้อากาศ กลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	4 วัน	45	54	n/a	n/a	n/a	24	n/a	n/a	n/a	2,376

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม x คน
			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			
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1. การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสี่ยง หาย 2. การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3. การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4. การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5. การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวนดัลลิส (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	4 วัน	90	n/a	92	n/a	24	n/a	24	n/a	n/a	4,368	
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีส่วนเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	39	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	702	
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นผู้ดำเนินการต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	33	39	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	n/a	1,296	

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562					ผู้ร่วมผลิตต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม 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			
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกให้นักเดินเรือในทักษะต่างๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลา และสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	3 วัน	57	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	1,026		
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	48	47	n/a	n/a	12	12	n/a	n/a	1,140		

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562					ชั่วโมงต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวนผู้เรียนรวม x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ					
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ			
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้ความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายขมในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัยและการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	1 วัน	n/a	n/a	46	89	n/a	n/a	6	6	n/a	6	810
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	27	56	n/a	n/a	18	18	n/a	18	1,494
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกรในการใช้งานและลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	3 วัน	n/a	n/a	49	29	n/a	n/a	18	18	n/a	18	1,404
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	25	45	n/a	n/a	18	18	n/a	18	1,260
หลักสูตร ME การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและวิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	3 วัน	n/a	n/a	46	29	n/a	n/a	18	18	n/a	18	1,350

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ผู้ เรียน รวม 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	
หลักสูตรภาษาอังกฤษ พื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้เรียนได้เรียนรู้และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้ถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์ และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	0	34	16	56	30	30	30	30	3,180
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือ ขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของผู้เรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นกลาง (Intermediate Level) และให้ผู้เรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	10 วัน	11	40	38	44	30	30	30	30	3,990
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีเป้าหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยคิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	23	16	20	5	30	30	30	30	1,920

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2562					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม 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			
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษา อังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลี ต่างๆที่ใช้ในการติดต่ออีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้คำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	12	3	2	0	30	30	30	30	510		
หลักสูตรการฝึกภาษา อังกฤษ ด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเล ระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้ บ่อยๆ ในการเดินเรือ การใช้อุปกรณ์จักรกลเรือ การจัดการสินค้าและ การปฏิบัติงานอื่น ๆ บนเรือ เป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่าน วิดีโอความรู้เกี่ยวกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน (เรียน ร่วมกับ หลักสูตร ภาษา อังกฤษ)	46	93	76	105	-	-	-	-	-		
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 33,414/(346+440+427+454)=20.04			457	446	493	511	พนักงาน 1 คน เข้าอบรมได้มากกว่า 1 หลักสูตร ต่อปี					31,902	

ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่อาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่เดินเรือ (ระดับ 2 – 4 และลูกเรือ)
ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรืออาวุโส (ต้นกล และรองต้นกล)
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรือ (ระดับ 3 – 5 และลูกเรือ)

สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน

(หน่วย: ชั่วโมง)

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่ง กัปตันเรือ	ตำแหน่ง ต้นเรือ	ตำแหน่ง ต้นหน	ตำแหน่ง ผู้ช่วยต้น เรือระดับ 3 และ 4	ตำแหน่ง ต้นกลเรือ และรอง ต้นกล	ตำแหน่ง นายช่างกล ระดับ 3, 4 และ 5
MRM	16	30	18	48	56	53
BTM	19	26	16	38	-	-
BTC - I	-	-	-	15	-	-
BTC - II	17	29	-	-	-	-
CMC	-	33	31	8	-	-
MPB	38	52	-	-	92	-
OOW & SS	-	-	-	39	-	-
Command	15	42	-	-	-	-
English Course	12	34	27	66	76	105
Maritime English CBT	12	34	27	66	76	105
ECDIS	17	31	15	32	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	46	89
Wartsila RT-Flex Engine	-	-	-	-	27	56
Engine RT-Flex Advance	-	-	-	-	49	29
MC/ME Course (new course)	-	-	-	-	25	45
ME Engine Advance	-	-	-	-	46	29
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)	146	311	134	312	493	511

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 คว้าภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

การพัฒนาชุมชนและสังคม

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

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

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยให้การให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,005,000 บาท 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 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าใ้หน่อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติมห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสานมเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนกขัตติยราชนครินทร์ จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าใ้หน่อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหารสนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนซอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าใ้หน่อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน

บ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่ โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่วิทยาลัยฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน 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 แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยมจำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแลศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือขึ้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เกม และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกูดี ทามิล นาฑู ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “ฟิเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาร่วมประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550

- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

มอบทุนการศึกษาประจำปี 2562

ในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนกันยายน 2562 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 576,000 บาท และจำนวน 429,000 บาทตามลำดับ รวมเป็นเงินทุนการศึกษาทั้งสิ้น 1,005,000 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา

ภาพแสดงอาจารย์และนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี พร้อมด้วยนายเชบาส เตียน อาร์คานโจ การ์โดโซ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือฟิเอสแอล



โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21



ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะนักเรียน เติมน้ำดื่มของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสี ต่อเติมห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสันม เด็กเล่น สนามกีฬา บริเวณทางเข้าหลักและสร้างหลังคาของสถานียุทธธรถรับส่งนักเรียนให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี



วันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือฟิเอสแอล ในวันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562



บริจาคโลหิต ปี 2562

บริษัทฯ ร่วมกับสภาอากาศไทยในการจัดแคมเปญเกี่ยวกับการบริจาคโลหิตเป็นประจำทุกปี โดยในเดือนมีนาคมและเดือนกันยายน 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาค รวมทั้งสิ้น 40,500 ซีซี



สัมมนาหลักสูตรการวางแผนการลงทุนสำหรับพนักงาน

ในวันที่ 7 สิงหาคม 2562 บริษัทฯและบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนรวมกสิกรไทย จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อรับทราบผลการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการสัมมนาในบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความรู้ทางในการวางแผนด้านการเงิน และการลงทุนให้กับพนักงานในหัวข้อเรื่อง “ตั้งเป้ารวยก่อนแก่” และ “เลือก LTF/RMF อย่างไรให้คุ้ม”



GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Disclosure	2019 Annual Report Page Number	2019 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	8, 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
		46	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
102-7	Scale of the organization	4-5	Financial Highlights
		16-17, 124	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	124-125	Sustainability Report: Employee 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	147-154	Significant Risk Factors
102-12	External initiatives	40-44	Board of Directors' Report
		24-33	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
102-13	Membership of associations	24-33	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Strategy			
102-14	Statement from senior decision-maker	99	Message from the Board of Directors
		41-60	Board of Directors' Report
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	147-154	Significant Risk Factors

GRI Standard	Disclosure	2019 Annual Report Page Number	2019 Annual Report Section Reference
Ethics and integrity			
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	105	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		88	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	78	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
Governance			
102-18	Governance structure	38-39	Organization chart
		156-163	Management Structure
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	156-163	Management Structure
102-23	Chair of the highest governance body	86, 156-157	Management Structure
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	162	Management Structure
102-25	Conflicts of interest	89	Corporate Governance Report : Conflict of Interest
102-26	Role of highest governance body in setting purpose, values, and strategy	157	Management Structure
102-28	Evaluating the highest governance body's performance	92-93	Managing Director Evaluation
102-30	Effectiveness of risk management processes	157	Management Structure
102-31	Review of economic, environmental, and social topics	92, 157	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	99	Message from the Board of Directors on Sustainability Report
102-33	Communicating critical concerns	68-95	Corporate Governance Report
102-35	Remuneration policies	79-80	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		160-161	Management Structure: The Remuneration Committee
102-36	Process for determining remuneration	161	Remuneration Criteria
102-37	Stakeholders' involvement in remuneration	71	Right of Shareholders
Stakeholder engagement			
102-40	List of stakeholder groups	100-102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-41	Collective bargaining agreements		Not applicable
102-42	Identifying and selecting stakeholders	100-102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements

GRI Standard	Disclosure	2019 Annual Report Page Number	2019 Annual Report Section Reference
102-43	Approach to stakeholder engagement	100-102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-44	Key topics and concerns raised	100-102	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
Reporting practice			
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	100	Sustainability Report: The scope of the Report
102-46	Defining report content and topic boundaries	100	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
102-47	List of material topics	102-103	Sustainability Report: The Materiality Assessment
102-48	Restatements of information	100	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-49	Changes in reporting	100	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-50	Reporting period	100	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-51	Date of most recent report	100	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-52	Reporting cycle	100	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	100	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-55	GRI content index	142-146	GRI content index
GRI 103: MANAGEMENT APPROACH			
103-1	Explanation of the material topic and its boundary	100, 105-127	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
103-2	The management approach and its components	105-127	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
103-3	Evaluation of the management approach	105-127	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE			
201-1	Direct economic value generated and distributed	108	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed
GRI 205: ANTI-CORRUPTION			
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	106	Sustainability Report: Anti-Corruption

GRI Standard	Disclosure	2019 Annual Report Page Number	2019 Annual Report Section Reference
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	78-79	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
GRI 304: BIODIVERSITY			
304-2	Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity	118	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
GRI 305: EMISSIONS			
305	Emissions	118-121	Sustainability Report: Green House Gases Emissions
GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE			
306	Effluents and Waste	118	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
GRI 401: EMPLOYMENT			
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	75-76, 123	Corporate Governance Report: Employee
401-3	Parental leave	124	Sustainability Report: Employee Benefits
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY			
403-1	Occupational health and safety management system	110-113, 125-126	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	110-113, 125-127	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-5	Worker training on occupational health and safety	126-127	Sustainability Report: Safety & Occupational Health
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION			
404-1	Average hours of training per year per employee	126-134	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2019
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	126-134	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2019
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY			
405-1	Diversity of governance bodies and employees	124-125	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	2019 Annual Report Page Number	2019 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	122	Sustainability Report: Customer Privacy

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยงโดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ 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 จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 จนถึง ปี 2560 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ยังคงมีความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกแบบไม่ประจำเส้นทาง จึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงักอันเกิดมาจากอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของแรงงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม โดยปกติเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลจะทำการกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยต่างๆ เหล่านี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีต่างๆ การไม่ดำเนินการตามกฎระเบียบระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในเรื่องดังกล่าวโดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบสำคัญที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้แก่ กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ที่กำหนดให้เรือทุกลำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำในการเดินเรือ ทั้งนี้ เจ้าของเรือบางรายได้เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของตนแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำเพื่อให้ยังสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดต่ำซึ่งมีค่ากำมะถันสูงได้อยู่ เครื่องดักจับเขม่าควันนี้ทำหน้าที่ขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์หลักแต่ละส่งผลให้เกิดน้ำเสียที่เป็นพิษ โดยทั่วไปน้ำเสียเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการถ่ายโอนมลพิษจากทางอากาศลงสู่มหาสมุทรแทน เมื่อคำนึงถึงผลกระทบของน้ำเสียที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล ประเทศที่ทำการค้ารายใหญ่หลายประเทศได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียเหล่านี้ในท่าเรือของประเทศตน ซึ่งทำให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของอุปกรณ์นี้หมดไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 โดยเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้ การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจครบถ้วนตามกฎหมายข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือ หรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด เรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถปล่อยเข้าน่านน้ำสากล และไม่สามารถทำประกันภัยได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ที่ทำงานในบริษัทฯ ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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

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

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับส่งผลให้บริษัทฯ จะเผชิญกับความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการเข้าถึงระบบข้อมูลสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยทางข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ โดยผ่านมาตรการด้านระบบ

รักษาความปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์(firewall) ระบบสแกนไวรัส และการจัดให้มีการสำรองข้อมูล บริษัทฯได้จัดสรรทรัพยากรมาใช้ในการนี้และจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงโดยบุคคลที่สามในระบบสารสนเทศโดยการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) อย่างสม่ำเสมอเพื่อติดตามภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้นใหม่

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯคือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้นจึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯมีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

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

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

นอกจากสัญญาเงินกู้ และหุ้นกู้ที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจาก การแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของ

อัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS) ทำให้เกิดความยืดหยุ่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือโดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ดี ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงต่ำลงมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯมีโอกาสเข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 47.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯจะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือเก่าที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ที่ไต่ลงนามในปี 2556 และ ปี 2557 และการรับมอบเรือใหม่เหล่านั้นได้เพิ่มกำลังกองเรือของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับต่ำหลังจากลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผัดผ่อนไหน่สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ตัวอย่างเช่น ในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้บางรายได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อชดเชยมูลค่าที่ลดลงของเรือที่จำนองเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้ดังกล่าว และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้รับเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ 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 2562 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วน

ตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของตลาด อย่างไรก็ดีตาม บริษัทฯได้รับอนุมัติการผ่อนปรนให้คงเว้นการทดสอบอัตราส่วนต่างๆ ตามข้อตกลงทางการเงินที่เกี่ยวข้องจากธนาคารผู้ให้กู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2563 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีความผันผวนสูงมากซึ่งเป็นไปตามวัฏจักรและฤดูกาล ความผันผวนในเรื่องของการสร้างกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ อัตราค่าระวางเรืออาจมีความผันผวนมากอันจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไร ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ อัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มที่จะผันผวนตามขนาดของตัวเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ที่สุดจะมีความผันผวนมากที่สุด อย่างไรก็ดีตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ(Geared Ship Sector) กล่าวคือ เรือขนาดแสนตันไฮสปีด เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือในระดับหนึ่ง บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งแรกของทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมากเพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ อัตราการเติบโตของตัวเลขจีดีพีทั่วโลกอยู่ที่ระดับร้อยละ 3.01 ในปี 2562 และร้อยละ 3.61 ในปี 2561 ในขณะนี้ สภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำโดยหลักเนื่องมาจากผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนที่ยังยืดเยื้ออยู่ อุตสาหกรรมเดินเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทางทะเลได้รับผลกระทบในทางลบหากภาคธุรกิจต่างๆ ยังคงชะลอการใช้จ่ายจากความไม่แน่นอนที่ได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในขณะนี้ที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงปี 2552 - ปี 2560 อาจส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน เนื่องจากอุปสงค์หลักของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของทางทะเลมาจากประเทศจีน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศนี้อาจส่งผลกระทบที่สำคัญต่ออุปสงค์ของสินค้าแห่งแรกของทางทะเล เช่น แร่เหล็กและถ่านหิน ดังจะเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - ปี 2559

ในปี 2562 อุปสงค์ในการให้บริการขนส่งทางเรือได้ลดลงอย่างมากเนื่องจากปริมาณสินค้าที่ลดลงชั่วคราว กล่าวคือ การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในช่วง 6 เดือนแรกของปีหยุดชะงักลงจากอุบัติเหตุในเหมือง Brumadinho ของบริษัท Vale เช่นเดียวกัน สภาพอากาศที่เลวร้ายในประเทศออสเตรเลียส่งผลให้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กและถ่านหินลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายน

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้การค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง นอกจากนี้ การสู้รบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลักต่างๆของโลกอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนที่มากขึ้น การใช้ขายทางธุรกิจที่ลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งทางเรือ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี 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 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามจากการที่ตลาดในปัจจุบันยังคงไม่ฟื้นตัวในระดับที่บริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คืออธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

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

เรือของบริษัทฯ เดินทางในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อกองทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้ อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศการค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

รายได้ของบริษัทฯ มาจากลูกค้าที่หลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ อย่างไรก็ดีตาม บริษัทฯ ให้บริการเช่าเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมด 4 ลำกับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งดังกล่าว อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการขจัดความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจาก

รายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นนอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำในช่วงดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ ต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกรีไซเคิลไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขาย/รีไซเคิลไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกรีไซเคิล/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/รีไซเคิล ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปได้อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลายลำ ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งซื้อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือบางลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้ออื่นในรายงานประจำปีฉบับนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุกองเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมกับเรือ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมกับเรือจีนหนึ่งแห่งอันเนื่องมาจากผู้ต่อเรือดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากผลของกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมเหล่านี้ยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงที่จะเป็นฝ่ายแพ้คดี และอาจต้องสูญเสียเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือที่ได้จ่ายให้ผู้ต่อเรือไป นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม และ/หรือ ค่าเสียหายให้แก่ผู้ต่อเรือ ค่าใช้จ่ายของอนุญาตอุตสาหกรรมที่เป็นเชิงลบต่อบริษัทฯ นั้นจะส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้มีที่ปรึกษาทางกฎหมายจากสำนักงานกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ที่มีชื่อเสียงระดับสากลรายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ**

อุตสาหกรรมเดินเรือก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลายเนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ**

ประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือส่งต่อใหม่ จะมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือส่ง

ต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวหรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ ในตลาดได้ บริษัทฯจึงหยุดสั่งต่อเรือใหม่ จนกว่าจะมีการประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมจากกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้

• ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้ออย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผัดเจื่อนใจในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แยกว่่านั้นคือ บริษัทฯไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และหนี้หุ้นกู้ได้ เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ ได้บริหารจัดการสภาพคล่องและเฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นด้วยเงื่อนไขที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

หากภาวะตลาดตกต่ำเกิดขึ้นอีกเช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามทางการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น
- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอและได้รับผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของบริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตราบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	
		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 ซาห์ *	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
1	รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลซาห์ ** / ***	693,018,347	44.45%	693,018,347	44.45%
2	นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์) ***	131,486,275	8.43%	131,476,275	8.43%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	74,793,059	4.80%	76,607,552	4.91%
4	STATE STREET EUROPE LIMITED	58,345,062	3.74%	21,169,234	1.36%
5	WGI Emerging Markets Smaller Companies Fund, LLC.	36,662,800	2.35%	30,580,200	1.96%
6	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวแอ็คทีฟ SET 50 ปันผล	18,522,500	1.19%	9,402,400	0.60%
7	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	16,019,237	1.03%	18,615,763	1.19%
8	BANQUE PICTET & CIE SA	14,428,500	0.92%	14,530,700	0.93%
9	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นไดนามิก	13,860,400	0.89%	10,690,700	0.69%
10	กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ โดย บลจ. กรุงศรี จำกัด	12,760,500	0.82%	-	0.00%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	489,395,182	31.38%	553,200,691	35.48%
รวมทั้งหมด		1,559,291,862	100.00%	1,559,291,862	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 6,093 ราย		ผู้ถือหุ้น : 5,692 ราย	

* น.ส. นิจิต้า ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัท และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรค จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

** ตระกูลซาห์ ประกอบด้วย 1. นางสาวนิจิต้า ซาห์ 2. นางสาวสมิหร่า ซาห์ 3. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์ และ 4. นางแองเจลิ กิริต ซาห์

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

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 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 10 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2561
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	4 เมษายน 2560
3. นายอุซรุ คาลิ วาเดีย	กรรมการ	4 เมษายน 2560
4. นางสาวนิชิตา หาทิ	กรรมการ	4 เมษายน 2561
5. นายกิริต หาทิ	กรรมการ	4 เมษายน 2561
6. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2561
7. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562
8. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562
9. นายอิชฎ์ชาญ หาทิ	กรรมการ	4 เมษายน 2562
10. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562

อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมียกอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมีการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด ตามข้อบังคับบริษัทฯ และตามกฎหมาย
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ขำห์
 - 3) นายอิษฎ์ฮาญ ซาห์
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้ อนุญาโตตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ 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 ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม กูรานา	กรรมการ - การเงิน
3. นายโกดาการาจิติล มูราลี เมนนอน	กรรมการ - เทคนิค

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทช่วยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไปอย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่สามารถก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอ เพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ 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” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการด้วย 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 เชน ค็อก*	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบถามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ 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 ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการแต่ละคนนำเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

หลักเกณฑ์คำตอบแทน

- คำตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายคำตอบแทนกรรมการเป็นคำตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ 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 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป

4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัท

การสรรหากรรมการนั้นบริษัท จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาดังต่อไปนี้

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

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเพิ่มเติมคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากทีคณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการสรรหาเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท 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

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงรวมถึงกรรมการผู้จัดการ

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ
- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและอนุมัติ

6. เลขาธิการบริษัทฯ

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

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูษิน

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

• 2537 - 2540

• 2533 - 2537

• 2518 - 2533

• 2517 - 2518

• 2516 - 2517

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

13 กรกฎาคม 2543

70 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 พีรเชิษฐ์ ชิปปิง 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 พีรเชิษฐ์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม 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 พีรเมียร์

ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พูเด็นเซียล แอสเซต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด

รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสเซตส์ จำกัด

ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ประจำกองพลทหารม้า

กรรมการบริษัท

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

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	90,000	-	-	-	90,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้น ทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาว่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

49 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540
- 2531 - 2535

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

ประวัติการอบรม

- 2560
- 2559
- 2555
- 2554
- 2551

หลักสูตร การปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม (Business Revolution and
Innovation Network: BRAIN) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)
หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Executive Development Program (EDP)
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2560 - ปัจจุบัน
- กรกฎาคม 2557 - 2559
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2554 - เมษายน 2560
- 2554 - 2557
- 2547 - 2554
- 2542 - 2547
- 2540 - 2542

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา
บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking
บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA
and Singapore

- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

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	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยบุดดิน ฮาซิบ

ตำแหน่ง

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

66 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ประวัติการอบรม

- 2548

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

ประสบการณ์

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

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

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-5, 7, 10-27, 31 และ 33-60 ในหน้า 10-12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas 4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	131,476,275	10,000	-	10,000	131,486,275 (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุณุร คล้าย วาติย

ตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

20 สิงหาคม 2542

อายุ

56 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
อินเดีย

ประวัติการอบรม

- 2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)
Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2556 - ปัจจุบัน
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2562
- 2537 - 2542
- 2540 - 2541
- 2533 - 2537
- 2531 - 2533

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด
ประเทศอินเดีย

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด

ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด

ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด

ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์คูสัน แอนด์ โค

อาชีพหลัก

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเทล จำกัด กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (เมียนมาร์) จำกัด ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (กัมพูชา) จำกัด กรรมการ บริษัท ซีเอ็นที โฮลดิ้งส์ จำกัด กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 290 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	1,117,650	-	-	-	1,117,650 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิตา ชาร์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	39 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> 2558 Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดยสมาคมบริษัท จดทะเบียนไทย 2550 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 2547 สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/ Cambridge Academy of Transport
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> กุมภาพันธ์ 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจันท์ จำกัด (มหาชน) 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจันท์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แอมบีทรี ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท เมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษา ระบบ เครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพนักงานของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 289-290 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 31 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-5, 7, 10-27, 31 และ 33-38 ในหน้า 10-11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษ ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับกรรมการท่านอื่น หรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกฤษ ซาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	24 เมษายน 2550
อายุ	66 ปี
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส์ ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจิ จำกัด กรุงเทพฯ ผู้บริหารบริษัท
อาชีพหลัก	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีสเส้น (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเอชั่น 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* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพัก พนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย) กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส์ ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 289-290 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
--	--

บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เซิร์ฟเวอร์ (ฮาร์ดแวร์) จำกัด (มหาชน) (บริษัทย่อยที่ 61 ในหน้า 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิตติ หาด เป็นบิดาของนางสาวนิจดา หาด และนายอภัย หาด แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการท่านอื่นหรือ
คณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	60 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College วิทยาศาสตรบัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
ประวัติการอบรม	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee, Class 25/2017 จาก สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) จาก สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร CMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive Education 27 มีนาคม - 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บัณฑิต กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารชนชาติ จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เซนต์เม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด กรรมการ บริษัท เอสอี ดิจิทัล จำกัด กรรมการ บริษัท อินโนคอนเนคควิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด กรรมการ บริษัท แอ็บเชออุทโยคะ จำกัด กรรมการ บริษัท เซนต์เม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพิน จำกัด ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2552 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2552 - กรกฎาคม 2562
- พฤษภาคม 2550 - ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- 2547 - 2552
- 2546 - 2551
- 2542 - 2546
- 2542
- 2538 - 2542
- 2538 - 2542
- 2534 - 2538
- 2531 - 2532
- 2528 - 2531

อาชีพหลัก

กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา
บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอส์เซท์ จำกัด (มหาชน)
กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิทส์ บาร์นี
กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวณิชธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
ผู้จัดการ, ฝ่ายวณิชธนกิจ กัทธรณกิจ
เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ 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 อินโนคอนเนคควิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด 2. กรรมการ บริษัท แอ็บเซอลูทโยคะ จำกัด 3. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด 4. กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	52 ปี
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 2561 ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์ • 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน 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 สังคมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • 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	<ul style="list-style-type: none"> • มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ กรรมการพิจารณา ค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเชียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) • 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โดสิตดิสส์และ การขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • 2549 - ปัจจุบัน รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • 2546 - 2549 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตำแหน่งอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> • 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
ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

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

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิศรุชาญ ชาร์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	31 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
• 2553	Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร
• 2549	
ประวัติการอบรม	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)
• 2554	จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2554	Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟแนนซ์ จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• มกราคม 2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท
อาชีพหลัก	

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไซแอนซ์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต) 8. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย) 9. กรรมการ บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี ชาร์เตอร์ริง ฟิทีอ จำกัด* ประเทศสิงคโปร์ (ธุรกิจการจัดการขนส่งทางเรือ) 10. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด <p>*หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 289-292 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 32 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-5, 7, 10-27, 31, 33-38 และ 61 ในหน้า 10-12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎฐาชา ชาติ เป็นบุตรของนายกิริต ชาติ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ชาติ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทาง ครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางลิน เยน ค็อก

ตำแหน่ง	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	4 เมษายน 2560
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> 2527 - 2531 ศิลปศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตรอนโต (Trinity College) 2523 - 2527 Lawrence Park Collegiate Institute (Toronto)
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> 2562 YPO Global Family Enterprise Programme จาก INSEAD YPO Value Creation and Investing Programme จาก Columbia University Business School 2561 หลักสูตรผู้บริหาร จาก Singularity University Block Chain Strategy Programme จาก University of Oxford YPO Building Legacies Programme จาก INSEAD

- 2560
- 2555

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

รางวัล

- 2555

Best Foreign Company CEO จาก Bloomberg

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559
- พฤษภาคม 2546 - กรกฎาคม 2553
- มีนาคม 2544 - พฤษภาคม 2546
- พฤษภาคม 2540 - มีนาคม 2554
- มิถุนายน 2538 - พฤษภาคม 2540
- พฤศจิกายน 2536 - พฤษภาคม 2538
- มกราคม 2533 - พฤศจิกายน 2536
- มิถุนายน 2531 - มกราคม 2533

กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประเทศไทย และกลุ่มแม่น้ำโขง
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด กรุงเทพฯ ประเทศไทย
กรรมการบริหาร ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (จีน) ปักกิ่ง ประเทศจีน
ผู้อำนวยการอาวุโส สาขา Corporate & Institutions ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด นครธน กรุงเทพฯ ประเทศไทย
หัวหน้าฝ่าย Corporate & Institutions Sales ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (มาเลเซีย) กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย
รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (สิงคโปร์) ประเทศสิงคโปร์
รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (ฮ่องกง) ฮ่องกง
ผู้จัดการฝ่ายบัญชีอาวุโส ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ฮ่องกง) ฮ่องกง
ผู้จัดการฝ่ายบัญชี CIBC ไตรลอนโด ประเทศแคนาดา

ตำแหน่งอื่นๆ

- กรกฎาคม 2560 - มิถุนายน 2562
- พฤษภาคม 2557 - ปัจจุบัน
- 2558 - 2559
- กุมภาพันธ์ 2558 - กันยายน 2559
- มิถุนายน 2554 - เมษายน 2559
- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559
- 2553 - 2559
- 2555 - 2558
- 2546 - 2553
- 2540 - 2542

เจ้าหน้าที่กำกับดูแล (หรือ เลขาธิการกิตติมศักดิ์) YPO ASEAN United Chapter
กรรมการ Ronald McDonald House Charities (กรุงเทพฯ)
ประธาน ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด เวียดนาม
กรรมการ UKTI ASEAN Regional Board
รองประธานกรรมการและประธาน Cross Sectoral Working Issues แห่ง European Association for Business and Commerce
รองประธานกรรมการ สมาคมธนาคารนานาชาติ
ผู้แทน โครงการ Living with HIV ของธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด
สมาชิกของ Global Diversity & Inclusion Council
รองประธานคณะกรรมการของ European Chamber of Commerce and Board member of British Chamber of Commerce ประเทศจีน
กรรมการ Malaysian Youth Orchestra Foundation โดยมี Mirzan Mahather เป็นประธาน
ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการธนาคาร

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

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

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ: กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

คณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม *

กรรมการผู้จัดการ
(*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ
ประวัติคณะกรรมการบริษัท)

นายกอดัม คูรานา

ตำแหน่ง

กรรมการ (การเงิน)*
(*ผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

อายุ

43 ปี

ประวัติการศึกษา

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

การฝึกอบรม

- ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563
- กรกฎาคม 2562
- พฤษภาคม 2562

หลักสูตร E-Learning CFO Orientation จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เข้าร่วม CFO Innovation Thailand Forum in Bangkok
เข้าร่วม The Capital Link International Shipping Forum in Shanghai

ประสบการณ์

- 2562 - ปัจจุบัน
- 2561 - 2562
- 2560 - 2561
- 2558 - 2559
- 2547 - 2557

กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ Drewry Financial Research Services ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษาอาวุโส Galway Group ประเทศอินเดีย
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่าย Structured Asset Finance ธนาคาร DVB ลอนดอน
และประเทศสิงคโปร์

- 2543 - 2546
- 2541 - 2542

ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษา Synogy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

1. กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท
(บริษัทย่อยที่ 1-5, 7, 10-27, 31 และ 33-60 ในหน้า 10-12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
2. ผู้ชำระบัญชีในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 7 บริษัท
(บริษัทย่อยที่ 6, 8-9, 28-30 และ 32 ในหน้า 10-11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโกดาการาจิกิล บูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง

กรรมการ (เทคนิค)

อายุ

64 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor of Engineering (Marine), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย
Qualified for Membership of the Institute of Chartered Shipborkers

ประวัติการอบรม

- 2561

หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน
- 2548 - 2560
- 2541 - 2547
- 2535 - 2541
- 2531 - 2535
- 2527 - 2531

กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer, Sealand Ship Management, Austria

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท

(บริษัทย่อยที่ 1-5, 7, 10-27, 31 และ 33-60 ในหน้า 10-12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	374,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชีลา โกปินาราน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)

อายุ

62 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping
บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน
- 2532 - 2541

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	856,500	-	-	-	856,500 (ร้อยละ 0.05 ของ หุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ

58 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 ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	758,069	100,000	-	100,000	858,069 (ร้อยละ 0.05 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	29,018	10,000	-	10,000	39,018 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายเขษมเทียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประสบการณ์

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

- 2535 - 2547
- 2520 - 2535

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)

59 ปี

Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย

Master Marine ประเทศอินเดีย

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team)

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กัปตันเรือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เจ้าหน้าที่ประจำเรือ

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	50,000	-	-	-	50,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายจันดราเชก้า สิวรามิน เวนทิกการามัน

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2561
- 2546 - 2559
- 2539 - 2546
- 2535 - 2539

- 2529 - 2535

ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)

57 ปี

First Class Marine Engineer

Bachelor's degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย

ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Technical Superintendent บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองต้นกลประจำเรือ (Second Engineer) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

นายช่างกลประจำเรือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นายจันคร้าเซ็ก้า สีวรามัน เวณิกิหารามัน เป็นคู่สมรสของนางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย

นางสาวสิริสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)

อายุ

36 ปี

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ

ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

ประวัติการฝึกอบรม

• เมษายน 2561

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018

• ตุลาคม 2556

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

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

• 2562 - ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2560 - 2561

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• กรกฎาคม 2554 - 2559

ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2550 - 2554

เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ท ไทย ชิปปิง จำกัด

• 2548 - 2549

เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไดกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

1. กรรมการ บริษัท ควอนตัม พีพีพี คอนซัลติ้ง จำกัด

2. กรรมการ บริษัท คิวไอซี (ประเทศไทย) จำกัด

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปรางภา เทพนภาพลีน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	<ul style="list-style-type: none"> ก้นยายน/พฤศจิกายน 2562 Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การจัดประเภท การวัดมูลค่า การด้อยค่า และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มิถุนายน 2561 สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย กุมภาพันธ์ 2560 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย มิถุนายน 2553 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ตุลาคม 2547
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2542 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2539 - 2542 ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2535 - 2539 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562	ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	215,000	-	-	-	215,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)* (*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี)
อายุ	46 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	<ul style="list-style-type: none"> ก้นยายน 2562 TFRS 9 Workshop การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน รุ่นที่ 1/62 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ กรกฎาคม 2562 TFRS 9 Workshop การบัญชีป้องกันความเสี่ยง รุ่นที่ 1/62 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

TFRS 9 Workshop การจัดประเภทและการวัดมูลค่า จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 18 ชั่วโมง)

เตรียมพร้อมกับการบัญชีเรื่องสัญญาเช่า และอ่านและเขียนรายงานผู้สอบบัญชีให้เข้าใจ จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)

- มิถุนายน 2562

การแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี เพื่อสะท้อนสภาพที่แท้จริงของกิจการ และผลกระทบต่อภาษีอากร จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

เจาะลึกมาตรฐาน TFRS 9, TFRS 15 และ TFRS 16 สำคัญผลกระทบต่อแนวทางปฏิบัติ และกรณีศึกษา จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 14 ชั่วโมง)

ประสบการณ์

- 2562 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2558 - 2562
- 2542 - กรกฎาคม 2558
- 2538 - 2542

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์ชเวเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันดร้าแซก้า สีวรามัน เวณิกทารามัน

นางสาวณลิททิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
37 ปี

ปริญญาโท บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปริญญาตรี บัณฑิตมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558
- เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552

ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2562

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	ได้มา ในปี 2562	จำหน่าย ในปี 2562	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

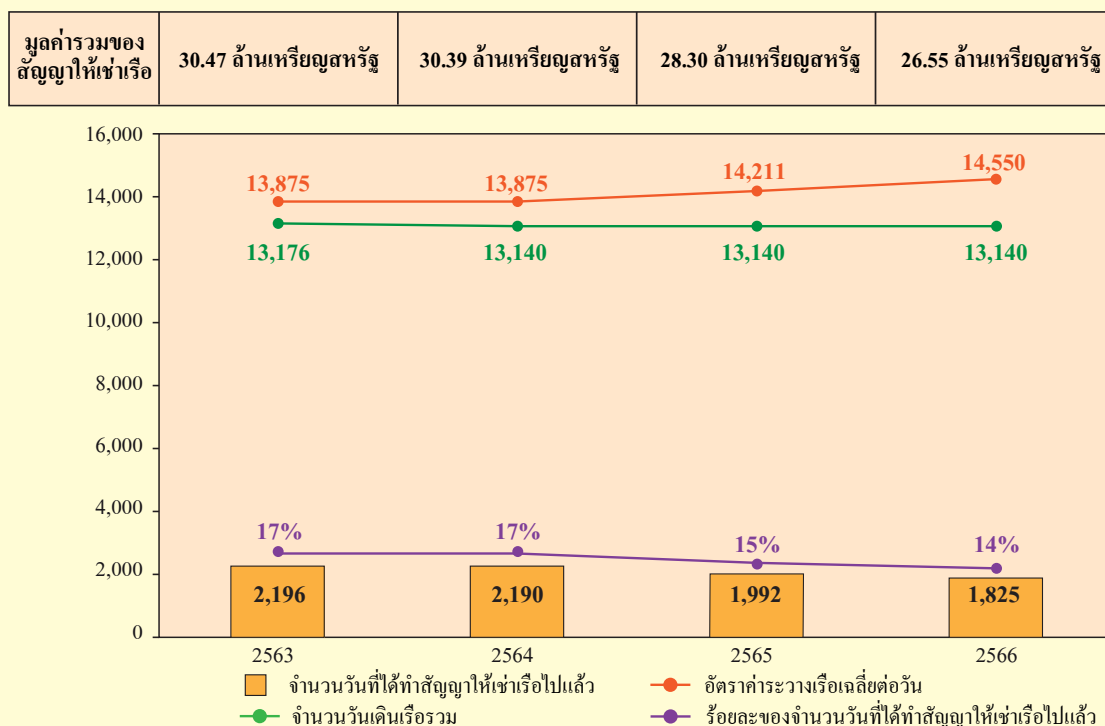
ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ ไร่กัฒตาม 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 2562 บริษัทฯ มีสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง

สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562)



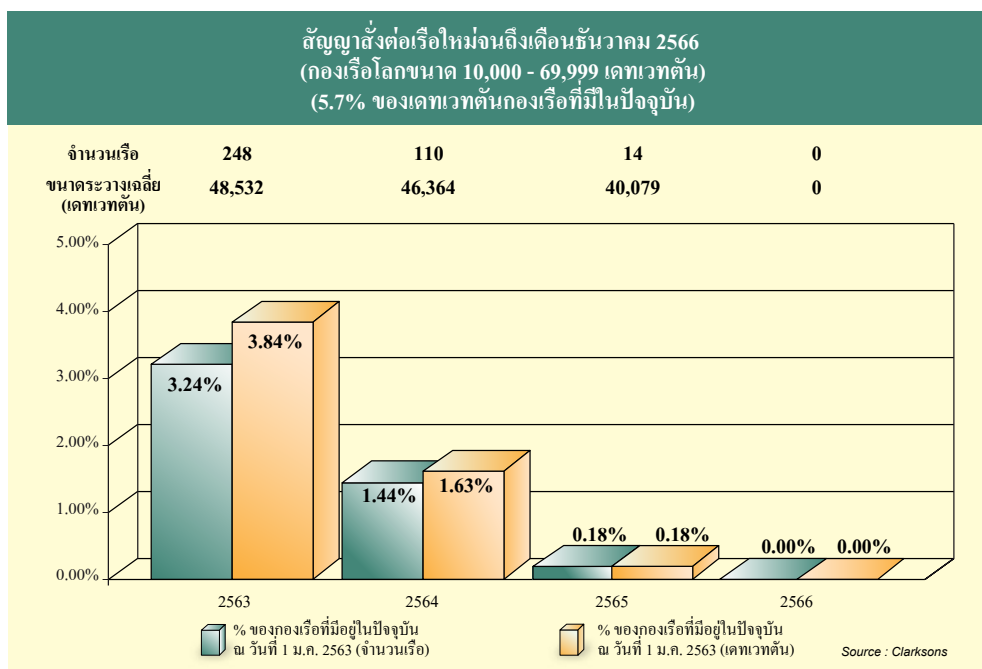
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2562

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

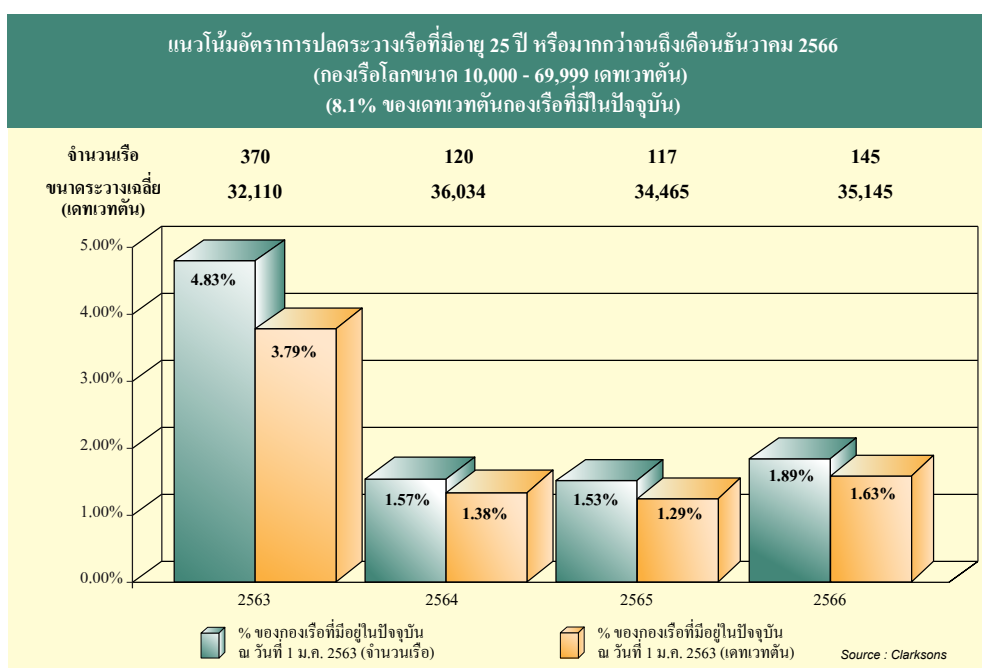
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 7,657 ลำ ขนาดระวางรวม 313.42 ล้านเดทเวทตัน

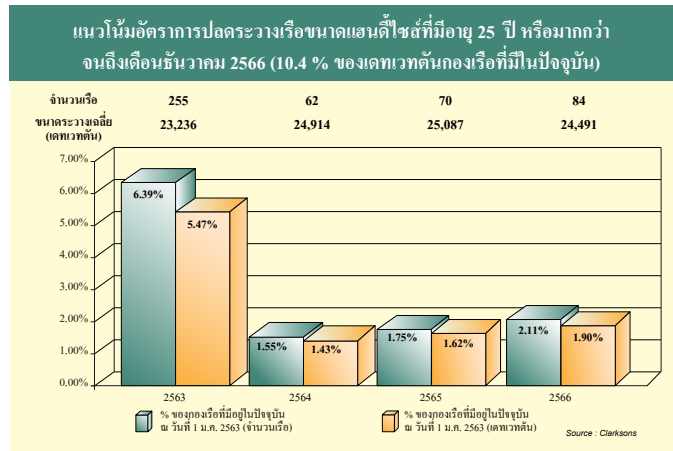
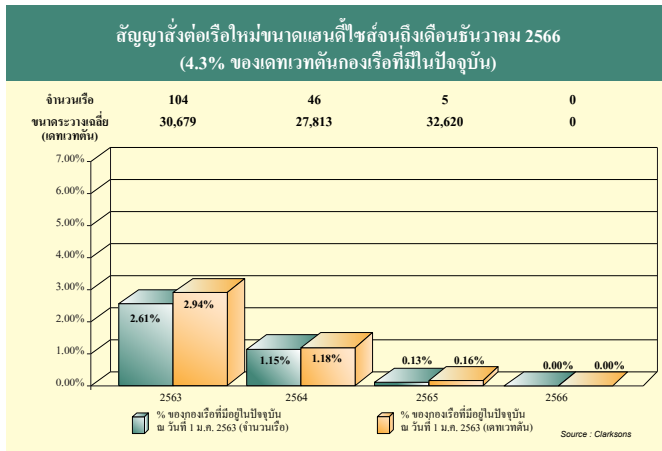


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 7,657 ลำ ขนาดระวางรวม 313.42 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 372 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ดีตาม มีเรือจำนวน 752 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น จะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 2.4 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



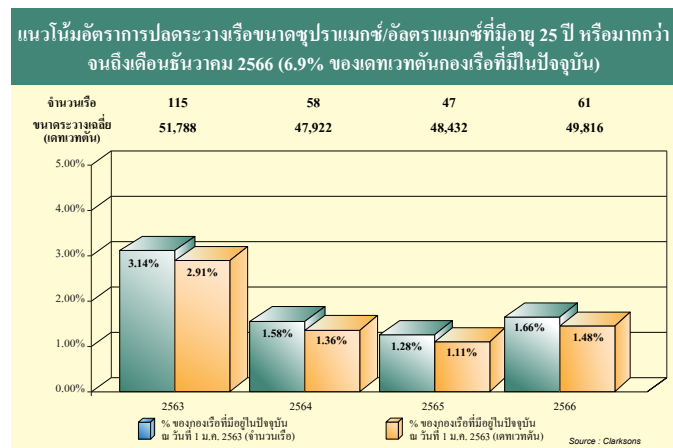
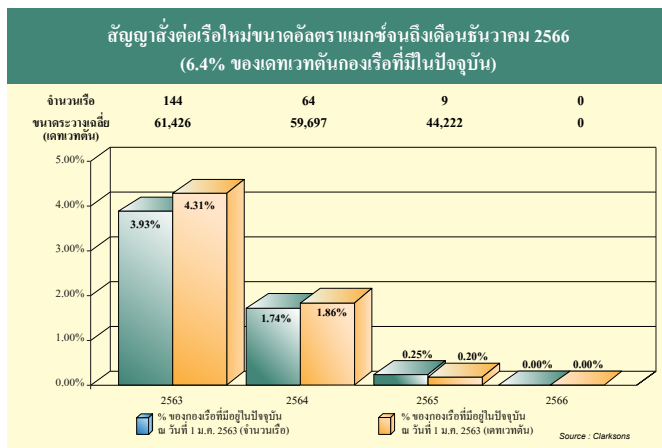
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแฮนดีไซส์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 3,989 ลำ ขนาดระวางรวม 108.34 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 155 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 471 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือแฮนดีไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 6.1 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,668 ลำ ขนาดระวางรวม 205.08 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 217 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 281 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จะมีการลดลงร้อยละ 0.5 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่า มี 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 โดยถือว่า มี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

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

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ 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 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เปิดตอนในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	DNB Bank ASA, ธนาคารกรีกไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด และ บริษัท ฟรีเซียส รอทส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	2.84	17.56
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Bank ASA.	บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ตส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด บริษัท ฟรีเซียส สปาร์กส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด และ บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	5.66	31.55
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปัสซี ฟู ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด และ บริษัท เอปัสซี ตรี ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอปัสซี ฟู ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอปัสซี ตรี ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	24.72
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปัสซี โฟร์ ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	12.90
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปัสซี วัน ฟิฟตี้ ลิมิตเต็ด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	9.79
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส วินส์ จำกัด และ บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	51.49

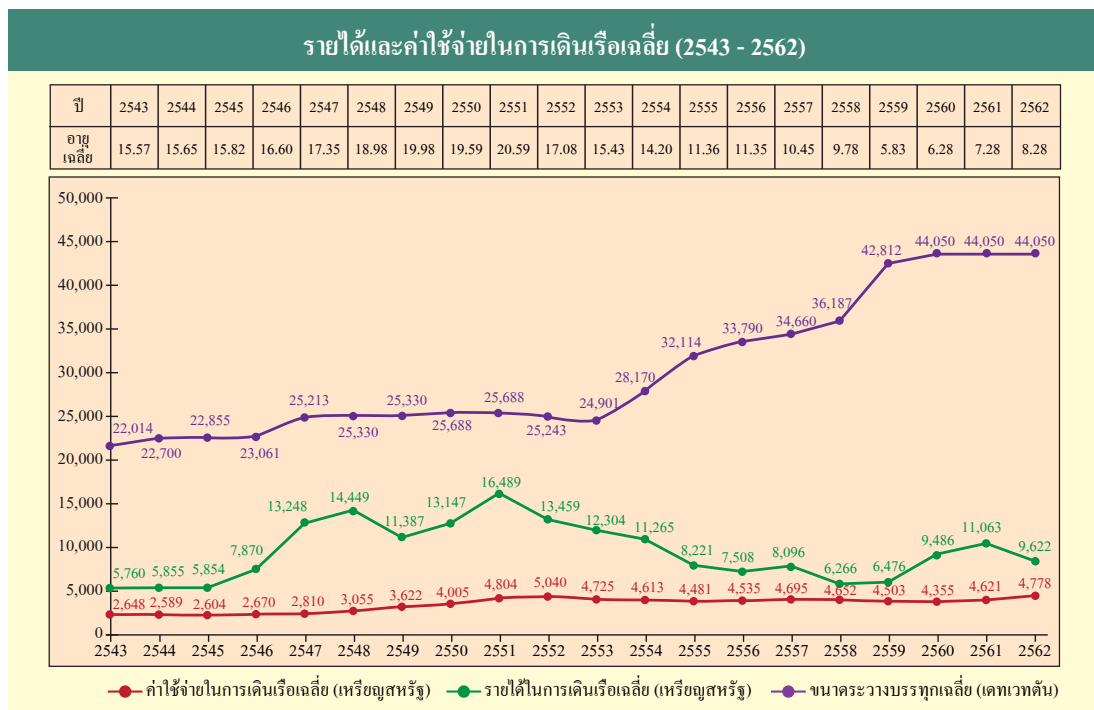
วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ
7	DNB Bank ASA, และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศจีน	บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท 프리เซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท 프리เซียส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566 บริษัท 프리เซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566	-	23.70	-
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท 프리เซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท 프리เซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท 프리เซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	19.19
9	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืน งวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	-	1.22	11.58
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	16.20	0.59	15.61
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส เมททัลซ์ จำกัด บริษัท 프리เซียส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส ทรีส์ จำกัด และ บริษัท 프리เซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.78
		บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท 프리เซียส วิชเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	10.52
12	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท 프리เซียส แลนด์ จำกัด และ บริษัท 프리เซียส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	3.53	5.30

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ
		บริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	4.10	10.23
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	7.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	-	-

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

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 9,622 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาด
ค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของ ดัชนีค่าระวาง ในปี 2562	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่า เรือตามตลาด เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือ ของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือ ของตลาด
BHSI (เรือแสนดีไซส์)	491	7,189	9,002	25.22%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	880	9,948	9,961	0.13%

ในระหว่างปี 2562 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 491 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,189 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,002 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือซีเมนต์) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 25.22

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 880 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,948 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,961 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 0.13 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของ บริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,712 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 479 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2562 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 597 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,069	2,328	2,326
ค่าเสบียงคลัง	172	158	156
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	396	174	177
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,637	2,660	2,659
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	209	164	187
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	274	215	189
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	483	379	376

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าอะไหล่	323	239	213
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	338	121	127
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	661	360	340
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	183	177	157
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	174	118	172
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	357	295	329
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	34	5	5
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	483	379	366
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	186	64	106
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	703	448	477
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,841	4,142	4,181

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือไม่รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรืออยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก

ในปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเพิ่มขึ้น โดยเป็นค่าใช้จ่ายจำนวนมากสำหรับการนำเรือเข้าอู่แห้งและการสำรวจเรือพิเศษ และการสำรวจได้ห้องเรือ ซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 บางรายการของค่าใช้จ่ายนี้เป็นการเข้าอู่แห้งตามกำหนด ในขณะที่บางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบถังน้ำมัน (โดยการแบ่งถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้กลายเป็นถังน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อเป็นการเตรียมตัวในการรองรับกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่จะบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 หรือเพื่อเป็นการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ หรือสำหรับทั้งสองอย่าง

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

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

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562
	ล้านบาทไทย	ล้านบาทไทย
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	153.58	135.30
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	138.79	120.66
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	68.20	44.49
ค่าเสื่อมราคา *	30.35	30.38
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	37.85	14.11
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	25.54	22.69
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	12.31	(8.58)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1.85	1.42
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	14.16	(7.16)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.065	0.090
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	14.10	(7.25)
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56.79	39.17
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	71.41	55.73
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	17.43	31.53
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	690.58	666.50
เงินยืมล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	67.90	67.90
สินทรัพย์รวม	857.85	831.09
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	57.85	70.88
หุ้นกู้ ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	64.59
รวมหนี้สินหมุนเวียน	71.14	156.27
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	220.35	166.21
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	169.82	118.23
รวมหนี้สิน	466.62	447.76
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	391.23	383.33
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.25	0.25
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.00	0.36
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.19	1.17
หนี้สิน/ EBITDA ***	6.10	8.30
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.76	0.91
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.67	1.96

- * EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ
- ** กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- *** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 153.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 135.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 138.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 120.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 9,622 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2562 เนื่องมาจากตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ตกต่ำลง จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2561 และ ปี 2562 มี 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2562 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2562 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 68.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 44.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 30.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 30.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 25.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 22.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 จากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงเนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือลดลง

บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 8.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 เปรียบเทียบกับผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 12.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีไม่กำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 และจำนวน 1.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยรับ

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 และ 0.065 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีรายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 15.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2561 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น สุทธิจากค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 1.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ดังกล่าวรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีการตั้งค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญจำนวนเพียง 0.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 2.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นจำนวน 5.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 31.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา มาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนจากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเช่นเดียวกันกับในปีที่แล้ว ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นที่ยังไม่ได้ตัดจำหน่ายจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ที่ได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15 และข้อ 31.2

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 166.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 237.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 278.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ชำระคืนเงินกู้จำนวน 36.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 22.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 0.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายจำนวน 0.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงอยู่ในวงเงินกู้มีหลักประกัน

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 169.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เป็น 182.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 และเมื่อคำนึงถึงการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศดังกล่าว บริษัทฯ ไม่มีความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน

หนี้สินรวมลดลงจาก 466.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เป็น 447.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2562 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 383.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 391.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2561 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.25 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2562

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.17 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.19 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี 2562

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2562 ได้ลดลงจากปี 2561 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 8.30 เท่า ซึ่งถือว่าผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดทางการเงินของสัญญาเงินกู้ยืม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ทั้งหมด ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2562 อยู่ที่ 0.36 เท่า ลดลงจาก 1.00 เท่า ในปี 2561 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีและหุ้นกู้

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.91 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่าย อยู่ที่ 1.96 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2562 ลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 เนื่องจากตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองตกต่ำลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2562 ลดลงประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ในปี 2562 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในปี 2562 รายจ่ายท่าเรือและค่า น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้ลดลงจากร้อยละ 9 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 8 ในปี 2562

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลง และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลงประมาณร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีลดลงจากร้อยละ 58 มาเป็นร้อยละ 52

ดอกเบี๋ยรับในปี 2562 ลดลงจำนวน 7.45 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2562 เพิ่มขึ้นจำนวน 92.83 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 โดยสาเหตุหลัก เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอนุญาตไต่สวนการกับคู่ต่อสู้เรือ Sainty และการรับรู้อัตราค่าชดเชยใหม่ที่เพิ่มขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.04 ล้านบาทสำหรับปี 2562 และจำนวน 5.36 ล้านบาทสำหรับปี 2561 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2.71 ล้านบาทสำหรับปี 2562 และจำนวน 2.14 ล้านบาทสำหรับปี 2561 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้อื่นที่ไม่ใช่รายได้จากการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2562 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ต้นทุนในการเดินเรือรวมได้ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาลดลงเล็กน้อยจาก 1,184.95 ล้านบาทในปี 2561 เป็น 1,183.43 ล้านบาทในปี 2562

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 122.42 ล้านบาท จากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงเนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือลดลง

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 228.49 ล้านบาทสำหรับปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจำนวน 456.20 ล้านบาทในปี 2561

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2562 จำนวน 907.92 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561 จำนวน 96.43 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินเหรียญสหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้า ค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 636.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2561 โดยหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อนี้ส่งสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 71.60 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 80.54 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 950.89 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,047.47 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับคู่ต่อสู้เรือ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตไต่สวนการมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 27,836.91 ล้านบาทในปี 2561 เป็น 25,060.55 ล้านบาทในปี 2562 หลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,403.78 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี และหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2562 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 5,011.89 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 7,149.15 ล้านบาท ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 496.98 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,127.50 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 681.14 ล้านบาท ในระหว่างปี 2562

บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 16.27 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 1.06 ล้านบาท แสดงอยู่ในวงเงินกู้มีหลักประกัน

หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 15,141.45 ล้านบาทในปี 2561 มาเป็นจำนวน 13,501.50 ล้านบาทในปี 2562

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลงจากจำนวน 12,695.46 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2561 มาเป็นจำนวน 11,559.05 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2562 การเปลี่ยนแปลงมาจากขาดทุนสุทธิจำนวน 228.49 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 907.92 ล้านบาท

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,731.54 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 30 การลดลงเนื่องจากเรือมีรายได้ค่าระวางที่ลดลงในปีนี้อยู่เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,890.41 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ จ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ และจ่ายซื้อคอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์เป็นจำนวน 443.09 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปใน กิจกรรมลงทุนจำนวน 427.48 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 496.98 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,127.50 ล้านบาท และชำระคืน เงินกู้ก่อนครบกำหนดจำนวน 681.14 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ ก่อนกำหนด) จำนวน 1,808.64 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 692.24 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,009.32 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 2562

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)



นายธีระ วิภูชนิน

ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

11 กุมภาพันธ์ 2563

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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 และ 31.2 เรื่อง การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือและความไม่แน่นอนจากผลของกระบวนการอนุญาตต่อผลการในอนาคต ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทข้าพเจ้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้น จึงมีความเสี่ยง เกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่ กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของ กลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจ เกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

การค้ำของเรือ

การพิจารณาเพื่อการค้าของเรือต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญของฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมินแผนงานในอนาคตในการจัดการสินทรัพย์ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าการค้าของเรือ

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของเรือ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและประเมินในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและคาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท โดยการทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว และเปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของกลุ่มบริษัท เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว รวมถึงเปรียบเทียบอัตราการเติบโตระยะยาวของกลุ่มบริษัทกับการคาดการณ์ของภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- อัตราคิดลด โดยประเมินต้นทุนถ่วงเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่น ๆ กับบริษัทอื่นที่เปรียบเทียบกันได้ และ
- ข้อสมมติและวิธีการที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทใช้ในการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของเรือ

ข้าพเจ้าได้พิจารณาขอบเขตและความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะอัตราการเติบโตที่ใช้ในการคาดการณ์กระแสเงินสดโดยการเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม และทำการวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานดังกล่าวต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสำหรับเรือดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้น มีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือ ปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้า สรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่ควรต้องรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องงบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐาน การรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถ จัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริต หรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการ ที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถ ดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของ กลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจาก การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และ เสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่น ในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถ ตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจาก การทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริง แต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงิน เหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

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

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้อ้างอิงไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



วิสสุตา จิริธนากร

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 11 กุมภาพันธ์ 2563

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	1,181,180,928	1,842,832,325	443,250,723
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7	182,609,681	254,213,633	3,479,692,640
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	9	-	-	129,662,200
น้ำมันเชื้อเพลิง		176,485,980	95,946,393	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		73,485,984	87,397,845	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		10,638,849	6,221,685	-
อื่น ๆ		56,120,774	30,541,384	16,413,404
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		140,245,607	124,160,914	16,413,404
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,680,522,196	2,317,153,265	4,069,018,967
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	9	-	-	4,523,100,000
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	6,038,468,017
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	11	68,092,056	73,356,329	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	12	17,113,615	18,416,575	17,113,615
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		950,890,975	565,589,563	921,749,079
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	20,097,547,770	22,409,263,232	6,667,802
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	6,749,632	6,966	6,749,630
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน		24,656,504	51,776,586	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	15	2,047,469,556	2,203,355,363	2,039,751,204
ต้นทุนสัญญาเรือดำน้ำ	16	162,782,861	193,135,598	-
อื่น ๆ		4,726,165	4,853,419	3,963,183
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,239,635,086	2,453,120,966	2,043,714,387
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		23,380,029,134	25,519,753,631	13,557,562,530
รวมสินทรัพย์		25,060,551,330	27,836,906,896	17,626,581,497

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2562	2561	2562	2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	70,720,959	73,773,305	13,457,673	663,803
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	1,749,783,634	1,726,757,047
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		84,749,692	86,351,026	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		338,001,089	192,952,188	59,705,463	43,037,219
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		34,421,325	35,608,883	24,608,801	25,531,982
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		527,893,065	388,685,402	1,847,555,571	1,795,990,051
รายได้รับล่วงหน้า		75,091,199	19,937,516	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	2,137,257,692	1,877,205,466	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	1,947,630,244	-	1,947,630,244	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		1,506,626	983,695	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		22,871,888	21,662,611	13,318,266	13,747,298
รวมหนี้สินหมุนเวียน		4,712,250,714	2,308,474,690	3,808,504,081	1,809,737,349
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	17	5,011,892,056	7,150,290,378	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	3,565,211,716	5,510,770,671	3,565,211,716	5,510,770,671
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	19	46,239,681	59,786,420	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	20	165,910,413	112,128,780	129,516,980	89,758,318
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		8,789,253,866	12,832,976,249	3,694,728,696	5,600,528,989
รวมหนี้สิน		13,501,504,580	15,141,450,939	7,503,232,777	7,410,266,338

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2562	2561	2562	2561
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น		21			
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
(2561: หุ้นสามัญ 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)		1,559,291,862	1,611,256,930	1,559,291,862	1,611,256,930
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ส่วนเกินทุน					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
ส่วนเกินทุนหุ้นที่ซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ		23	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย		23	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม		24	17,696,466	17,696,466	17,393,326
ยังไม่ได้จัดสรร			8,891,670,774	9,135,682,800	6,587,677,745
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			(1,677,260,039)	(784,562,105)	(285,612,741)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ			11,559,014,451	12,695,421,271	10,123,348,720
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย			32,299	34,686	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น			11,559,046,750	12,695,455,957	10,123,348,720
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			25,060,551,330	27,836,906,896	17,626,581,497

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	3,334,212,863	4,085,563,317	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	810,069,757	843,546,625	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	4,144,282,620	4,929,109,942	-	-
รายได้จากการให้บริการ	8	7,772,123	3,683,276	88,964,983
รายได้ดอกเบี้ย		29,875,934	37,325,315	11,582,523
รายได้เงินปันผล		405,217	-	405,217
กำไรจากการขายอุปกรณ์		387,079	-	-
รายได้อื่น		309,382	3,926	676
รวมรายได้		4,183,032,355	4,970,122,459	100,953,399
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		1,571,125,467	1,624,254,113	-
รายจ่ายท่าเรือ		154,239,088	185,096,107	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป		258,786,320	256,191,882	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		1,984,150,875	2,065,542,102	-
ค่าเสื่อมราคา	13	1,183,432,145	1,184,948,008	3,060,022
ต้นทุนการให้บริการ		5,214,405	5,220,213	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	107,056,303
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8	453,750,431	356,103,646	330,224,548
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8	92,129,527	96,942,413	94,071,876
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)		645,194	(3,639,483)	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		6,041,219	5,359,659	927,326
รวมค่าใช้จ่าย		3,725,363,796	3,710,476,558	428,283,772
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		457,668,559	1,259,645,901	(327,330,373)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	11.1	19,848,843	24,425,838	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน				
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		477,517,402	1,284,071,739	(327,330,373)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(703,300,816)	(825,725,070)	(294,704,664)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(225,783,414)	458,346,669	(622,035,037)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	26	(2,707,665)	(2,142,895)	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(228,491,079)	456,203,774	(622,035,037)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(228,491,145)	456,203,424	(622,035,037)	(634,505,011)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	66	350	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(228,491,079)	456,203,774	(622,035,037)	(634,505,011)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	28			
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.15)	0.29	(0.40)	(0.41)
จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	1,559,291,862	1,559,286,575	1,559,291,862	1,559,286,575

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(228,491,079)	456,203,774	(622,035,037)	(634,505,011)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	455,648	(8,600,405)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	455,648	(8,600,405)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(15,217,741)	(1,354,830)	(10,757,244)	(388,658)
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	(893,156,035)	(86,471,290)	(802,815,739)	(87,549,790)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(908,373,776)	(87,826,120)	(813,572,983)	(87,938,448)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(907,918,128)	(96,426,525)	(813,572,983)	(87,938,448)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,136,409,207)	359,777,249	(1,435,608,020)	(722,443,459)
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,136,406,820)	359,777,142	(1,435,608,020)	(722,443,459)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(2,387)	107	-	-
	(1,136,409,207)	359,777,249	(1,435,608,020)	(722,443,459)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พีรียัส ชีฟนิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทช่วย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							(หน่วย: บาท)
	องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น							
	- กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น							
	รวม							
	กำไรสะสม							
	จัดสรรแล้ว	สำรองเพื่อกิจกรรม	ผลต่างจาก					
		ความรับผิดชอบ	การแปลงค่า					
		ต่อสังคม	งบการเงิน					
		ยังไม่จัดสรร						
ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	1,559,280,897	-	-	-	7,856,617,062	604,752,788	12,281,208,311	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561		-	-	-	(634,505,011)	-	(634,505,011)	
ขาดทุนสำหรับปี		-	-	-	(388,658)	(87,549,790)	(87,938,448)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		-	-	-	(634,893,669)	(87,549,790)	(722,443,455)	
ออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิในสำคัญแสดงสิทธิ ที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (หมายเหตุ 21)	10,965	180,923	-	-	-	-	191,888	
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)		-	-	-	(950,227)	-	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	1,559,291,862	103,952,060	172,445,812	17,393,326	7,220,773,166	517,202,998	11,558,956,740	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	1,559,291,862	103,952,060	172,445,812	17,393,326	7,220,773,166	517,202,998	11,558,956,740	
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(622,035,037)	-	(622,035,037)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(10,757,244)	(802,815,739)	(813,572,983)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(632,792,281)	(802,815,739)	(1,435,608,020)	
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 24)	-	-	-	303,140	(303,140)	-	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	1,559,291,862	103,952,060	172,445,812	17,696,466	6,587,677,745	(285,612,741)	10,123,348,720	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(225,783,414)	458,346,669	(622,035,037)	(634,505,011)
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,183,436,915	1,185,274,704	3,064,792	3,287,848
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	645,194	(3,639,483)	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	7,334	26,648	7,225	26,644
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(387,079)	-	-	-
ขาดทุนจากการซื้อขายของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	107,056,303
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่าย	17,134,187	17,986,981	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(19,848,843)	(24,425,838)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ (โอนกลับ)	14,196,191	(8,633,566)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	45,706,571	24,507,066	35,857,176	21,696,472
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(3,442,673)	2,686,672	(5,613,116)	876,775
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	21,690,513	32,262,558	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	692,386,864	764,771,012	286,763,765	299,195,753
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	5,797,602	6,053,898	5,797,602	6,053,898
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	-	2,833,099	-	1,980,813
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,731,539,362	2,458,050,420	(296,157,593)	(194,330,505)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	55,690,606	(59,826,006)	(242,581,463)	(135,685,783)
น้ำมันเชื้อเพลิง	(88,285,147)	(40,863,787)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(22,185,561)	8,323,100	(2,632,306)	(217,764)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,845	(1,828,383)	1,845	(1,707,988)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	165,346,546	(81,552,741)	289,739,022	(286,937,831)
รายได้รับล่วงหน้า	58,017,647	(16,740,032)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,225,191	(833)	168,107	964,630
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(7,140,875)	(6,474,893)	(6,888,005)	(6,474,893)
เงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,894,209,614	2,259,086,845	(258,350,393)	(624,390,134)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,798,514)	(3,058,178)	(1,651,294)	(1,718,688)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,890,411,100	2,256,028,667	(260,001,687)	(626,108,822)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้ออาคารชุด อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(436,254,573)	(288,750,535)	(913,802)	(1,881,791)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	404,536	-	-	-
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(6,838,905)	-	(6,838,905)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	538,686,316	196,935,000
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	15,213,145	16,523,225	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมลงทุน	(427,475,797)	(272,227,310)	530,933,609	195,053,209
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(692,239,495)	(764,790,874)	(286,616,396)	(299,215,615)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(5,416,130)	-	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	496,977,120	-	-	-
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,127,499,600)	(578,456,662)	-	-
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(681,138,588)	(640,592,240)	-	-
เงินสดรับค่าหุ้นจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิ	-	191,887	-	191,887
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,009,316,693)	(1,983,647,889)	(286,616,396)	(299,023,728)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินลดลง	(115,270,007)	(10,939,059)	(37,678,598)	(13,386,712)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(661,651,397)	(10,785,591)	(53,363,072)	(743,466,053)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,842,832,325	1,853,617,916	496,613,795	1,240,079,848
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,181,180,928	1,842,832,325	443,250,723	496,613,795
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มีใช้เงินสด				
แปลงเงินทรองแก่บริษัทย่อยไปเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	618,849,900	197,278,200
โอนเงินทรองจากบริษัทย่อยไปหักกับเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	108,676,080	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ดินทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 ชั้นที่ จิ, 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก 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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2562 %	2561 %
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
1. บริษัท 프리เชียส เมทัลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท 프리เชียส วิเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท 프리เชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท 프리เชียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท 프리เชียส ริเวอร์ส จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท 프리เชียส ซีส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท 프리เชียส โอเซียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท 프리เชียส ไคมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท 프리เชียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท 프리เชียส ฟอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท 프리เชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท 프리เชียส แคปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท 프리เชียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2562	2561
			%	%
27. บริษัท 프리เซียส ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท 프리เซียส คลิฟส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท 프리เซียส ฮิลส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท 프리เซียส เมาน์เทนส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท 프리เซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท 프리เซียส ซิตีส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท 프리เซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท 프리เซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท 프리เซียส มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
36. บริษัท 프리เซียส วินน์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
37. บริษัท 프리เซียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
38. บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โสดคัง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
40. บริษัท 프리เซียส 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	โสดคัง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
43. บริษัท 프리เซียส โปรเจกส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท 프리เซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
46. บริษัท 프리เซียส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท 프리เซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท 프리เซียส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท 프리เซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท 프리เซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท 프리เซียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท 프리เซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท 프리เซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2562	2561
			%	%
54. บริษัท 프리เซียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท 프리เซียส กลอริส 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 อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

*จดทะเบียนเลิกบริษัทแล้วในระหว่างปี 2562 และอยู่ระหว่างการชำระบัญชี

ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสิ้นสุดลง

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- ฉ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

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

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่อการเงินของกลุ่มบริษัท

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ยกเว้น มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน 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 กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทคาดว่าจะการนำมาตรฐานฉบับนี้มาใช้ จะมีผลกระทบจากรายการดังต่อไปนี้

- การจัดประเภทและวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บริษัทฯต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน และจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน หรือผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้หากเลือกแสดงการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมในภายหลังของเงินลงทุนใดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นแล้วจะไม่สามารถยกเลิกได้
- การวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม - บริษัทฯต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยที่ไม่มีดอกเบี้ยโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับในอนาคตทั้งหมดคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามอัตราตลาดของเครื่องมือทางการเงินที่คล้ายคลึงกัน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมกับมูลค่าของรายการบันทึกเป็นเงินลงทุนในบริษัทย่อย

- การรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิต - กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงิน โดยไม่จำเป็นต้องรอให้เหตุการณ์ที่มีการด้อยค่าด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กลุ่มบริษัทจะใช้วิธีการอย่างง่ายในการพิจารณาค่าเพื่อผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุสำหรับลูกหนี้การค้า
- การรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ - กลุ่มบริษัทต้องรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์จะถูกรับรู้ผ่านกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาการนำการบัญชีป้องกันความเสี่ยงมาถือปฏิบัติสำหรับบางรายการ

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต้องการเงินในปีที่เริ่มนำมาตราฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นไม่มีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุนโดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติใช้ครั้งแรก โดยการปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทคาดว่าจะการนำมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวมาใช้ จะมีผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 คือ สินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทมีจำนวนเพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้นประมาณ 29 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: ประมาณ 25 ล้านบาท) และหนี้สินของกลุ่มบริษัทมีจำนวนเพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้นประมาณ 29 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: ประมาณ 25 ล้านบาท)

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้ค่าเช่าเรือ (Hire income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้ค่าระวางเรือ (Freight income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้ค่าเช่าเรือรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการ ไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ

รายได้ค่าระวางเรือรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินเรือที่ได้ประมาณไว้ นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯ มีสิทธิในการรับเงินปันผล

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 และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เรือและอุปกรณ์	25 ปี และ 5 ปี ตามลำดับ
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	17 - 20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.10 ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจกรรมในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่าง ๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวม วัสดุค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกที่รายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่าจะมีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึง การประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้อาจจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อมีการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

ก) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากราชการโดยสมัครใจ

4.16 ประเมินการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลา รายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้นทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจ และการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มี การซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาค่าได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลอง การประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯและคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการค้ำของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการค้ำหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ผลประโยชน์หลังออกงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

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

ข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เกี่ยวข้องกับการยกเลิกสัญญาจ้างต่อเรือกับ Sainty ไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31.2 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายภายในของบริษัทฯ ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินสด	910	812	898	801
เงินฝากธนาคาร	1,180,271	1,842,020	442,353	495,813
รวม	1,181,181	1,842,832	443,251	496,614

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 1.04 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.22 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2561: ระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 1.95 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	174,033	250,030	-	-
3 - 6 เดือน	128	1,574	-	-
6 - 12 เดือน	8,843	1,728	-	-
มากกว่า 12 เดือน	151	882	-	-
รวม	183,155	254,214	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(545)	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน,				
สุทธิ	182,610	254,214	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	3,479,693	4,155,581
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	3,479,693	4,155,581
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	182,610	254,214	3,479,693	4,155,581

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และ 10 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบริการรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ชื่อบริษัทและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เดวอน มารีน จำกัด	ให้คำปรึกษาสำหรับ การจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี ชาร์เตอร์ริงส์ พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์	รายได้ค่านายหน้าจาก การให้บริการจัดหาเรือ และบริหารเรือขนส่ง สินค้า	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
นายกาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	กรรมการ

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2562	2561	2562	2561	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้คัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	88,965	90,689	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	7,286	6,780	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	15,213	16,523	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่านายหน้า	3,701	-	-	-	ราคาตลาด
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	4,988	8,581	1,560	2,506	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	13,265	11,871	10,938	9,934	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน					
ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	13,348	-	-	-	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)				
บริษัทย่อย	-	-	3,479,693	4,155,581
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,479,693	4,155,581
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,749,784	1,726,757
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	78	285	40	12
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	78	285	1,749,824	1,726,769

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัท ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ผลประโยชน์ระยะสั้น	77,681	84,957	79,623	81,294
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	14,449	11,985	14,449	11,981
รวม	92,130	96,942	94,072	93,275

การค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

9. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย ประกอบด้วย

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แกริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด) เป็นตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 4.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2561: 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯมีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมภายในหนึ่งปี ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงถูกจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะสั้น
- 2) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท ฟิเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ระหว่างบริษัทฯในฐานะผู้ให้กู้และบริษัท ฟิเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯมีเงินกู้ยืมระยะยาวให้แก่บริษัท ฟิเอสเอสพี จำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2561: 145 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561
ยอดคงเหลือต้นปี	5,020,049	5,055,801
แปลงจากเงินทดรอง	618,850	197,278
ลดลง	(647,362)	(196,935)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(338,775)	(36,095)
รวม	4,652,762	5,020,049
หัก: จัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	(129,662)	-
ยอดคงเหลือปลายปี	4,523,100	5,020,049

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
			%	%		
บริษัท ฟรีเชิส เม้าท์ไลน์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	319,502	343,827
บริษัท ฟรีเชิส วิษุเขต จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	271,977	292,684
บริษัท ฟรีเชิส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	254,060	273,403
บริษัท ฟรีเชิส มินิออร์ลิส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	231,024	248,614
บริษัท ฟรีเชิส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	292,379	314,640
บริษัท ฟรีเชิส ริเวอร์ส จำกัด*	234,000	234,000	99.99	99.99	192,169	206,800
บริษัท ฟรีเชิส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	168,633	181,472
บริษัท ฟรีเชิส ซีส์ จำกัด*	100,000	100,000	99.99	99.99	118,251	127,254
บริษัท ฟรีเชิส สตาร์ส จำกัด*	105,000	105,000	99.99	99.99	124,163	133,616
บริษัท ฟรีเชิส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	206,939	222,694
บริษัท ฟรีเชิส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	280,597	301,961
บริษัท ฟรีเชิส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	175,674	189,049
บริษัท ฟรีเชิส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	119,186	128,261
บริษัท ฟรีเชิส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	285,791	307,550
บริษัท ฟรีเชิส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	238,618	256,786
บริษัท ฟรีเชิส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	230,965	248,550
บริษัท ฟรีเชิส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	294,776	317,219
บริษัท ฟรีเชิส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	168,363	181,182
บริษัท ฟรีเชิส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	324,617	349,332
บริษัท ฟรีเชิส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	252,371	271,585
บริษัท ฟรีเชิส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	197,013	212,013
บริษัท ฟรีเชิส ฟอนต์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	118,501	127,523
บริษัท ฟรีเชิส เว้นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	213,700	229,970
บริษัท ฟรีเชิส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	236,502	254,508
บริษัท ฟรีเชิส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	160,677	172,911
บริษัท ฟรีเชิส ออกไซด์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	181,571	195,395
บริษัท ฟรีเชิส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	165,551	178,155
บริษัท ฟรีเชิส คลิฟส์ จำกัด*	140,000	140,000	99.99	99.99	165,551	178,155
บริษัท ฟรีเชิส ฮิลล์ จำกัด*	140,000	140,000	99.99	99.99	165,551	178,155
บริษัท ฟรีเชิส เมาน์เทนส์ จำกัด*	140,000	140,000	99.99	99.99	165,551	178,155
บริษัท ฟรีเชิส ไรส์ออร์ท จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	165,551	178,155
บริษัท ฟรีเชิส ซิตีส์ จำกัด*	170,000	170,000	99.99	99.99	188,253	202,585
บริษัท ฟรีเชิส คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	125,866	135,448
บริษัท ฟรีเชิส ออานาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	138,139	148,656
บริษัท ฟรีเชิส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	921	991

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
			%	%		
บริษัท ฟรีเซียส วินัส จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	255,689	275,156
บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	255,689	275,156
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	302	325
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	316,331	340,416
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	302	325
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	326,995	351,892
บริษัท แอสโซซิเอท บัลล์ แครีเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,094,261	8,710,524
หัก: ค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(2,055,793)	(2,212,312)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					6,038,468	6,498,212

*เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย 7 บริษัทได้มีมติอนุมัติให้เลิกบริษัท โดยบริษัทย่อยได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 ขณะนี้บริษัทย่อยดังกล่าวอยู่ในระหว่างดำเนินการชำระบัญชี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 26 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 4,770.45 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2561: บริษัทย่อย 25 บริษัท มูลค่ารวม 4,862.06 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตอันใกล้

11. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

11.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2562	2561	2562	2561	2562	2561
			%	%				
บริษัท อินเดอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	61,443	66,121	68,092	73,356

การเปลี่ยนแปลงในราคาหุ้นของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร			
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย		เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	
	2562	2561	2562	2561
บริษัท อินเทอร์เน็ตประเทศไทย จำกัด (มหาชน)				
ไพโรเวท ลิมิเต็ด	19,849	24,426	15,213	16,523

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 ตามลำดับ

11.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561
พันอินเตอร์เน็ต จำกัด (มหาชน)										
บริษัท อินเทอร์เน็ตประเทศไทย จำกัด (มหาชน)	440,580	440,580	338,155	369,616	34,172	42,133	482,209	512,126	88,611	109,044

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

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

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	เรือและอุปกรณ์		สิ่งตกแต่ง		
	เรือ	ค่าใช้ภายใน	รวม	สิ่งตกแต่ง	
	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม		ติดตั้งและ	
		และสำรวจเรือ		อุปกรณ์	
อาคารชุด				สำนักงาน	สิ่งปรับปรุง
				ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า
					รวม
ราคาทุน					
1 มกราคม 2562	247,928	27,634,960	649,394	28,284,354	59,010
ซื้อเพิ่ม	15,149	146,494	273,264	419,758	1,347
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(260,969)	(260,969)	(1,313)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(17,589)	(1,958,538)	(46,604)	(2,005,142)	(4,164)
31 ธันวาคม 2562	245,488	25,822,916	615,085	26,438,001	52,557
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
1 มกราคม 2562	219,556	5,595,476	318,854	5,914,330	57,645
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	944	935,883	242,909	1,178,792	625
โอนออกสำหรับส่วนที่					
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(260,969)	(260,969)	(3,611)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(15,556)	(420,231)	(23,149)	(443,380)	(4,041)
31 ธันวาคม 2562	204,944	6,111,128	277,645	6,388,773	50,618
มูลค่าสุทธิตามบัญชี					
1 มกราคม 2562	28,372	22,039,484	330,540	22,370,024	1,365
31 ธันวาคม 2562	40,544	19,711,788	337,440	20,049,228	1,939
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี					
2562					

		งบการเงินรวม					
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกค้าง		
		เรือ	ค่าใช้ภายใน	การซ่อมแซม	อุปกรณ์	สิ่งปรับปรุง	
รายการชุด	และอุปกรณ์	เรือ	ค่าใช้ภายใน	การซ่อมแซม	อุปกรณ์	สิ่งปรับปรุง	รวม
				และสำรวจเรือ	สำนักงาน	สินทรัพย์เช่า	
			รวม				
ราคาราคา							
1 มกราคม 2561	244,268	27,745,042	507,324	28,252,366	58,987	15,288	28,586,563
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	5,419	85,426	195,613	281,039	852	-	288,751
โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(49,744)	(49,744)	(421)	-	(50,165)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(1,759)	(195,508)	(3,799)	(199,307)	(408)	(108)	(201,712)
31 ธันวาคม 2561	247,928	27,634,960	649,394	28,284,354	59,010	15,180	28,623,437
ค่าเสื่อมราคาสะสม							
1 มกราคม 2561	220,410	4,647,743	166,067	4,813,810	57,842	14,165	5,111,893
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	704	976,935	203,769	1,180,704	598	366	1,184,948
โอนออกสำหรับส่วนที่							
โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(49,744)	(49,744)	(394)	-	(50,138)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(1,558)	(29,202)	(1,238)	(30,440)	(401)	(99)	(32,529)
31 ธันวาคม 2561	219,556	5,595,476	318,854	5,914,330	57,645	14,432	6,214,174
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
1 มกราคม 2561	23,858	23,097,299	341,257	23,438,556	1,145	1,123	23,474,670
31 ธันวาคม 2561	28,372	22,039,484	330,540	22,370,024	1,365	748	22,409,263
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2561							1,184,948

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2562	25,249	15,611	10,611	51,471
ซื้อเพิ่ม	914	-	-	914
ตัดจำหน่าย	(3,579)	-	-	(3,579)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,764)	(1,104)	(751)	(3,619)
31 ธันวาคม 2562	20,820	14,507	9,860	45,187
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2562	24,563	6,857	10,611	42,031
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	338	2,722	-	3,060
โอนออกสำหรับส่วนที่ตัดจำหน่าย	(3,572)	-	-	(3,572)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,694)	(555)	(751)	(3,000)
31 ธันวาคม 2562	19,635	9,024	9,860	38,519
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2562	686	8,754	-	9,440
31 ธันวาคม 2562	1,185	5,483	-	6,668
ค่าเสื่อมราคาลำหรับปี				
2562				3,060

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 265.25 ล้านบาท (2561: 289.86 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 30.20 ล้านบาท (2561: 35.75 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยได้จัดจำหน่ายเรือจำนวน 31 ลำ (2561: 32 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 17,744.05 ล้านบาท (2561: 20,309.16 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	54,421	54,808	54,355	54,743
ซื้อเพิ่ม	6,839	-	6,839	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(3,941)	(387)	(3,936)	(388)
ราคาทุนปลายปี	57,319	54,421	57,258	54,355
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	54,414	54,466	54,348	54,401
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	5	327	5	327
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(3,850)	(379)	(3,845)	(380)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	50,569	54,414	50,508	54,348
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	6,750	7	6,750	7
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	5	327	5	327

15. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 2,047.47 ล้านบาท (รวมเงินจ่ายล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14023B และ SAM14027B ถึง SAM14028B ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ยอดคงเหลือต้นปี	2,203,355	2,219,047	2,195,049	2,210,682
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(155,885)	(15,692)	(155,298)	(15,633)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,047,470	2,203,355	2,039,751	2,195,049

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

เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนด ในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯจึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาเนื่องจากล่วงเลย กำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้อู่ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยตามที่ระบุไว้ใน สัญญา

บริษัทฯได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ ที่ได้ออกให้บริษัทฯภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 และ 2560 บริษัทฯได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ บริษัทฯได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ สำหรับเรืออีกเก้าลำที่เหลือ ตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และตามสัญญาสั่งต่อเรื่อนั้น หนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำ ดังกล่าวได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของ อนุญาโตตุลาการ ขณะนี้ข้อพิพาทสำหรับเรือทั้งเก้าลำดังกล่าวยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการ พิจารณาของอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31.2

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และ Sainty (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากอู่ต่อเรือ 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 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2562	2561
ยอดคงเหลือต้นปี	193,136	212,697
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(17,134)	(17,987)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(13,219)	(1,574)
ยอดคงเหลือปลายปี	162,783	193,136

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม											
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	วงเงินที่ 12
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	660,659	1,198,863	875,889	458,082	379,680	1,907,423	758,422	653,972	409,146	-	956,811	768,549
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	496,977	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,055	4,841	2,099	460	452	(3,163)	10,189	4,719	1,144	667	7,263	(8,036)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,466	-
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,416)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้	(87,677)	(175,378)	(79,521)	(39,931)	(60,639)	(176,189)	(46,834)	(51,090)	(37,737)	(17,927)	(118,436)	(236,141)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	-	-	(681,139)	-	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	(44,605)	(80,359)	(59,945)	(31,377)	(25,288)	(130,257)	(40,638)	(45,056)	(27,990)	(8,231)	(65,701)	(47,977)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	529,432	947,967	738,522	387,234	294,205	1,597,814	-	562,545	344,563	466,070	804,403	476,395

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม											
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	วงเงินที่ 12
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	-	1,491,230	970,508
บวก: ค่าจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,112	4,966	2,364	515	547	(696)	2,973	5,193	1,283	-	23,493	(9,487)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,231	-
หัก: จ่ายคืนเงินกู้	-	-	(83,010)	(41,683)	(63,300)	(46,773)	(64,644)	(53,332)	(39,393)	-	(123,633)	(62,689)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(4,692)	(8,484)	(7,132)	(3,719)	(3,400)	(89,213)	-	(5,191)	-	-	(431,809)	(119,570)
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	-	-	-	-	-	(16,846)	(6,085)	(5,191)	(3,337)	-	(5,701)	(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	-	956,811	768,549

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

วงเงินที่ 1

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

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

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 บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2562 DNB Bank ASA ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการคำนวณอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (“บริษัทย่อยเอสพีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐกับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ขนาดระวางบรรทุกแต่ละลำละ 57,000 ตันตันตัน 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 งวด เป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

ING ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้มีหนังสือถึงบริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงื่อนไขหลักของการอนุมัตินี้คือบริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอปิจี ทุ ฟิทีอี ลิมิตัด และบริษัท เอปิจี ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด (“เอปิจี ทุ และ เอปิจี ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิตัด (“บริษัท เอปิจี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 เอปิจี ทุ และ เอปิจี ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ภายหลังการแก้ไข รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ		
วงเงินสูงสุด	วงเงินสูงสุดสำหรับเรือทั้ง 2 ลำจะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือแต่ละลำ		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ		
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ		
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	เอปี้ชี ทุ	เอปี้ชี 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 เอปี้ชี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเรือแต่ละลำ		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอบีซี ทุ และ เอบีซี ทรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
 - ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอบีซี 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 เอบีซี ทรี ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 4

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

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐหรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินนี้จะนำไปชำระหนี้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)

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

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

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

วงเงินที่ 5

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

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

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

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

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

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งเทกองที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาก สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำ 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 บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังนี้

- 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 12 กรกฎาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ถูกแทนที่ด้วยเงื่อนไขทางการเงิน 2 ข้อ ทั้งนี้ เงื่อนไขทางการเงินภายหลังจากการแก้ไขดังกล่าวเป็นดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1 และดำรงส่วนของผู้อถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“CEXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาดแฮนด์ไฮส์ 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 บริษัทฯ และบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท ฟรีเชิส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วมได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ โดยยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ตาม เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 166.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก

การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน หลังการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกสำหรับเรือ SHG 2 ลำ		
ระยะเวลาครบกำหนด	วันที่ 6 มกราคม 2566		
การชำระคืน	รายละเอียดการชำระคืน	บริษัท ฟรีเชิส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	265,625 เหรียญสหรัฐอเมริก เป็นรายไตรมาส 30 งวดเท่า ๆ กัน	234,375 เหรียญสหรัฐอเมริก เป็นรายไตรมาส 27 งวดเท่า ๆ กัน
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	7,968,750 เหรียญสหรัฐอเมริก	7,734,375 เหรียญสหรัฐอเมริก
	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 ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2562 บริษัทฯได้จ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านดอลลาร์เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas (“BNP”) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯได้ส่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯและบริษัท ฟริเซียส โทคัส พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

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

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเงินกู้ ลงวันที่ 18 เมษายน 2561 บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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 บริษัทฯ และบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัท ฟริเซียส 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 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 5,416,656 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 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 สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวทตัน 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) ดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 11

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 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกจากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 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 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
- ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ค้ำรองอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 บริษัทฯ ได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงื่อนไขหลักของการอนุมัตินี้คือบริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

ต่อมา เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2562 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน debt service coverage สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 31 ธันวาคม 2562 เงื่อนไขหลักของการอนุมัตินี้คือ บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงระยะเวลาที่ได้รับยกเว้น

วงเงินที่ 12

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัททำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง ประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวรับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย 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

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการคำนวณอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ถูกแทนที่ด้วยเงื่อนไขทางการเงิน 2 ข้อ ทั้งนี้ เงื่อนไขทางการเงินภายหลังการแก้ไขดังกล่าวเป็นดังนี้

- ก) คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1 และคำนวณของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) คำนวณเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 13

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งออกโดยบริษัทฯ (2) จ่ายคืนเงินกู้/จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อยซึ่งกู้จากสถาบันการเงิน และ/หรือ (3) ใช้ในการซื้อเรือใหม่ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 28,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	บริษัทย่อยแต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวนรวมไม่เกิน 5.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 7 ปี โดยชำระคืนจำนวน 27 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/40 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับสอง ข) การจดจำนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาตั้งแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้อถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ไม่มียอดคงเหลือ เนื่องจากบริษัทยังไม่ได้เบิกถอนวงเงินกู้

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	DNB Bank ASA และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Bank ASA	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 7	DNB Bank ASA และธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 9	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่น รวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา
วงเงินที่ 12	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 13	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้คงเหลือจำนวน 28 ล้านดอลลาร์
สหรัฐอเมริกา (2561: 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

18. หุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 รายละเอียดของหุ้นกู้มีดังต่อไปนี้

ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	จำนวน หน่วย (พันหน่วย)	มูลค่าตราไว้		กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	(หน่วย: พันบาท)	
			ต่อหน่วย (บาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		มูลค่าตามบัญชี 2562	2561
1	ทั้งจำนวนในวันที่ 22 มกราคม 2564 (5 ปี)	3,590	1,000	5.25	ทุกไตรมาส	3,569,015	3,571,838
2	ทั้งจำนวนในวันที่ 9 มิถุนายน 2563 (3.5 ปี)	1,960	1,000	5.00	ทุกไตรมาส	1,948,543	1,950,084
รวม						5,517,558	5,521,922
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						(4,716)	(11,151)
หุ้นกู้ - สุทธิ						5,512,842	5,510,771
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						(1,947,630)	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						3,565,212	5,510,771

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้จำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้จำนวน 1,960 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯ มีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

19. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2562	2561
ยอดคงเหลือต้นปี	59,786	83,139
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	33,379	39,223
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง)		
สำหรับปี	(43,068)	(61,395)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(3,857)	(1,181)
ยอดคงเหลือปลายปี	46,240	59,786

20. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินทดรองพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	112,129	92,789	89,758	74,180
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน :				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	9,914	6,331	6,486	4,028
ต้นทุนดอกเบี้ย	3,191	2,290	2,486	1,782
ต้นทุนบริการในอดีต	32,601	15,886	26,885	15,886
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	1,227	-	503
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	13,470	1,093	9,047	743
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	1,897	(981)	1,798	(865)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(7,141)	(6,475)	(6,888)	(6,475)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(150)	(31)	(55)	(24)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	165,911	112,129	129,517	89,758

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทบันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตจำนวน 32.93 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: 27.15 ล้านบาท) เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 17.32 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 17.32 ล้านบาท) (2561: จำนวน 11.31 ล้านบาท เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 11.11 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี) (2561: 10 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
อัตราคิดลด	1.50	2.75	1.50	2.75
อัตรการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(11,043)	12,656	(7,392)	8,439
อัตรการขึ้นเงินเดือน	13,861	(12,286)	9,240	(8,230)

(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
อัตรการขึ้นเงินเดือน	8,084	(7,221)	5,440	(4,886)

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

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ 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 ต่อมาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว

22. ใบสำคัญแสดงสิทธิ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) ได้ใช้สิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯจำนวน 10,965 หุ้น ราคาใช้สิทธิหุ้นละ 17.50 บาท คิดเป็นจำนวนรวม 191,887.50 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ไม่มีใบสำคัญแสดงสิทธิใด ๆ คงเหลือ

23. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัทฯทำมาหาได้ทุกราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

24. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

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

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2561: 2.28 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.45 ล้านบาท (2561: 1.33 ล้านบาท)

25. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,388,709	1,424,693	221,849	209,773
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	6,092	5,516	4,579	3,955

26. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2562 และ 2561 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษี

บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวนขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2561: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 7,699.53 ล้านบาท (2561: 7,001.46 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 3,915.21 ล้านบาท (2561: 3,291.97 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
31 ธันวาคม 2562	-	8,306	-	-
31 ธันวาคม 2563	211,584	211,691	-	-
31 ธันวาคม 2564	1,281,172	1,281,172	195,559	195,559
31 ธันวาคม 2565	431,385	542,767	410,489	521,871
31 ธันวาคม 2566	759,113	645,578	365,697	254,315
31 ธันวาคม 2567	923,193	-	372,130	-
	<u>3,606,447</u>	<u>2,689,514</u>	<u>1,343,875</u>	<u>971,745</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 405.38 ล้านบาท (2562: ไม่มี)

27. การส่งเสริมการลงทุน

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

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีเรือ 17 ลำ (2561: 17 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2562 และ 2561 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยรายปีสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้							
	ตามประกาศอธิบดี							
	กรมสรรพากร		กิจการที่ไม่ได้รับ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		การส่งเสริมอื่น		รวม	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561
รายได้	1,752,723	2,185,770	282,109	284,997	2,484,945	2,774,053	4,519,777	5,244,820
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,622,465)	(1,784,106)	(321,981)	(272,514)	(2,799,640)	(2,837,774)	(4,744,086)	(4,894,394)

28. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

29. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

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 เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการเช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ 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 2562 และ 2561 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561
รายได้ค่าเช่าเรือ	3,334,213	4,085,563	-	-	3,334,213	4,085,563	-	-	3,334,213	4,085,563
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	970,064	948,021	970,064	948,021	(159,994)	(104,474)	810,070	843,547
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,334,213	4,085,563	970,064	948,021	4,304,277	5,033,584	(159,994)	(104,474)	4,144,283	4,929,110
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(314,233)	(289,570)	(314,233)	(289,570)	159,994	104,474	(154,239)	(185,096)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(258,786)	(256,192)	(258,786)	(256,192)	-	-	(258,786)	(256,192)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่า เป็นรายเที่ยว	-	-	(573,019)	(545,762)	(573,019)	(545,762)	159,994	104,474	(413,025)	(441,288)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการ เช่าเรือเป็นระยะเวลา	3,334,213	4,085,563	397,045	402,259	3,731,258	4,487,822	-	-	3,731,258	4,487,822

ในปี 2562 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งรายเป็นจำนวนเงินประมาณ 776.66 ล้านบาท

ในปี 2561 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนสองรายเป็นจำนวนเงินประมาณ 1,469.82 ล้านบาท

30. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตรา ร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2562 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.38 ล้านบาท (2561: 5.40 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.51 ล้านบาท 2561: 2.57 ล้านบาท)

31. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

31.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคาร อายุของสัญญา มีระยะเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 8 ปี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 กลุ่มบริษัทมีจำนวนเงินขึ้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้น ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
จ่ายชำระ				
ภายใน 1 ปี	6	6	5	5
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	25	29	21	24
มากกว่า 5 ปี	4	6	4	6

31.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เกี่ยวข้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15 ข้อพิพาทจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty จำนวน 9 ลำ เพื่อสั่งซื้อเรือจำนวน 9 ลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14023B และ SAM14027B ถึง SAM14028B ยังคงอยู่ภายใต้กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ (ในกรณีที่ไม่มีฝ่ายใดยื่นอุทธรณ์คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนี้) จะตัดสินว่า (1) บริษัทจะได้รับคืนเงินงวดที่ได้ชำระให้แก่ Sainty พร้อมดอกเบี้ย และ/หรือ ค่าเสียหาย หรือ (2) บริษัทจะต้องชำระเงินที่เรียกร้องอันรวมไปถึงค่าเสียหายให้แก่ Sainty

ในกรณีที่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ หรือคำพิพากษาของศาล (ในกรณีมีการยื่นอุทธรณ์) ตัดสินให้บริษัทแพ้คดีพิพาททั้ง 9 คดีดังกล่าว บริษัทอาจจะสูญเสียเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือทั้งสิ้น 64.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจมีหนี้สินส่วนเพิ่มที่ต้องจ่ายชำระให้แก่ Sainty อีก 18.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมถึงค่าเสียหายอื่น ๆ ค่าความสูญเสียดอกเบี้ย และ/หรือค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับคดีพิพาท

ภายหลังจากที่ได้พิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายภายในของบริษัทแล้วนั้น ผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าผลการตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณยอดหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังไม่สามารถรับรู้ประมาณการความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตและได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้างต้นนี้

32. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	27,334	-	27,334
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หนี้กู้	-	916,640	-	916,640
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หนี้กู้	-	5,580,677	-	5,580,677
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	36,295	-	36,295

(หน่วย: พันบาท)

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

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	-	916,640	-	916,640
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,580,677	-	5,580,677

(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

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบการขายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		ไม่มี	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						รวม	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด									
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	612,776	-	-	454,516	113,889	1,181,181	1.85 - 2.47	0.01 - 1.04	0.22 - 0.38
รวม	-	-	-	-	182,610	182,610	-	-	-
รวม	612,776	-	-	454,516	296,499	1,363,791			
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น									
หุ้นกู้	-	-	-	-	70,721	70,721	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,947,630	3,565,212	-	-	-	5,512,842	5.75 - 5.99	-	-
รวม	201,735	1,682,521	-	5,264,894	-	7,149,150	3.43 - 5.33	3.09 - 4.98	5.51
รวม	2,149,365	5,247,733	-	5,264,894	70,721	12,732,713			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561									
อัตราดอกเบี้ยคงที่				อัตราดอกเบี้ย		ไม่มี			
				ปรับขึ้นลง		อัตรา			
				ตามราคาตลาด		ดอกเบี้ย		รวม	
ภายใน 1 ปี				1-5 ปี		มากกว่า 5 ปี			
								อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	
								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									
เจ้าหนี้การค้าและ									
เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	73,773	73,773	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,510,771	-	-	-	5,510,771	5.75 - 5.99	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	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)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ -	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลง	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1-5 ปี	ตามราคาตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด								
	275,688	-	166,496	1,067	443,251	1.85 - 2.00	0.05 - 1.04	0.22 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น								
	-	-	-	3,479,693	3,479,693	-	-	-
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย								
	-	-	-	4,652,762	4,652,762	-	-	-
รวม	275,688	-	166,496	8,133,522	8,575,706			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น								
	-	-	-	13,458	13,458	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน								
	-	-	-	1,749,784	1,749,784	-	-	-
หุ้นกู้	1,947,630	3,565,212	-	-	5,512,842	5.75 - 5.99	-	-
รวม	1,947,630	3,565,212	-	1,763,242	7,276,084			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ -	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลง	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1-5 ปี	ตามราคาดาลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	เงินบาท
						เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	
						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	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,020,049	5,020,049	-	-	-
รวม	437,322	-	58,288	9,176,634	9,672,244			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	664	664	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน								
หุ้นกู้	-	5,510,771	-	-	5,510,771	5.75 - 5.99	-	-
รวม	-	5,510,771	-	1,727,421	7,238,192			

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม				อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	344.29	469.48	0.0330	0.0307
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0330	0.0307
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	1,960.00	0.0330	0.0307

สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ				อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	3,590.00	0.0330	0.0307
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	1,960.00	1,960.00	0.0330	0.0307

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
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			
344.29 ล้านบาท	10.52 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายได้ตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

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

33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดยกเว้นหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้และตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,517,558)	(5,580,677)	(5,521,922)	(5,562,981)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	(36,295)	-	25,450
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	29,142	27,334	6,431	7,723
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	921,749	916,640	559,158	585,278

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,517,558)	(5,580,677)	(5,521,922)	(5,562,981)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	921,749	916,640	559,158	585,278

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย โดยใช้ราคาปิด ณ วันที่รายงาน
- ข) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง 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 2562 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.17:1 (2561: 1.19:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.74:1 (2561: 0.64:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

35. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	39,172	56,790	14,700	15,304
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	6,056	7,834	115,397	128,062
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	4,300	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	5,853	2,957	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงานเรือ	2,437	2,693	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	353	192	-	-
อื่น ๆ	1,861	941	544	389
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4,651	3,826	544	389
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	55,732	71,407	134,941	143,755
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	150,000	154,702
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	200,254	200,254
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,258	2,261	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	568	568	568	568
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	31,534	17,430	30,568	17,231
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	666,497	690,582	221	291
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	224	-	224	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน	818	1,595	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	67,900	67,900	67,644	67,644
ต้นทุนสัญญาเรือต่อจ่าย	5,398	5,952	-	-
อื่น ๆ	157	150	132	126
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	74,273	75,597	67,776	67,770
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	775,354	786,438	449,611	440,816
รวมสินทรัพย์	831,086	857,845	584,552	584,571

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,345	2,274	446	21
เงินทรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	58,028	53,213
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,811	2,661	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	11,209	5,946	1,980	1,326
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	1,141	1,097	816	787
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	17,506	11,978	61,270	55,347
รายได้รับล่วงหน้า	2,490	614	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	70,878	57,850	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	64,590	-	64,590	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	50	30	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	759	668	442	424
รวมหนี้สินหมุนเวียน	156,273	71,140	126,302	55,771
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ชำระภายในหนึ่งปี	166,210	220,349	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	118,234	169,824	118,234	169,824
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	1,533	1,843	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,502	3,456	4,295	2,766
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	291,479	395,472	122,529	172,590
รวมหนี้สิน	447,752	466,612	248,831	228,361

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	51,055	52,598	51,055	52,598
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	51,055	51,055	51,055	51,055
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,290	63,290	63,290	63,290
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,460	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	552	543	552	543
ยังไม่ได้จัดสรร	248,797	256,547	213,203	233,701
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,442)	(2,284)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	383,333	391,232	335,721	356,210
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	383,334	391,233	335,721	356,210
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	831,086	857,845	584,552	584,571

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	107,767	126,440	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	26,283	25,876	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	134,050	152,316	-	-
รายได้จากการให้บริการ	250	114	2,874	2,806
รายได้ดอกเบี้ย	960	1,148	373	637
รายได้เงินปันผล	13	-	13	-
กำไรจากการขายอุปกรณ์	12	-	-	-
รายได้อื่น	10	-	-	-
รวมรายได้	135,295	153,578	3,260	3,443
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	50,729	50,225	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	4,998	5,669	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ไป	8,395	7,855	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	64,122	63,749	-	-
ค่าเสื่อมราคา	38,228	36,644	99	92
ต้นทุนการให้บริการ	168	162	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนใน				
บริษัทย่อย	-	-	-	3,256
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	14,702	11,030	10,717	7,151
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,970	2,996	3,033	2,881
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	20	(114)	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	194	164	30	132
รวมค่าใช้จ่าย	120,404	114,631	13,879	13,512

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจาก				
เงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่าย				
ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	14,891	38,947	(10,619)	(10,069)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	646	751	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน				
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	15,537	39,698	(10,619)	(10,069)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(22,692)	(25,537)	(9,519)	(9,506)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(7,155)	14,161	(20,138)	(19,575)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(90)	(65)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(7,245)	14,096	(20,138)	(19,575)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(7,245)	14,096	(20,138)	(19,575)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(7,245)	14,096	(20,138)	(19,575)
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น				
ของบริษัทฯ	(0.0046)	0.0090	(0.0129)	(0.0126)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	1,559,292	1,559,287	1,559,292	1,559,287

36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563

รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ในปี 2562 บริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 10 รายการ โดยแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

ประเภทของรายการ	รายละเอียด	จำนวนรายการที่เกี่ยวข้องกัน ในปี 2562
รายการเกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 2	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ (2) ค่าโดยสารเครื่องบิน (3) ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการโรงแรม (4) ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย (5) ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ (6) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อยและที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย และ (7) รายได้ค่านายหน้า	7
รายการเกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3	รายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี	1
รายการเกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 4	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์ หรือบริการ	2
รวม		10

ทั้งนี้ รายละเอียดของรายการเกี่ยวโยงกันดังกล่าวข้างต้น สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันมีดังต่อไปนี้

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
รายการเช่า สำนักงาน	บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	2.20	1.59	1.69	สำนักงานมีความจำเป็นต้องการ ดำเนินงานของบริษัทฯ
การบริหารจัดการ อสังหาริมทรัพย์	- สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมใน บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด ของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 67.75 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	0.30	0.15	-	การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย (ที่อยู่อาศัยของพนักงานชาวต่างชาติ ของบริษัทฯ) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับ การจัดการทรัพย์สินของบริษัทย่อย
รายการซื้อ ตัวเครื่องบิน	บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด ของ นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 58.13 ของ หุ้นที่ออกและชำระแล้ว	4.99	8.58	6.73	โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากตัวเครื่องบิน สำหรับการเดินทางไปต่างประเทศ ของผู้บริหาร ตัวเครื่องบินยังมีความ จำเป็นสำหรับการเดินทางของลูกค้าเรือ เพื่อไปทำงานบนเรือ และการเดินทาง กลับจากเรือที่เทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด โดย พิจารณาจากความสามารถในการ แข่งขันด้านราคาและการให้บริการ นอกจากนั้น การที่มีสำนักงานอยู่ใกล้ กับบริษัทฯ ทำให้สามารถให้บริการ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
ค่าบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศ	บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u>	0.67	0.89	0.23	การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ การซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และ ห้องพักอาศัยนั้นมีความจำเป็นสำหรับ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดย บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด โดย พิจารณาจากความสามารถในการ แข่งขันทางด้านราคาและการให้บริการ
ค่าใช้จ่ายในการ ซื้อพร้อมติดตั้ง เครื่องปรับอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมใน บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของนางสาว นิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ ออกและชำระแล้ว - นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด 	1.26	-	-	
การใช้บริการโรงแรม และการบริหารจัดการ	บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u>	0.62	0.87	0.98	ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการของ โรงแรมอวานี เอเทรียม กรุงเทพฯ ซึ่งบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นเจ้าของ (เช่น การจัดประชุม ผู้ถือหุ้นและการประชุมอื่นๆ) และ ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้ เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยพิจารณาจาก ความสามารถในการแข่งขันทางด้าน ราคาและการให้บริการ
	<ul style="list-style-type: none"> - นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาว นิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 85.93 ของหุ้นที่ ออกและชำระแล้ว - นายคุชรู คาลิ วาเคีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ ของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด 				

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
ค่าเบี้ยประกัน	<p>บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์ เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด</p> <p><u>ความเกี่ยวข้องกัน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - นายอิชฎีชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด - นางสาวสมิหรา ชำห์ ในฐานะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิริต ชำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎีชาญ ชำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 53.47 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 56.35 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	2.63	2.57	2.72	<p>การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และการประกันภัยอื่นๆ สำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเนื่องจากการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรคเกอร์ส จำกัด ในการทำรายการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคา และการให้บริการ หลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด</p>

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
รายการให้ คำปรึกษา สำหรับการจัดหา ผู้เช่าเรือ	บริษัท เดวอน มารีน จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นายแฮร์รี เร ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้น ของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์ เป็นบุตรเขยของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็น กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ - นางอดิบา ฮาซิม ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรสาว ของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการ ผู้จัดการของบริษัทฯ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมใน บริษัท เดวอน มารีน จำกัด ของ นายแฮร์รี เร และนางอดิบา ฮาซิม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 100 ของหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	5.58	5.80	4.68	การบริการต่างๆ ของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด ซึ่งมีสำนักงานตั้งอยู่ที่ สหราชอาณาจักร เช่น การจัดหา ผู้เช่าเรือ และการพัฒนาธุรกิจแถบ ยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยเป็นการ เปิดตลาดและโอกาสทางธุรกิจให้แก่ บริษัทฯ ซึ่งในอดีตบริษัทฯ ไม่สามารถ เข้าถึงได้เนื่องจากความแตกต่างของ เวลา จากที่ตั้งของสำนักงานบริษัทฯ และเวลาทำการ
รายได้ค่าขนถ่าย	บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นายอิชฎฐาญ ช่าง ในฐานะกรรมการของ บริษัทฯ และ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของ Eastern Energy Inc Ltd., ประเทศปานามา ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 100) ของ Eastern Energy Chartering Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์ - สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Eastern Energy Chartering Pte Ltd. ของ นายอิชฎฐาญ ช่าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562: ร้อยละ 90 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	3.70	-	-	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับรายได้ค่าขนถ่าย จากบริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ จากการให้ บริการการจัดหาเรือและการบริหาร เรือขนส่งสินค้า รายได้นี้รวมอยู่ใน รายได้ของบริษัทย่อย อัตราค่าขนถ่าย ที่เรียกเก็บจาก บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง พีทีอี จำกัด เป็นอัตราที่เทียบเท่ากับอัตราราคา จากนายหน้าภายนอกสำหรับการให้ บริการในลักษณะนี้ ซึ่งบริษัทย่อย คิดค่าบริการในอัตราเช่นเดียวกันกับ บริษัทอื่นสำหรับการทำธุรกรรมที่ คล้ายกันกับลูกค้ารายอื่น

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			ความสำคัญของการทำรายการ
		ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560	
การซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคาร ชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส ตั้งอยู่เลขที่ 168/20 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตย เหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	บริษัท เกรท เซอร์เคิล จีปป์ เอเยนซี่ จำกัด (“บริษัท ย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u> - นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการ ผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และ เป็นกรรมการของบริษัทย่อย อนึ่ง ปัจจุบัน นายคาลิด ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 131,486,275 หุ้น (ร้อยละ 8.43) และถือหุ้น ของบริษัทย่อยจำนวน 1 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ - นางวิชัยลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของนายคาลิด ทั้งนี้ นายคาลิด และ นางวิชัยลักษณ์ มีฐานะเป็น ผู้ขายในการทำรายการนี้	13.35	-	-	ในปัจจุบันห้องชุดทั้งหมดของบริษัท ย่อยมีผู้อาศัยและเพื่อเป็นการจัดหา ที่พักอาศัยเพิ่มเติมให้แก่พนักงาน ชาวต่างชาติอาวุโสรายใหม่ (รวมถึง ครอบครัวของพนักงานดังกล่าว) ซึ่ง เป็นส่วนหนึ่งของแผนการสืบทอด ตำแหน่ง บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้อง จัดซื้อห้องชุดเพิ่มเติมอีกห้องหนึ่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีห้องชุดใดๆ ว่างลงและมีได้มีพนักงานของบริษัทฯ อยู่อาศัยนั้น บริษัทฯ สามารถปล่อย ห้องชุดดังกล่าวให้เช่าในตลาดได้ ราคาซื้อทรัพย์สินเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 13.25 ล้านบาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่า ราคาตลาดซึ่งอยู่ที่ 13.50 ล้านบาท (54,000 บาทต่อตารางเมตร) ตาม รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 จัดทำ โดยบริษัท อเมริกัน แอ็พเพรชัล (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมิน อิสระที่อยู่ในรายชื่อบริษัทประเมิน มูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับความเห็นชอบ จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นโยบายหรือแนวโน้มนการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต อย่างระมัดระวัง โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์
ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้
อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น
อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติ
ตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรม และเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

- บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999
E-mail : contact.tsd@set.or.th
Website : <http://www.tsd.co.th>

นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>

ธนาคารหลัก

- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>
- ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140
โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882
Website : <http://www.kasikornbank.com>
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204
Website : <http://www.exim.go.th>
- ธนาคาร DNB BANK ASA
Dronning Eufemias gate 30, 0191 Oslo Norway
โทรศัพท์ : 47 915 04800
Website : <https://www.dnb.no>
- ธนาคาร BNP PARIBAS สาขาประเทศสิงคโปร์
10 Collyer Quay, #33-01 Ocean Financial Centre
Singapore 049315
โทรศัพท์ : 65 6210 1520
Website : <https://www.bnpparibas.com.sg>

ผู้สอบบัญชี

- บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ชั้น 33 อาคารเลอริชดา 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 ชั้นที่ จี, 7, 8 และ 9 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