



บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี

2555





## พันธกิจ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความนิยมไว้วางใจสูงสุดในโลกและ  
ให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับ  
การขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ”



## ภารกิจที่สำคัญ

- ➡ บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการ และบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- ➡ บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- ➡ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้เกิดหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- ➡ บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาว เพื่อผู้ถือหุ้น
- ➡ บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- ➡ บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร





## สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	12
กองกำลังเรือ	26
โครงสร้างรายได้	27
คณะกรรมการบริษัท	28
โครงสร้างองค์กร	30
รายงานจากคณะกรรมการ	32
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	52
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	55
การดูแลเรื่องการใช้อิทธิพลภายใน	75
การควบคุมภายใน	76
สารจากคณะกรรมการบริษัทด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	78





รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	79
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	85
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	95
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	101
โครงสร้างการจัดการ	102
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	108
คณะผู้บริหาร	117
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	120
รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	155
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	156
งบการเงิน	158
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	169
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	249
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	253
บุคคลอ้างอิง	254

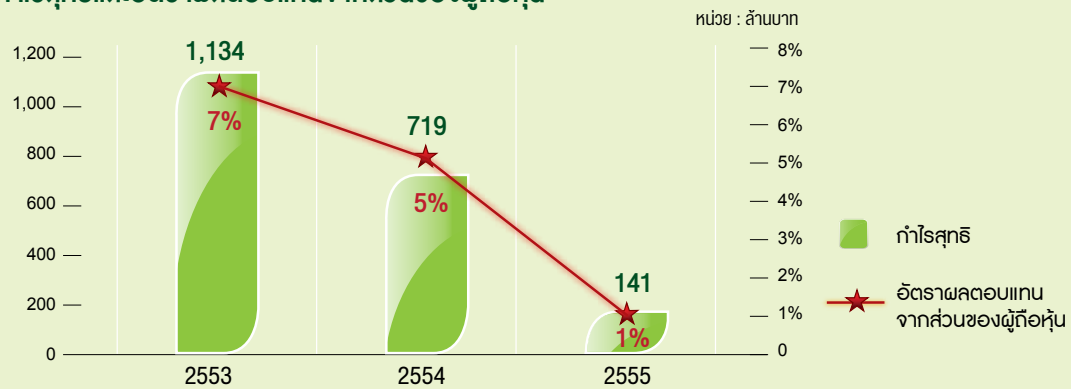
# จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

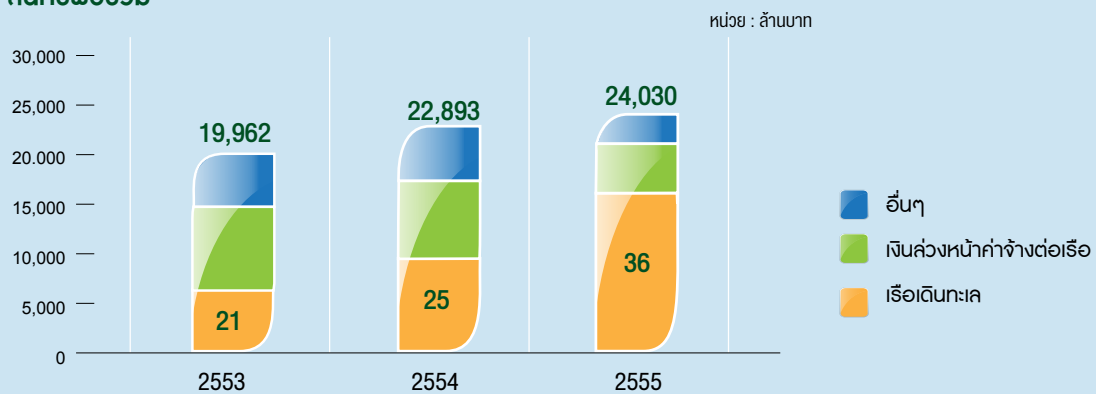
รายการ	2555	2554	2553 ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	3,487.54	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	2,045.64	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,441.90	1,745.63	2,055.00
<b>รายได้รวม</b>	<b>3,828.02</b>	<b>3,433.51</b>	<b>3,403.36</b>
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	2,770.11	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	910.30	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(2.43)	7.64	18.66
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	145.18	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	4.15	3.64	82.61
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>141.03</b>	<b>718.52</b>	<b>1,133.73</b>
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,941.45	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	16,212.57	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	24,029.69	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,119.44	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,265.02	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	9,545.46	7,536.75	5,349.92
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	14,484.23	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	751.18	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(4,537.03)	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	1,430.18	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	13.93	14.77	14.06
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.14	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.40	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.45	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	41.34	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	3.68	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	0.95	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	0.60	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.66	0.49	0.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	25	21

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554-2555 ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้แสดงตัวเลขเฉพาะปี 2553 - 2555 เท่านั้น

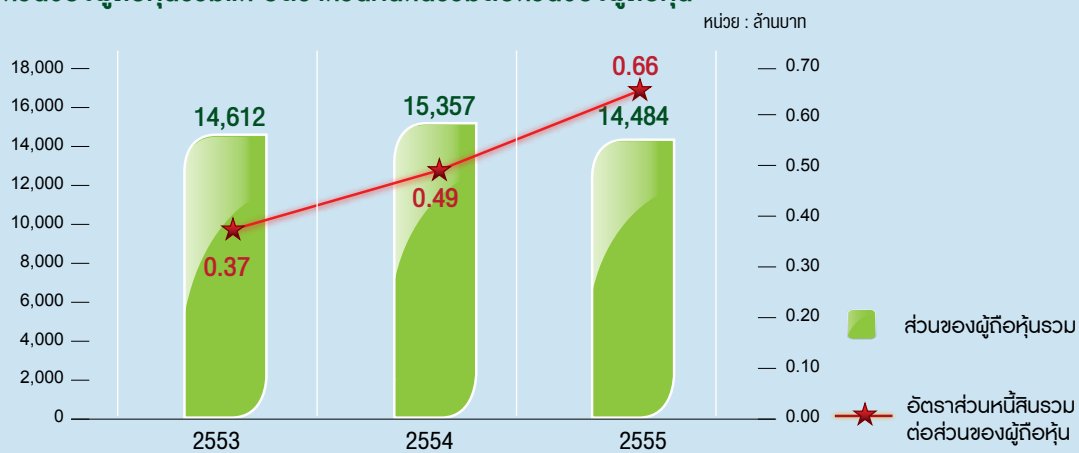
### กำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



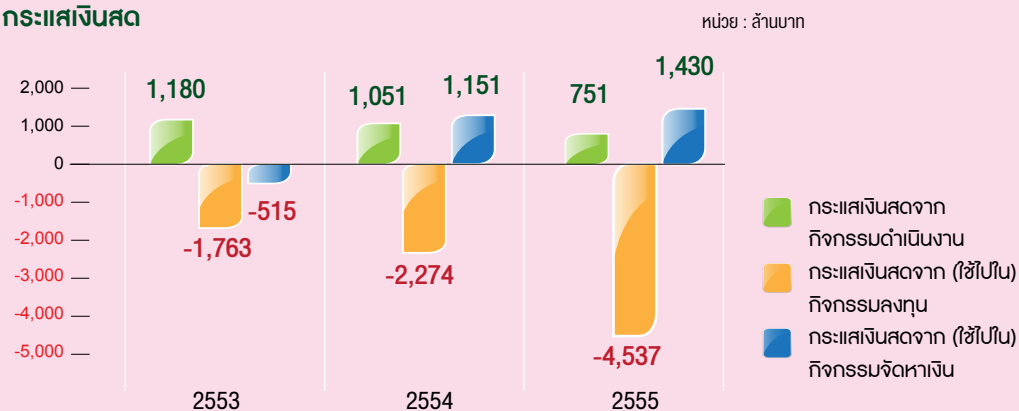
### สินทรัพย์รวม



### ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

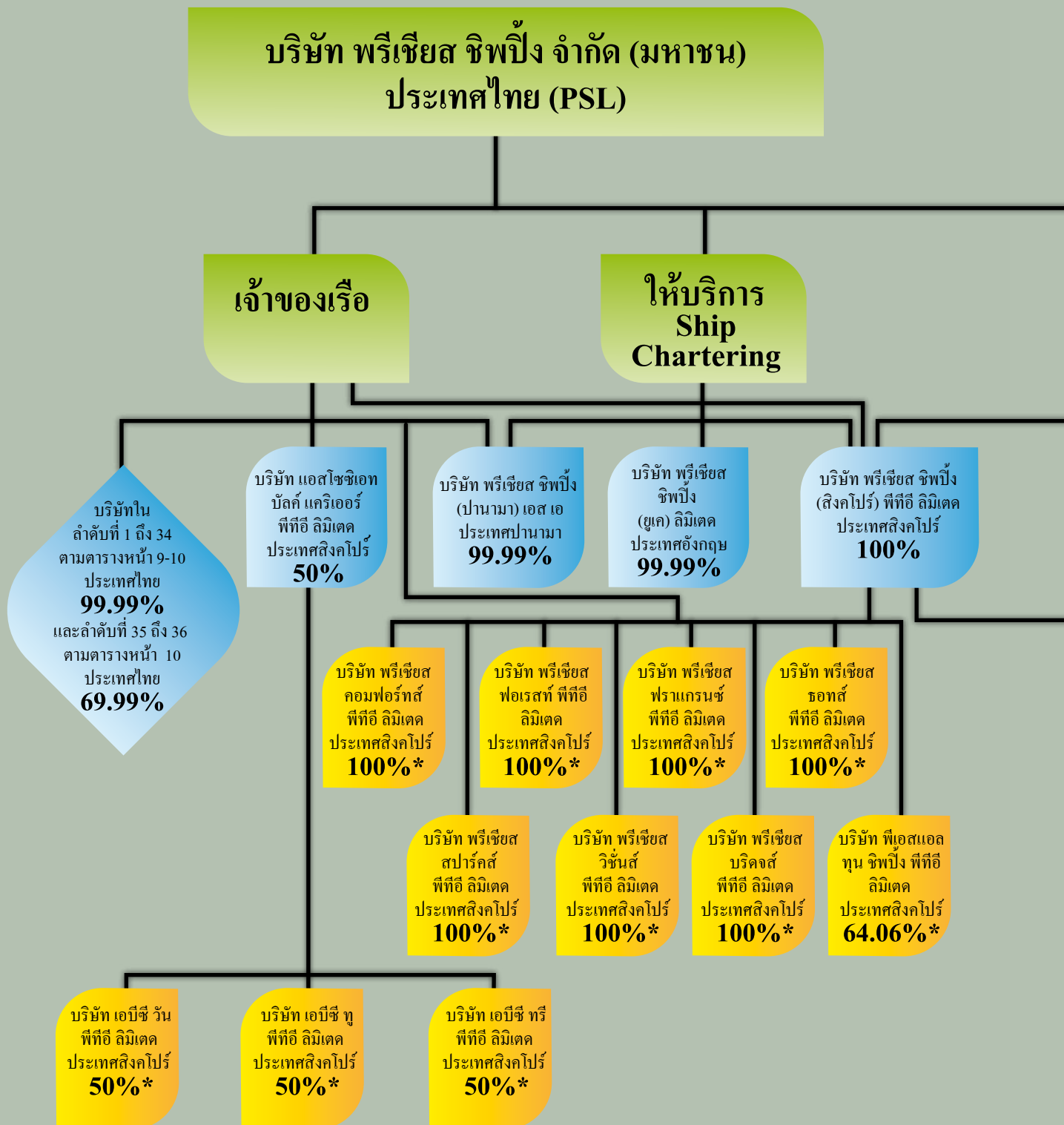


### กระแสเงินสด

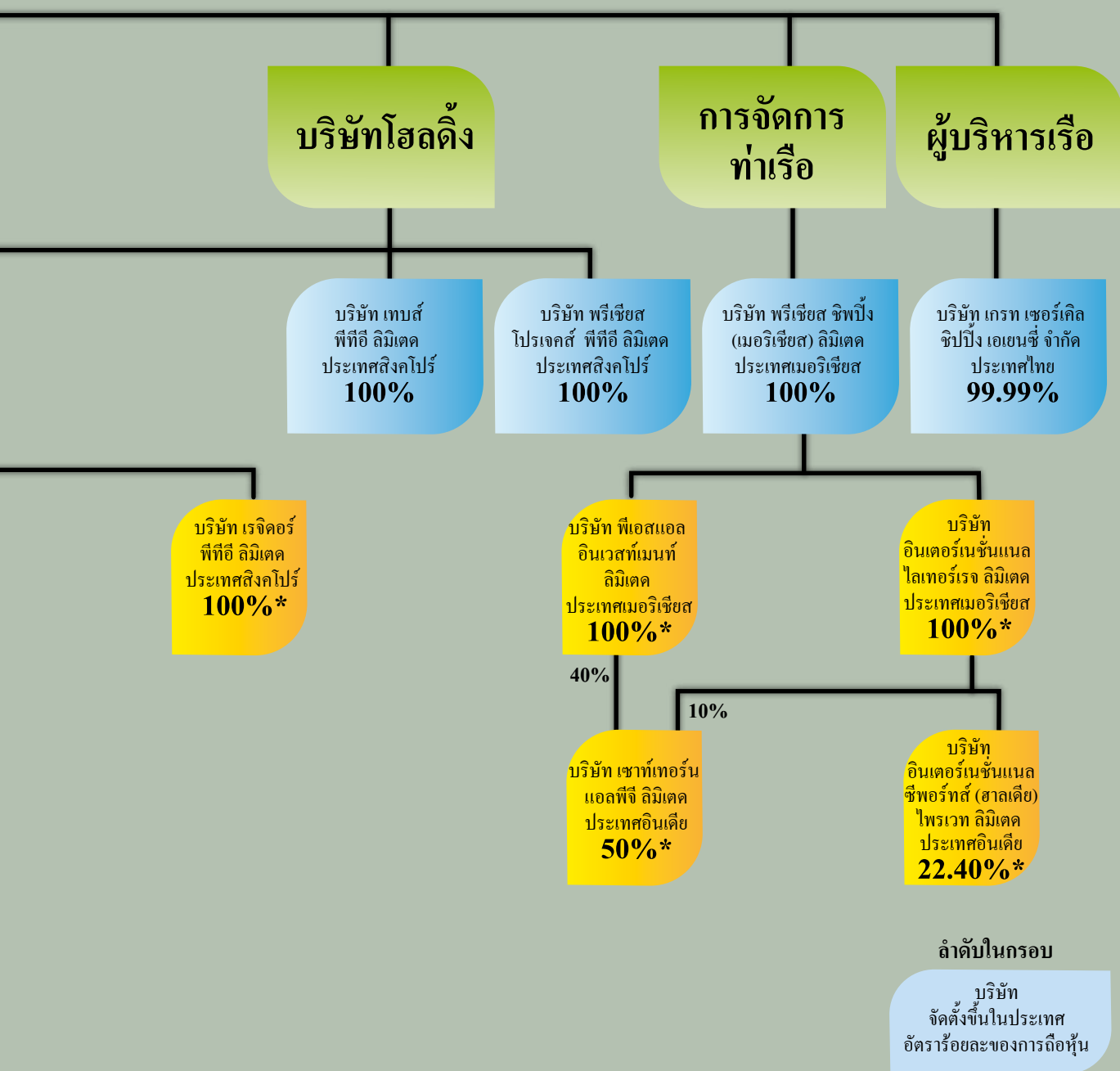




# โครงสร้างกลุ่มบริษัท



\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



# ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114

แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

## รายละเอียดของบริษัท บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
ทุนจดทะเบียน	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว ที่ตั้ง	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท) ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	66-2 696-8800
โทรสาร	66-2 236-7654
E-mail	ir@preciousshipping.com
Home page	<a href="http://www.preciousshipping.com">http://www.preciousshipping.com</a>



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

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ 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 มินิอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม ไดมอนด์ จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอล จำกัด	บาท	74,000,000	74,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ต จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ล จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม แคปิตอล จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียม ออกิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ลาภูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
31	บริษัท พรีเมียม รีเสิร์ช จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	71,100,000	71,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียม ออเนชั่น จำกัด	บาท	68,100,000	68,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียม สตอเรจ เทอมนัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
37	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางเดินเทคนิค
38	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โซลคิง คัมพานี
39	บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โซลคิง คัมพานี
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอรี่เวจ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โซลคิง คัมพานี
41	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิสเตอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ตส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียม สปราร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเมียม วิกชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเมียม บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียม ธอท์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
52	บริษัท เทปส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
53	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์แคเรียร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	50	โซลคิง คัมพานี
54	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
58	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	ให้บริการเช่าเรือ
59	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุ และจัดจำหน่าย ก๊าซหุงต้ม
60	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์(ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

\* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 38-40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6 <sup>th</sup> Floor, Tower A, 1 Cybercity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41-47	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48-56	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 57	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ The Quadrangle - 2 <sup>nd</sup> Floor, 180 Wardour Street, London W1F 8FY United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1 <sup>st</sup> Floor, No.1, 3 <sup>rd</sup> Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3 <sup>rd</sup> Floor, Kolkata - 700 071, India.



# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. ลักษณะของธุรกิจ

### 1.1 ความเป็นมา

บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดชอบ

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555) พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกจำนวน 35 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,156,109 เดทเวทตัน โดยเรือ 29 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 6 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ และเรือ 1 ลำ (ขนส่งซีเมนต์) เป็นเรือธงบาฮามาส โดยเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 6 ลำ และเป็นเรือขนาดแฮนดี้ไซด์ (Handysize) จำนวน 30 ลำ

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในปี 2550 - 2551 บริษัทฯ ได้เข้าสู่กลุ่มธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยได้สั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 6 ลำ โดยในจำนวนนี้มี 4 ลำได้ถูกขายต่อโดยการแปลงหนัใหม่ คงเหลือเรือส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ ซึ่งมีกำหนดครบรอบในปี 2556 - 2557 ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์มากขึ้นโดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้ในปี 2554 โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 นอกจากนั้น เมื่อสิ้นปี 2555 บริษัทฯ ยังได้ลงนามสัญญาซื้อขายเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มอีก 2 ลำ ซึ่งมีกำหนดครบรอบในช่วงไตรมาสแรกของปี 2556 ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณการขยายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตรากำไรที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ซึ่งความได้เปรียบนี้ช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าค่าแรงของประเทศอื่นๆ และด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่กว่าจะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

### รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ:

**การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยว

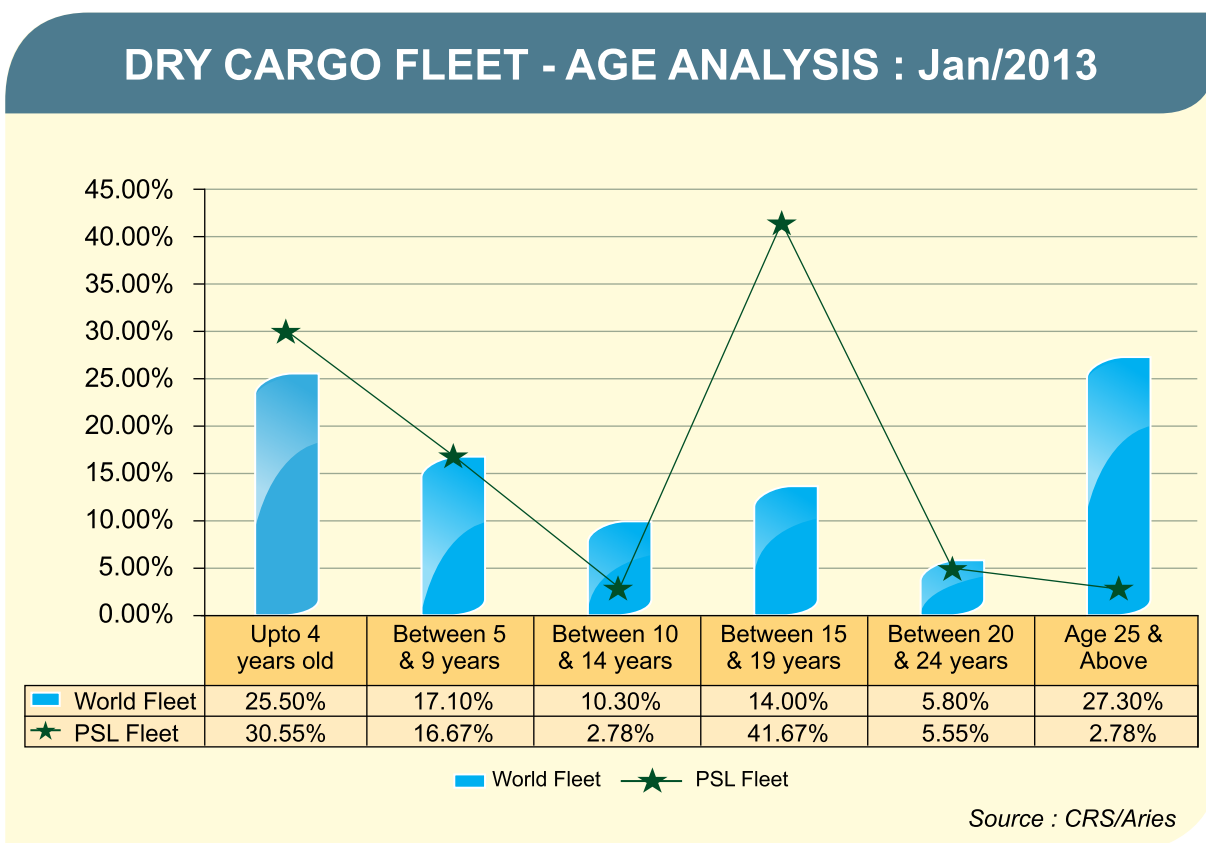
การเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

**การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):** Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆ ตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมา พบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550, 2551 และแม้แต่ในปี 2553 ที่ร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2555 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14 ในปี 2554 และเป็นร้อยละ 17 ในปี 2555 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553 ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2556



### 1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

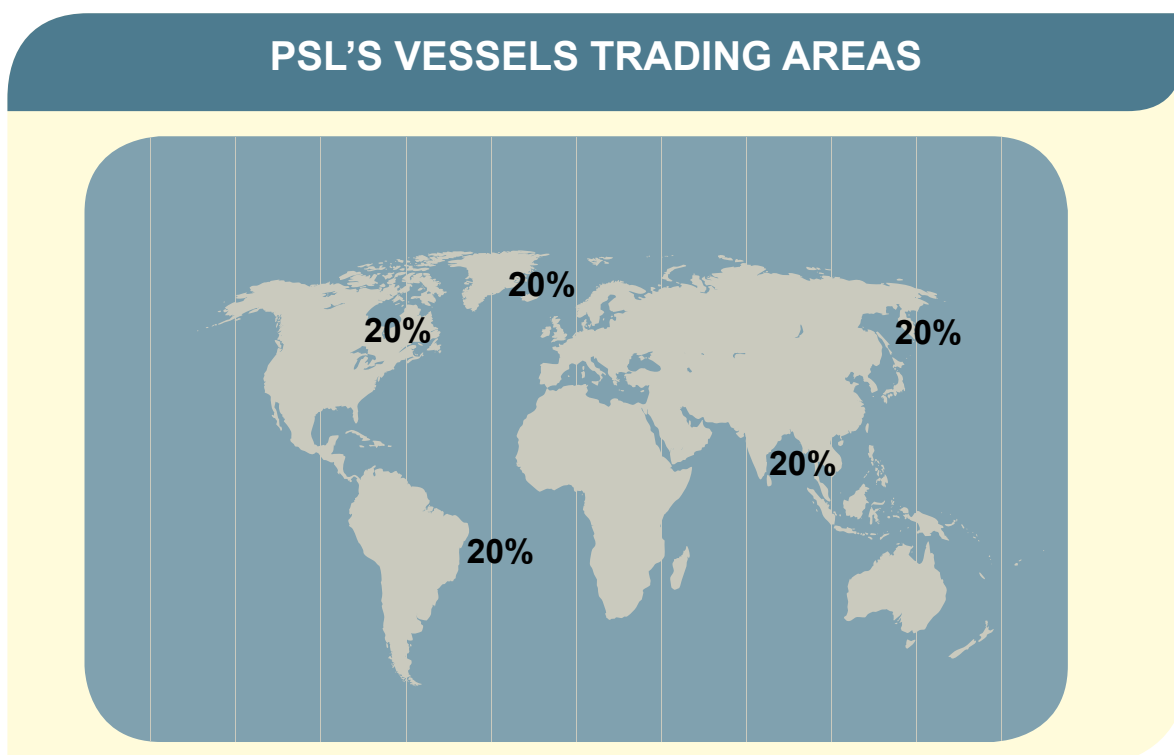
#### i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2553		2554		2555	
สินค้าการเกษตร	50	(22.42%)	51	(24.76%)	74	(27.51%)
เหล็ก	27	(12.11%)	28	(13.59%)	31	(11.52%)
ปุ๋ย	32	(14.35%)	29	(14.08%)	39	(14.50%)
แร่ธาตุและสินแร่	33	(14.80%)	33	(16.02%)	30	(11.15%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	16	(7.17%)	15	(7.28%)	25	(9.29%)
ถ่านหิน	19	(8.52%)	10	(4.85%)	15	(5.58%)
อื่นๆ	46	(20.63%)	40	(19.42%)	55	(20.45%)
รวมทั้งสิ้น	223	(100%)	206	(100%)	269	(100%)

#### ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2553		2554		2555	
Voyage Charters	1	(0.45%)	29	(14.08%)	45	(16.73%)
Time Charters	222	(99.55%)	177	(85.92%)	224	(83.27%)

#### iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

## MAJOR BROKERS' LOCATIONS

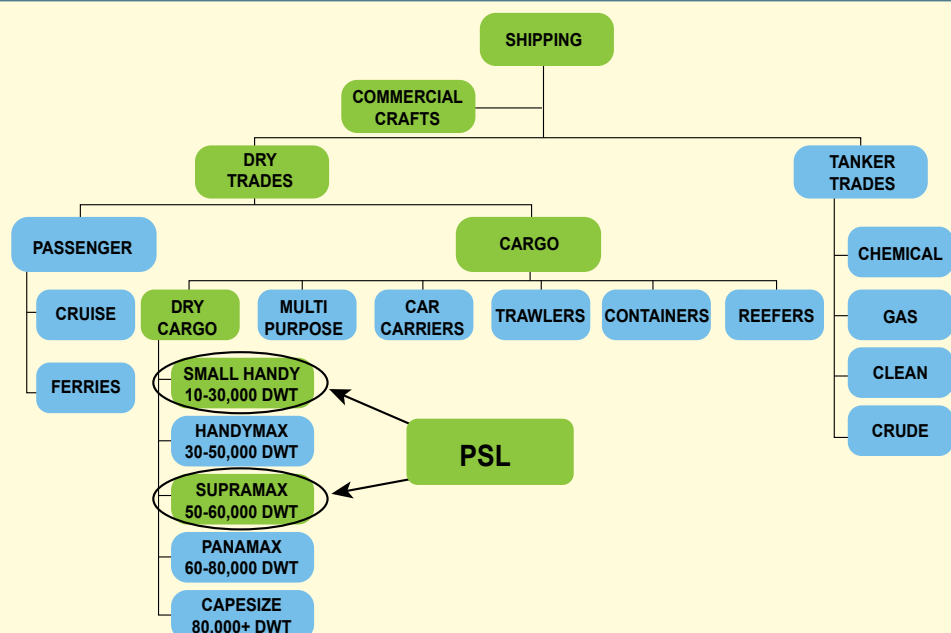


จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าฟิเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

## 2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้

## TYPE OF VESSELS





## 2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กซึ่งมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,752 ลำ (ณ สิ้นปี 2555) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

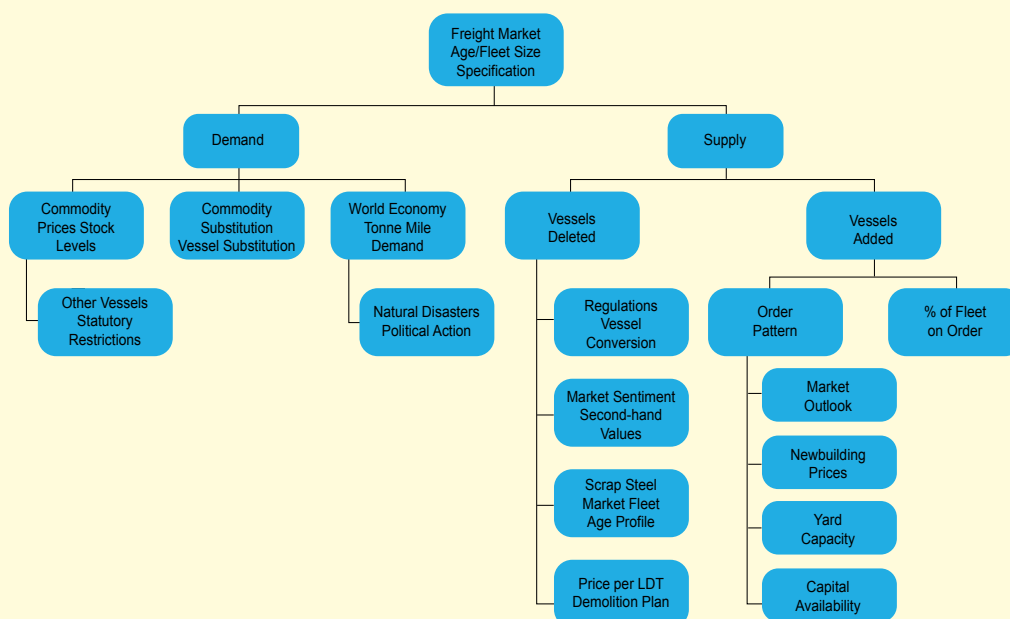
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง ตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลง จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2555 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ได้ลดลงจาก 1,738 จุด ตอนสิ้นปี 2554 มาที่ระดับ 699 จุด ณ สิ้นปี 2555 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงอย่างมาก สืบเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกทดแทนเรือที่ปลดระวางในปี 2555 ซึ่งคาดว่าอุปทานคือเรือต่อใหม่นี้จะลดลงเหลือตัวเลขการขายตัวเป็นเลขหลักเดียวเมื่อเทียบกับตัวเลขการขายตัวในช่วงปี 2552 - 2555 ปัจจัยดังกล่าวอาจจะนำไปสู่บทสรุปที่ว่าดัชนี BDI อาจยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ต่อไปอย่างน้อยในปี 2556 และหลังจากนั้น ดัชนี BDI น่าจะเข้าสู่วัฏจักรขาขึ้นรอบใหม่ในปี 2557 และในปีต่อไป

## 2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัท จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนหลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ

## FREIGHT MARKET : DEMAND and SUPPLY



### 2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่สำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

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

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) จำนวนได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

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

ตัวเลขที่นำมาคูณนั้น นำมาใช้ครั้งแรกเมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ถูกใช้แทนดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม (BFI) และได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขดังกล่าวในปีต่อๆมา ตามการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของดัชนีชี้วัดต่างๆที่เป็นส่วนประกอบและวิธีการคำนวณ

## ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

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

## การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

**เส้นทางที่ 1ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ผ่าน Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

**เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

## ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแอนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแอนด์ไฮส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร

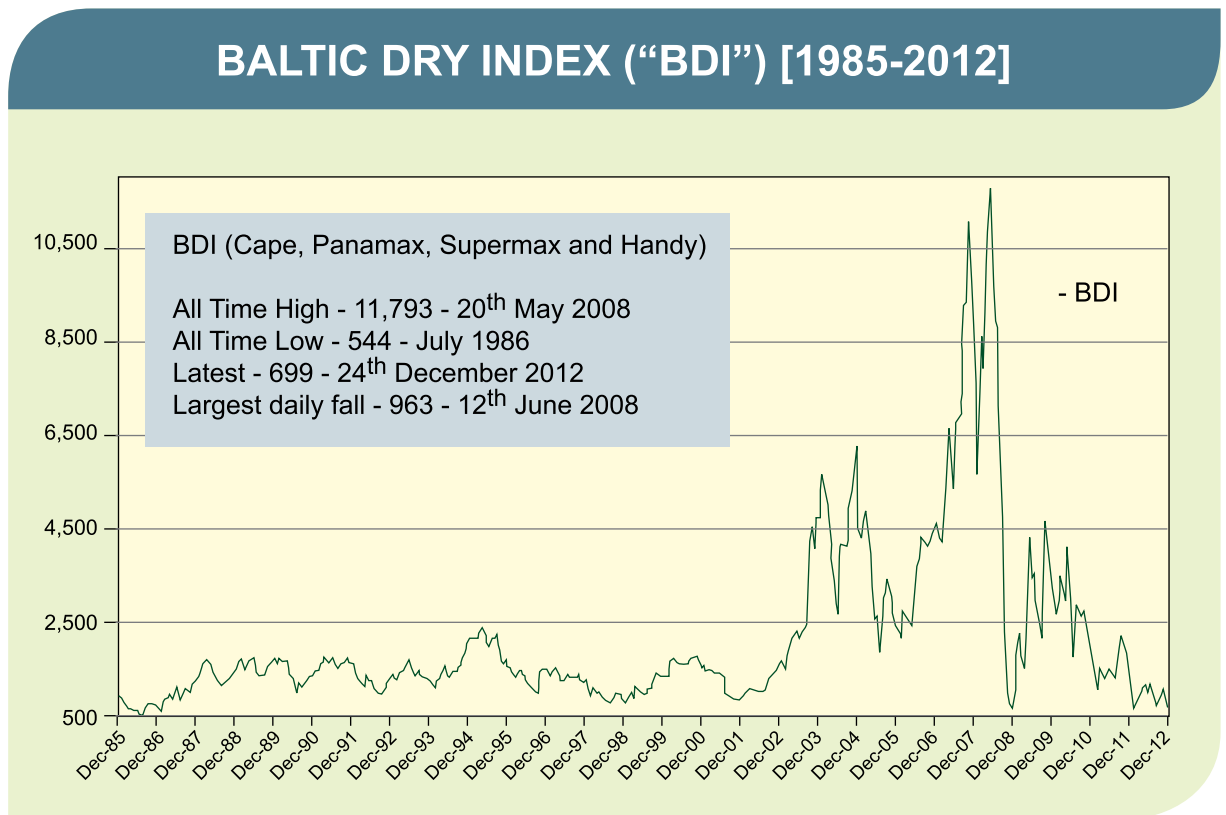
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ไร่ 5 งาน มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ต่อชั่วโมง ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะวิ่งที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 เมตตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์ 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

### การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2555)



## 2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะการบำรุงซ่อมแซมตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

### 1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ



## 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization, IMO) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (United Nations-UN) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อนุสัญญาหลายฉบับซึ่งออกโดย IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องน้ำหนักบรรทุก (the Load Line Convention) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (the SOLAS Convention; Safety of Life at Sea) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL; Prevention of Pollution from Ships) เหล่านี้ได้ช่วยสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเดินเรือ และการออกใบรับรองต่างๆ ให้กับเรือ อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าวจะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้าง โดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ทั้งนี้ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน

## 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO

## 4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์หลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

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

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

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

## 7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎพาลิชนาวิ นอกเหนือจาก SOLAS, MARPOL และ STCW

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

## 8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้น อันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้

ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสม หรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัด และควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือพาหะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

## 9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคตรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

## 10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา

## 11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004

(International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมา

ทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ กฎข้อบังคับใหม่นี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ดังนั้น เรือที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้เมื่อมีผลบังคับใช้ ส่วนเรือที่มีการวางกระดูกงูเรือก่อนวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้เมื่อถึงเวลาที่เรือต้องเข้าอู่ซ่อมเรือ (dry-docking) รอบแรก หลังจากวันที่ 1 มกราคม 2559

## 12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิง จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

## 13. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ ซึ่งกฎระเบียบเหล่านี้จะถูกปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง

ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับ กฎข้อบังคับของ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมทั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่ง VGP ต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา

พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา

ส่วนของสหภาพยุโรปเองก็ได้มีข้อกำหนดในเรื่องคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป ซึ่งยังต้องมีการพัฒนาและติดตามอีกต่อไป

#### 14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรื่อนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้อง เมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ



# กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

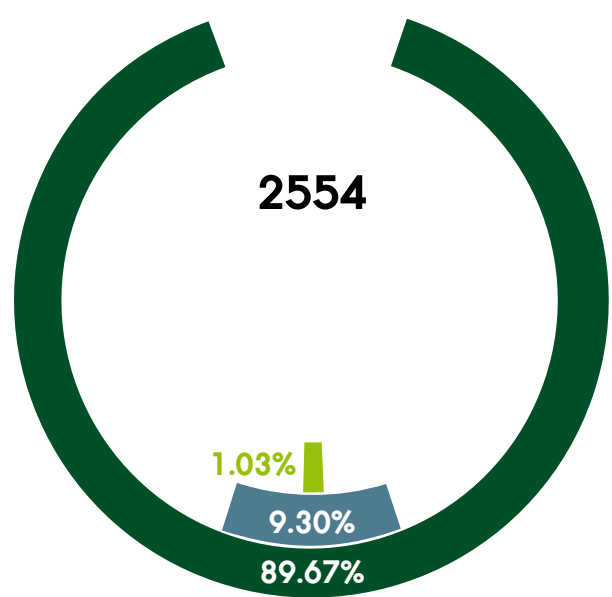
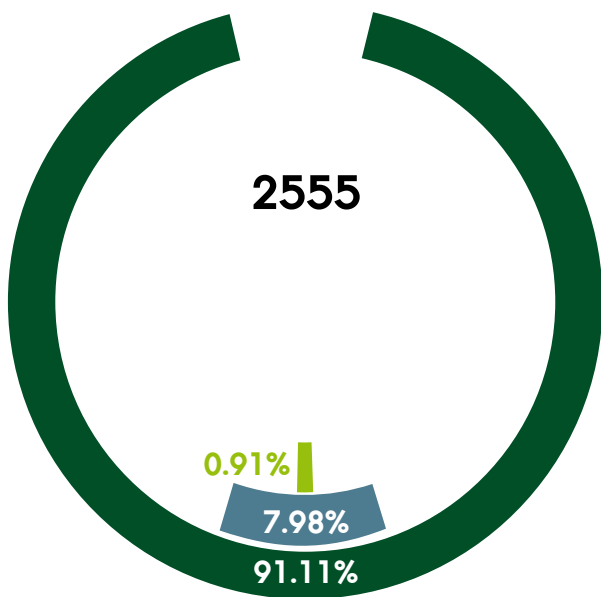
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	**มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	***มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	ฟูจิซาน มารู *	บาฮามาส	2519	16,922	0.66	3.00
2	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	6.33	6.00
3	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	6.59	6.00
4	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	5.41	5.00
5	ปรีธดา นารี	ไทย	2538	23,720	5.68	6.00
6	บุณชาริกา นารี	ไทย	2533	27,881	3.51	5.00
7	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	5.52	5.00
8	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	7.18	7.00
9	คูสิดา นารี	ไทย	2540	18,486	6.97	7.00
10	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	6.86	7.00
11	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	6.36	6.00
12	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	6.96	7.00
13	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	12.80	12.00
14	ชโลธร นารี	ไทย	2539	27,079	9.32	9.00
15	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	5.61	5.00
16	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	7.99	8.00
17	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	9.84	10.00
18	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	14.72	14.00
19	มาธวี นารี	ไทย	2539	28,364	14.16	14.00
20	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	18.80	19.00
21	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	20.41	20.00
22	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	28.85	29.00
23	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	18.29	18.00
24	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	18.39	18.00
25	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	17.36	17.00
26	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	17.12	17.00
27	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	29.16	29.00
28	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	16.05	17.00
29	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	19.67	19.00
30	ลลิกา นารี	ไทย	2555	33,869	19.74	19.00
แสนดีไซด์-30 ลำ				816,277	366.31	364.00
31	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	25.74	25.00
32	กิริธนา นารี	ไทย	2554	56,823	25.66	25.00
33	อภิศรี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	27.65	27.00
34	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	27.57	27.00
35	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	27.64	27.00
36	ดารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	27.72	27.00
ซูปราแม็กซ์-6 ลำ				339,832	161.98	158.00
36 ลำ		รวม		1,156,109	528.29	522.00

หมายเหตุ \* กลุ่มบริษัท ฟรีเชส ชิปปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64  
\*\* มูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามงบการเงินในรูปแบบสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555  
\*\*\* มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

# โครงสร้างรายได้

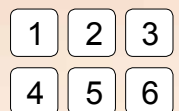
โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2555		2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	3,487.54	91.11	3,078.92	89.67
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล	305.45	7.98	319.17	9.30
รายได้อื่น	35.03	0.91	35.42	1.03
รวมรายได้	3,828.02	100.00	3,433.51	100.00



■ รายได้จากการเดินเรือ
 ■ กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล
 ■ รายได้อื่น

## คณะกรรมการบริษัท



### 1. นายธีระ วัฏษณิน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ

### 2. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

### 3. นายคาลิด มอยมุดดิน อาฮิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ

### 4. นายมูนิร มอยมุดดิน อาฮิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การพาณิชย์

### 5. นายคุชรู คาลิ วาเดีย

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน

### 6. นายไจปาล มั่นสุขานี

- กรรมการ



7 8 9  
10 11 12

#### 7. นางสาวนิชิตา ชำห์

- กรรมการ

#### 8. นายกิริต ชำห์

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

#### 9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

#### 10.รองศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปานะนนท์

- กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการอิสระ

#### 11.นายกำธร ศิลอ่อน

- ประธานคณะกรรมการพิจารณา  
คำตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

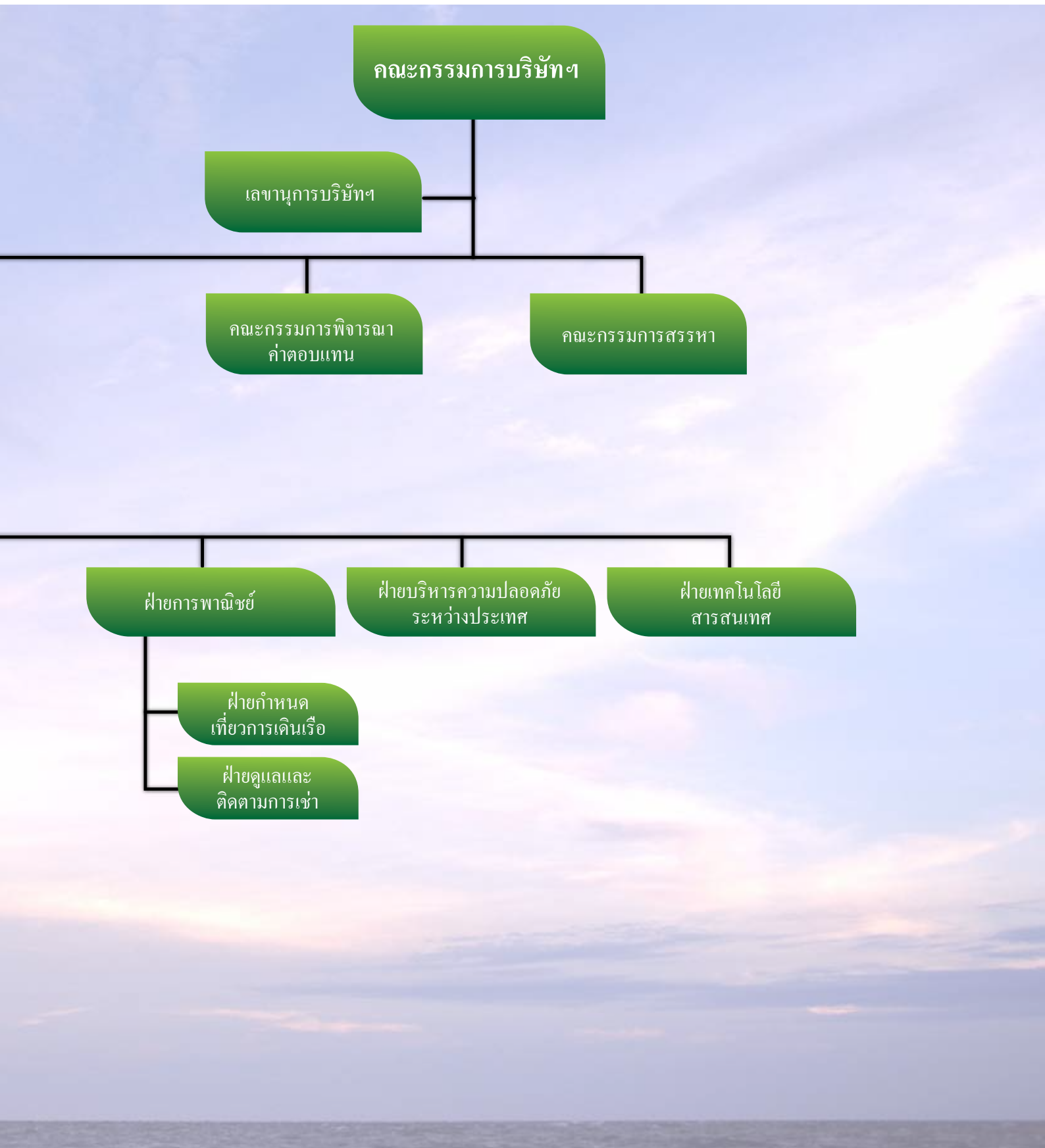
#### 12.นายอิษฎ์ชาญ ชำห์

- กรรมการ

# โครงสร้างองค์กร







# รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี ที่ 24 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

**สีแดงเลือด:** Ren Yuan Lin ซีอีโอของ Yangzijiang Shipbuilding ประเทศจีนได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า ปี 2554 เปรียบเสมือนปีดำ ปี 2555 เปรียบเสมือนปีเทา แต่ปี 2556 จะเปรียบเสมือนสีแดงเลือดสำหรับอุตสาหกรรมเรือ ปี 2555 เริ่มต้นด้วยบริษัทเก่าแก่อายุ 78 ปี กล่าวคือ Sanko Steamship ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เป็นครั้งที่สองตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทมา ต่อมาช่วงกลางปี มีการล้มละลายของบริษัทที่ก่อตั้งมาแล้ว 283 ปี ชื่อ Stephenson Clarke ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือที่เก่าแก่ที่สุดในขณะนั้น ต่อมา Overseas Shipholding Group ก่อตั้งเมื่อปี 2491 ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) ในตอนสิ้นปี บริษัทฯ เกรงว่าข่าวเหล่านี้จะไม่เป็นกลางดีสำหรับปี 2556 ซึ่งจะมีการล้มละลายเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีการยึดทรัพย์สินโดยธนาคาร และการที่เรือเก่ามีมูลค่าไม่ต่างจากเศษเหล็ก “ปี 2556 ปีแห่งสีแดงเลือด” จะเป็นคำบรรยายที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์ของการขนส่งทางเรือเกือบทั่วโลก ทั้งนี้การปลดระวางเรืออายุมากกว่า 15 ปีในปริมาณมาก ดูเหมือนจะเป็นหนทางเดียวที่จะแก้ปัญหาให้วัฏจักรกลับคืนสู่ภาวะสมดุลได้

**ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ**อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้กำลังคืนหนี้ให้หลุดพ้นจากภาวะ “เงินกู้ยืมมั่งคั่งกลายเป็นหนี้เสีย” เนื่องจากมูลค่าตัวเรือลดลง ธนาคารจึงได้แก้ปัญหาเหล่านี้ด้วยกลยุทธ์ “แก้ไข-مينเฉย-ขยายระยะเวลา” ให้กับเงินกู้ยืมมั่งคั่งกลายเป็นหนี้เสียเหล่านั้นมากกว่าที่จะเผชิญความเป็นจริง มีคดียุติเพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา อย่างไรก็ตาม จากการที่ธนาคารเปลี่ยนหนี้ให้เป็นทุน ส่งผลให้ธนาคารจะกลายเป็นเจ้าของบริษัทเดินเรือดังกล่าว ทำให้อุปทานของเรือโดยรวมไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ส่งผลให้สถานการณ์ตกต่ำยืดเยื้อออกไป การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น คดีของ Omega Navigation Enterprise (ONE) ซึ่งได้นำรายละเอียดมาจากรายงานข่าวและบทวิเคราะห์ต่างๆที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณะ อันเป็นบทเรียนที่ดีสำหรับเรื่องนี้ ONE ก่อตั้งเมื่อปี 2548 และกลายเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โดยการออก IPO ในตลาดหุ้น NASDAQ เมื่อเดือนเมษายน 2549 ระดมเงินทุนได้ 147.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อมาได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เมื่อเดือนมิถุนายน 2554 ด้วยมูลค่าสินทรัพย์ 390 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และหลังจาก 18 เดือนแห่งความยากเย็น ก็ได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลาย (Chapter 7) เพื่อชำระบัญชีในท้ายที่สุด ONE ได้กู้เงินจำนวน 243 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากธนาคาร HSH ซึ่งเป็นธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ ด้วยการจำนองเรือของบริษัทเป็นหลักประกัน และ เป็นหลักประกันภายใต้การจดจำนองเป็นลำดับที่สองในเรือลำเดียวกับที่จำนอง มูลค่าประมาณ 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ไว้กับธนาคาร BTMU และ NIBC รวมทั้งยังมีเจ้าหนี้ไม่มีหลักประกันบางรายอีกด้วย ภายใต้กระบวนการล้มละลาย (Chapter 7) ธนาคาร HSH จะได้รับเรือหลายลำ ซึ่งจำนองไว้กับทางธนาคารในมูลค่าปัจจุบันประมาณ 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งในจำนวนนี้ธนาคาร HSH จะต้องจ่ายเงินจำนวน

นายอุซรุ คาลิ วาเดีย  
กรรมการบริหาร



10 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเป็นค่าธรรมเนียมทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ค้างชำระของ ONE ในระหว่างขั้นตอนการฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) โดยธนาคาร BTMU และธนาคาร NIBC จะไม่ได้รับอะไรเลย ทั้งนี้ ทั้งสามธนาคารจะไม่ได้รับดอกเบี้ยตั้งแต่ปี 2554 และพวกเขาก็ไม่มีประกันจะได้รับเงินเพียง 500,000 เหรียญสหรัฐ การขาดทุนในลักษณะนี้กลายเป็นแบบอย่างให้เห็นธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ทั้งนี้ การขาดแหล่งเงินทุนในปัจจุบัน/อนาคตและการไม่มีแหล่งเงินทุนใหม่จะช่วยให้ตลาดกลับสู่ภาวะสมดุล และการฟื้นตัวของภาพรวมของเศรษฐกิจการค้าขายทั่วโลกอย่างรวดเร็วที่สุดคงจะไม่เกิดขึ้นก่อนปี 2557

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูแย่ โดยเฉพาะอู่ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งเมื่อไม่นานมานี้ อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤต ได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการเสริมสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆนี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการใช้พลังงานน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณานั้นไม่เป็นความจริง จากรายงานของ Clarksons Research เมื่อสิ้นปี 2551 มีอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการจำนวน 955 แห่ง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากจำนวน 354 แห่งเมื่อต้นปี 2543 โดยเมื่อสิ้นปี 2555 จำนวนอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการได้ลดลงเหลือ 538 แห่ง หรือลดลงร้อยละ 40 และเมื่อถึงจุดต่ำสุดของวัฏจักรในปี 2556 จะได้เห็นจำนวนอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการลดลงเท่ากับระดับก่อนยุคเฟื่องฟูอยู่ที่ประมาณ 350 แห่ง ซึ่งถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับภาวะตลาดค่าระวางเรือในระยะยาว

ทั้งนี้ มีอู่ต่อเรือในประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่นจำนวนมากซึ่งกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

**การปลดระวางเรือ**สินค้าแห่งแรกของในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน ในทางกลับกัน **อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่**ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อู่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2555 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 29 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของตัวเลขของช่วงสี่ปีที่ผ่านมาเล็กน้อย ดังนั้น สำหรับปี 2555 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 70.47 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 692.74 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 11.3 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก จากอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์การเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้น หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 30

และมีการปลดระวางเรือ 35 ล้านเคเวตตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งแรกของโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 5 หรือคิดเป็น 35 ล้านเคเวตตัน มาอยู่ที่ 728 ล้านเคเวตตัน ณ สิ้นปี 2556 ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกได้ภายในปี 2557

ในด้านอุปสงค์ของเรือ อุปสรรคที่เคยเผชิญได้เริ่มค่อยๆ จางหายไป ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.8 ในปี 2555 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2556 จะขยายตัวราวร้อยละ 8-9 โดยอยู่บนสมมติฐานสองประการ คือ สถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทาง และการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่ จีนได้พยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศและควบคุมการพึ่งพาสถานการณ์ส่งออกไปสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา จากรายงานหลายฉบับ มีการคาดการณ์ว่าการผลิตเหล็กดิบจะสูงถึง 750 ล้านตันหรือมากกว่า และคาดว่าจะปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กจะอยู่ที่ 780-790 ล้านตัน ในปี 2556

การชะลอตัวของเศรษฐกิจเริ่มที่จะทรงตัวในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ดำเนินการกระตุ้นเศรษฐกิจรอบที่สี่ (QE4) ส่วนสหภาพยุโรป รวมถึงสหราชอาณาจักร ยังคงเผชิญปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ปัญหานี้สินของภาครัฐและภาคครัวเรือนในสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป บ่งบอกว่าการใช้จ่ายของประชาชนและผู้บริโภคจะยังคงอยู่ระดับต่ำไปอีกระยะหนึ่ง อันจะส่งผลให้อุปสงค์ที่มาจากสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักรหยุดนิ่ง

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่ลดลงดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว ก่อนสิ้นปี 2558 ร้อยละ 18 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 692.74 ล้านเคเวตตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือเทียบเท่ากับขนาด 126.71 ล้านเคเวตตันอาจจะถูกปลดระวาง ในช่วงปี 2529 ซึ่งเป็นช่วงที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ต่ำที่สุดคือ 715 จุด เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของบางลำที่มีอายุเพียง 10 - 14 ปีได้ถูกปลดระวาง โดยเรือที่ถูกปลดระวางส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15 - 19 ปี และถ้านำเกณฑ์อายุในปี 2529 ที่กล่าวมาแล้วนั้น มาใช้กับการปลดระวางของกองเรือโลก ในปี 2556 แล้ว จะเห็นได้ว่ามีเรืออย่างน้อยร้อยละ 29 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั้งหมดของโลก มีอายุมากกว่า 15 ปี หรือเทียบเท่ากับขนาด 200.15 ล้านเคเวตตัน ที่อาจถูกปลดระวางก่อนสิ้นปี 2559 ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในส่วนอื่นๆ ของรายงานฉบับนี้ ซึ่งเรือที่มีอายุเพียง 15 ปี ได้ถูกปลดระวาง ดังนั้น จึงควรพิจารณาเรือที่อาจถูกปลดระวางที่มีอายุเท่านี้

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	1,137	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.5)	24.8	110.10	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	29.22	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.02)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 920 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สามในประวัติศาสตร์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ ถือได้ว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะมีผลกำไรไม่มาก ทั้งนี้ ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเศรษฐยศาสตร์

## รางวัลและเกียรติยศ:

พิธีประกาศรางวัล **Seatrade Asia Awards** ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 เมษายน ณ โรงแรมแชงกรีลา ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งนายคาลิก ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล **“บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิตสำหรับปี 2555” (The Lifetime Achievement Award for 2012)** “เพื่อเป็นแสดงถึงผลงานที่โดดเด่นของท่านที่มีต่ออุตสาหกรรมในหลายปีที่ผ่านมา ทั่วภูมิภาคเอเชียและทั่วโลก” นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเป็นหนึ่งในสามผู้ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” (The Dry Bulk Operator of the Year) อีกด้วย Seatrade เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการให้รางวัลเพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมพาณิชย์มาเป็นเวลาหลายปี โดยให้การรับรองความเป็นเลิศในหลากหลายสาขา ต้นกำเนิดของรางวัล Seatrade Asia นั้นเกิดขึ้นที่เมืองลอนดอนในปี 2531 โดยได้รับความร่วมมือจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งเลขธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศยังเป็นประธานคณะกรรมการตัดสินจนถึงทุกวันนี้ โครงการประกาศรางวัลนี้สำหรับภูมิภาคเอเชียได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี 2551 เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีทั่วภูมิภาคเอเชียและเน้นย้ำถึงความเป็นเลิศทางด้านนวัตกรรมด้านความปลอดภัยและคุณภาพ ด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ด้านความสำเร็จและการลงทุนรวมทั้งด้านการฝึกอบรมและการให้การศึกษา

**พีเอสแอลได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555” จากงาน Lloyd's List Asia Awards** บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้จากความสามารถของบริษัทฯ ในการยืดหยุ่น ความมั่นคง การพัฒนากองเรือ และการผลักดันธุรกิจให้ก้าวไปข้างหน้าภายใต้สภาพตลาดเดินเรือที่ยากลำบากตั้งแต่ปี 2523 นี่เป็นครั้งแรกของบริษัทฯ กับการได้รับรางวัล Lloyd's List Asia Awards กรรมการตัดสินได้กล่าวถึงความสามารถของบริษัทฯ ในการลดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและความเข้มงวดในการบริหารความเสี่ยง แม้ว่าในขณะนี้ผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญความท้าทายมากมายตามความคิดเห็นของคณะกรรมการตัดสิน บริษัทฯ ได้หลีกเลี่ยง “บาป 7 ประการ (the seven deadly sins)” ด้วยการไม่ซื้อเรือในช่วงฟองสบู่ ซึ่งส่งผลให้ตอนนี้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือมือสองสภาพดีมากในราคาต่ำในช่วงสภาวะตลาดตกต่ำเช่นนี้

**นิตยสาร Marine Money ประจำปีเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2555** ได้จัดให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับที่ 23 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกสำหรับปี 2554 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) และบริษัทฯ ยังได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 5 ในเรื่องบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน โดยระบุว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งต่อไป ทั้งนี้ หากจะรวมการจัดอันดับผลการดำเนินงานกับการจัดอันดับความแข็งแกร่งทางการเงินเข้าด้วยกัน บริษัทฯ จะถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 9 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลก สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีการบริหารที่ดีในการดำเนินแผนการลดอายุกองเรือให้สำเร็จล่วงหน้าโดยปราศจากความเสี่ยงที่เกินควรหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,828.02 ล้านบาท (ปี 2554: 3,433.51 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 141.03 ล้านบาท (ปี 2554: 718.52 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 14,484.23 ล้านบาท (ปี 2554: 15,356.50 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 24,029.69 ล้านบาท (ปี 2554: 22,893.25 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 11 ลำ ในปี 2555 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มาระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้ลดลงเนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2555 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2554



ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 150.83 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.65 ล้านบาท (ปี 2554: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 4.15 ล้านบาท (ปี 2554: จำนวน 3.64 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 8,221 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ของปี 2554 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2555 ที่จำนวน 30 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 22 ลำ ในปี 2554 อย่างไรก็ตาม รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2555 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2555 เมื่อเทียบกับปี 2554 อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีลดลงเมื่อเทียบกับปี 2554 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.3 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 11 ปี ในปี 2555 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2555 และได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 467.70 ล้านบาทไปในช่วงปี 2555

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 19 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ ที่ 16 กันยายน 2555 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 13.20 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 19 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 11.95 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือคอกเบี้ยรับ

## การปรับลดอายุกองเรือ

ความผันผวนของมูลค่าตัวเรือ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจของบริษัทฯ ได้ถูกชี้ให้เห็นจากการขายเรือต่อใหม่ ขนาดเคปไซส์ (Capesize) ชื่อ Alberta Della Gatta (ขนาดระวาง 175,125 เดทเวตัน ซึ่งพร้อมส่งมอบในปี 2555 จากผู้ต่อเรือ New Times ในประเทศจีน) ซึ่งถูกขายโดยธนาคารผู้รับจำนอง (เดิม เรือชื่อ Deilemar) ในราคา 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อเดือนธันวาคม 2550 อย่างมาก ตอนที่เรือขนาดเคปไซส์ถูกขายต่อที่ราคา 165 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะเห็นได้ว่าเรือขนาดเคปไซส์อายุ 10 ปี มีมูลค่า 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เรือขนาดเคปไซส์อายุ 20 ปี มีมูลค่า 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่เมื่อกลางเดือนกรกฎาคม 2555 เรือขนาดเคปไซส์อายุเพียง 15 ปี ได้ถูกส่งไปปลดระวาง ด้วยราคาเพียง 8.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นี่เป็นตัวอย่างซึ่งแสดงให้เห็นว่าหากจำเป็น การปรับลดอายุกองเรือในเวลาและด้วยราคาที่เหมาะสมนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

**แผนปรับลดอายุกองเรือ**ด้วยการทดแทนเรือเก่าด้วยการเรือที่ใหม่กว่า ทันสมัยกว่า ใหญ่กว่าและประหยัดกว่า ได้เริ่มขึ้นด้วยการขายเรืออายุเก่าจำนวน 35 ลำ ตั้งแต่ปี 2550 แผนการนี้มีความก้าวหน้าไปมากจากการซื้อเรือมือสองขนาด 30,000 – 34,000 เดทเวตัน จำนวน 7 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) เรือใหม่ขายต่อขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ และเรือใหม่ขายต่อขนาด 57,000 เดทเวตัน จำนวน 6 ลำ ในระหว่างปี 2553 – 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือ ABG ในช่วงดังกล่าวด้วย

ณ ต้นปี 2556 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 36 ลำ (ขนาดซูปราแมกซ์ 6 ลำและขนาดแฮนด์ไซส์ 30 ลำ) ขนาดระวางบรรทุก รวม 1,156,109 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 32,114 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 11 ปี หากจะพิจารณาเฉพาะเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือดังกล่าวมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 56,639 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 1 ปี สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ มีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 27,209 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 13 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงห้วงเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด เมื่อใดที่บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในแผนการซื้อกองเรือทดแทนได้ บริษัทฯ จะมีความมั่นคงและความยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทฯ สามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าได้ในระดับราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ เพื่อให้บรรลุแผนปรับกองเรือ กล่าวคือ การมีขนาดกองเรือประมาณ 60 - 65 ลำ บริษัทฯ ยังคงมีแผนที่จะซื้อเรือมาเพิ่ม หากราคายังคง



อยู่ในระดับเท่ากับหรือต่ำกว่าทุกวันนี้ในทางหนึ่ง การที่รายได้ขึ้นหายาก และในอีกทางหนึ่ง ไม่มีใครต้องการเรือที่ส่งต่อไปในช่วงยุคเฟื่องฟูเมื่อสองสามปีที่ผ่านมา ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะดำเนินการตามแผนให้ลุล่วงได้โดยการทำข้อตกลงที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอหรือซื้อต่อเรือต่อใหม่จากการขายต่อสัญญาต่อเรือที่มีปัญหา สิ่งเหล่านี้จะเป็นเสมือนภาพต่อชิ้นสุดท้ายที่จะเป็นประโยชน์ที่ดีต่อบริษัทฯ ในปีต่อไป

**อู่ต่อเรือ ABG** บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือลำที่สามในเดือนมกราคม 2556 ด้วยราคาที่ลดลงเหลือ 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับราคาเดิมที่ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาการส่งต่อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 5 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน โดยการขายต่อสัญญา 3 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีเมื่อปี 2554 และอีก 2 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีในไตรมาสสามปี 2555 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 4 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) โดยได้รับเงินบางส่วนในไตรมาสสี่ปี 2555 เงินส่วนที่เหลือคาดว่าจะได้รับชำระ ในไตรมาสแรกปี 2556 ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 6 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ที่อู่ต่อเรือ ABG จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทฯ ในระหว่างปี 2556 หรือ ต้นปี 2557 ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาส่งต่อเรือดังกล่าว หากอู่ต่อเรือส่งมอบเรือล่าช้ากว่ากำหนดส่งมอบตามสัญญา บริษัทฯ มีสิทธิบอกเลิกสัญญา หรืออาจจะขายสัญญาต่อสัญญาส่งต่อเรือที่ล่าช้าเหล่านี้ให้กับบุคคลอื่น หรืออาจจะเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดราคาตามสัญญากันใหม่สำหรับเรือลำที่ส่งมอบล่าช้า

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2555

**ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง** เริ่มต้นได้ไม่ดีในปี 2555 ด้วยการที่บริษัทเก่าแก่อายุ 78 ปี กล่าวคือ Sanko Steamship ประเทศญี่ปุ่น ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เป็นครั้งที่สองตั้งแต่ก่อตั้งบริษัท ต่อมาช่วงกลางปี มีการล้มละลายของบริษัทที่ก่อตั้งมาแล้ว 283 ปี ในสหราชอาณาจักร ชื่อ Stephenson Clarke ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือที่เก่าแก่ที่สุด และปิดท้ายด้วยการที่ Overseas Shipholding Group ซึ่งก่อตั้งเมื่อปี 2491 ในสหรัฐอเมริกาได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) ช่วงสิ้นปี ทั้งนี้ สภาพปัญหาของธุรกิจเดินเรือเหล่านี้ไม่ได้มีผลมาจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์แต่อย่างใด

**ตัวเลขภาคอุปทาน** ได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีดมืด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 1,371 ลำ คิดเป็นขนาด 106.44 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2555 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ จากปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ปีนี้มีการปลดระวางเรือทุบสถิติใหม่ โดยประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 77 ลำ, เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 124 ลำ, เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 90 ลำ, เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 118 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 334 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดรวมรวม 35.97 ล้านเดทเวทตัน ทำให้เมื่อต้นปี 2556 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 692.74 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดรวมรวม 100 ล้านเดทเวทตัน และ 31 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือที่ 35 ล้านเดทเวทตันต่อปี รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 30 ของการส่งมอบเรือทั้งปี สิ้นปี 2556 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 728 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 5 และภายใต้สมมติฐานเดียวกันนี้ สิ้นปี 2557 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 736 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2556 ในที่สุดปัญหาการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็เดินทางมาถึงตอนสุดท้าย

เรือชื่อ Shagang Sunrise ขนาด 172,900 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2540 ได้ถูกขายเป็นเศษเหล็กเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 โดยเป็นเรือขนาดเคปไซส์ที่อายุน้อยที่สุดเพียง 15 ปี ที่ถูกตัดขายเป็นเศษเหล็กในรอบ 25 ปีที่ผ่านมา เรื่องนี้ทำให้อนุรักษ์ถึงไปเมื่อกลางทศวรรษที่ 80 เมื่อครั้งที่ตลาดตกต่ำมากจึงมีการปลดระวางเรืออายุเพียง 15 ปี และเพียง 5 เดือนหลังจากที่เรือน้องของเรือลำดังกล่าวได้เผชิญสถานการณ์แบบเดียวกัน กล่าวคือ เรือชื่อ Soraya ซึ่ง CMA CGM เป็นเจ้าของ สร้างเมื่อปี 2543 ได้กลายมาเป็นเรือที่อายุน้อยที่สุดเพียง 12 ปีที่ถูกปลดระวางในช่วงที่ตลาดซาลง ทั้งนี้ การปลดระวางเรือนั้นส่งผลให้อุปทานลดลง

ผลพวงของ**วิกฤตการเงินโลก**ยังคงสร้างปัญหาอยู่ โดยหลายประเทศต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจหยุดนิ่ง สหภาพยุโรปได้แก้ปัญหาที่เผชิญอยู่ด้วยการใช้นโยบายทางการคลังที่เข้มงวดควบคู่กับการตัดลดงบประมาณรายจ่าย ส่งผลให้อุปสงค์จากประเทศเหล่านี้ลดลง สหรัฐอเมริกาได้แก้ปัญหาในอีกรูปแบบหนึ่ง ด้วยผลตอบรับเชิงบวกพอสมควรกับแรงจูงทางเศรษฐกิจ สหรัฐอเมริกาใช้วิธีการ “เปิดก๊อกน้ำ” (opened the taps) เป็นรอบที่ 3 (QE3) และรอบที่ 4 (QE4) ด้วยความหวังว่าการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจให้เข้มแข็งขึ้นได้ ในขณะที่ประเทศจีนได้ลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (เพื่อไม่ให้เกิดภาวะฟองสบู่แตก) และขณะนี้ จีนต้องกระตุ้นการบริโภคภายในประเทศเพื่อชดเชยการขาดแคลนการขยายตัวของการส่งออกที่เคยเฟื่องฟูในสมัยก่อน

**ประเทศอินเดีย**ซึ่งเป็นประเทศที่ขาดความแน่นอนอยู่เสมอ ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห่งแรกของโลก จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆ เพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า การที่ไฟดับเนื่องจากมีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการในฤดูร้อน ส่งผลให้ประชาชนกว่า 700 ล้านคนต้องอยู่ในสภาพอากาศที่ร้อนโดยไม่มีไฟฟ้าใช้เป็นเวลาถึง 7 ชั่วโมงจากการที่เตาเผาในโรงผลิตไฟฟ้าไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้เพียงพอ จากรายงานของ International Energy Agency ณ กรุงปารีส ได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแข่งขันขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินจากปี 2555 ที่ปริมาณ 107 ล้านตัน เป็น 250 - 300 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 สหรัฐอเมริกาได้ส่งออกถ่านหินสู่ทวีปเอเชียและทวีปยุโรปมากเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากสหรัฐต้องการใช้แหล่งพลังงานจากก๊าซจากหินดินดาน (Shale Gas) ซึ่งมีราคาถูกกว่า สะอาดกว่า และมีปริมาณมหาศาลซึ่งสามารถผลิตได้เองในประเทศ แนวโน้มเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้มีการขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกมากขึ้น ดังนั้น จึงดูเหมือนว่าถ่านหินยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กับตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกต่อไป

**ประเทศจีน** ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 8.1 เป็นร้อยละ 7.6 เป็นร้อยละ 7.4 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.9 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.8 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2556 จะขยายตัวถึงร้อยละ 8 - 9 โดยอยู่บนสมมติฐานสองประการ คือ สถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทาง และการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากอยู่ที่ 745.5 ล้านตันในปี 2555 หรือขยายตัวร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับ 686 ล้านตันเมื่อปี 2554 โดยเดือนธันวาคม 2555 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 70.9 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติศาสตร์ จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าจีนจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2556 ประมาณ 780 - 790 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2555 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 716.5 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.8 เมื่อเทียบกับปริมาณ 684 ล้านตันในปี 2554 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าการผลิตเหล็กของจีนจะขยายตัวถึงร้อยละ 4 - 6 โดยจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 750 ล้านตัน ในปี 2556 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 และเพิ่มขึ้นมากเป็นปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสองปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากผลการสำรวจตั้งแต่ปี 2518 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดถ่านหินอย่างกว้างขวางได้

**ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)** ณ สิ้นปีอยู่ที่ 699 จุด หรือลดลงร้อยละ 57 เมื่อเทียบกับเมื่อต้นปีที่ 1,624 จุด โดยมีจุดต่ำสุดที่ 647 จุด เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งเป็นจุดเดียวกับที่ Lehman Brothers ล้มละลาย และดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นไปแตะจุดสูงสุดที่ 1,162 จุดเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2555 เนื่องจากการสั่งแร่เหล็กเข้าสต็อกใหม่ในประเทศจีน ราคาเหล็กระหว่างประเทศได้ปรับตัวลดลงอยู่ที่ประมาณ 87 เหรียญสหรัฐต่อตันในช่วงเดือนกรกฎาคม 2555 เปรียบเทียบกับราคาในประเทศที่ประมาณ 120 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งส่งผลให้จีนมีการสั่งแร่เหล็กเข้าสต็อกมากยิ่งขึ้น สิ่งเหล่านี้แน่นอนว่าทำให้เกิดความแออัดของเรือขนาดแคปไซส์ โดยเมื่อเดือนกันยายน 2555 จีนมีการนำเข้าแร่เหล็ก 65 ล้านตันซึ่งถือเป็นตัวเลขการนำเข้าที่มากที่สุดเป็นอันดับที่สองเท่าที่ผ่านมา อีกปัจจัยหนึ่งซึ่งช่วยส่งเสริมดัชนีค่าระวางเรือ ก็คือ การนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 290 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดจากประเทศที่ไกลอย่างสหรัฐอเมริกา และปัจจัยสุดท้ายคือ มีการปลดระวางเรือเก่าประมาณ 36 ล้านดwt ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2555 อยู่ที่ 920 จุด ซึ่งลดลงร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี 2554 ที่ 1,549 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สามในประวัติศาสตร์ โดยดัชนีค่าระวางเรือที่ต่ำกว่าในปี 2555 นี้คือ เมื่อปี 2528 อยู่ที่ 906 จุด และเมื่อปี 2529 อยู่ที่ 715 จุด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528-2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547-2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

บริษัทฯ ได้เคยคาดว่าในปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 อาจจะไม่ใช่ว่าปีที่ดีนัก โดยมีบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากผลของสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ จึงไม่เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่างๆ ที่ต้องปรับโครงสร้างทางการเงินและล้มละลายในปี 2555 แต่จะต้องตกตะลึงหากจำนวนบริษัทดังกล่าวจะไม่เพิ่มมากขึ้นในปี 2556 ก่อนที่จะค่อยๆ น้อยลงในปี 2557 จึงเป็นการเตือนให้ระวังว่ายังมีความยากลำบากในอนาคต

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2555 เฉลี่ยอยู่ที่ 8,221 เหรียญสหรัฐ ซึ่งดีกว่าตัวเลขประมาณการที่ 7,150 เหรียญสหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ เกือบจะทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,400 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,481 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

**การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ** ในปี 2555 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไซส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 ดwt) อยู่ที่ระดับ 516 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,626 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไซส์ของบริษัทฯ (ขนาด 27,209 ดwt หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.8) ทำรายได้อยู่ที่ 7,981 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ถึงร้อยละ 4.7 สำหรับปี 2555 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 728 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,462 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 10,344 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 9.3

## ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวางเรือยังคงเพิ่มขึ้น โดยมีเรือ 334 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 170 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลงจำนวน 164 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 5.6 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 ดwt) โดยลดลงจาก 2,916 ลำ เป็น 2,752 ลำ ในปี 2555 การอ่อนตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และคงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงลดต่ำลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต

**โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนน้อยลง ในปี 2556 และ 2557 กล่าวคือ**

**เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 1,769 ลำ ขนาดระวางรวม 304 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556)** มีเรือจำนวน 303 ลำ ขนาดระวางรวม 54.4 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 17.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 251/411 ลำ ขนาดระวางรวม 47/74 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 15.5/24.3 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดปานามาแมกซ์ (60,000 - 90,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 1,996 ลำ ขนาดระวางรวม 151 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556)** มีเรือจำนวน 575 ลำ ขนาดระวางรวม 44.2 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 29.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 386/686 ลำ ขนาดระวางรวม 27/49 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 17.9/32.5 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดสมดุลกับกองเรือต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดและช่วยฟื้นค่าระวางในอนาคตอันใกล้

**เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 2,560 ลำ ขนาดระวางรวม 133.5 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556)** มีเรือจำนวน 408 ลำ ขนาดระวางรวม 22 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 16.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 411/703 ลำ ขนาดระวางรวม 18/32 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 13.5/24 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดเอนดีแมกซ์ (30,000 - 40,000 เดกเวกตัน - มีเรือ 1,415 ลำ ขนาดระวางรวม 48.9 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556)** มีเรือจำนวน 337 ลำ ขนาดระวางรวม 11.9 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 24.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 361/431 ลำ ขนาดระวางรวม 13/15 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 26.6/30.7 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดเอนดีไซส์ (10,000 - 30,000 เดกเวกตัน - มีเรือ 2,752 ลำ ขนาดระวางรวม 55.8 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556)** มีเรือจำนวน 175 ลำ ขนาดระวางรวม 3.6 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 6.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 1,033/1,419 ลำ ขนาดระวางรวม 21/30 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 37.6/53.8 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยตั้งแต่ปี 2551 ถึงปี 2554 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 33 และในปี 2555 ลดลงเป็นร้อยละ 29 ทั้งนี้ ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นอย่างใดในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรสวนทางกับดัชนีค่าระวางเรือ และโปรดระลึกไว้ว่าเรือที่อาจถูกปลดระวางในกองเรือโลกในปัจจุบันนั้นมีจำนวนมหาศาลโดยเฉพาะเรือที่มีอายุเพียง 15 ปี ได้เห็นแล้วว่าเกิดอะไรขึ้นในปี 2555 และคงไม่มีเหตุผลใดที่จะไม่คิดว่าเหตุการณ์เช่นนี้จะยังคงเกิดต่อเนื่องในปี 2556 ต่อไปจนกลายเป็นเรื่องปกติ

**สถานการณ์การแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 10 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง 6 ลำและเรือบรรทุกซีเมนต์ 4 ลำ) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 220 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 15-20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ



นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ถือได้ว่าเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4 - 5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติการณ์

## ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาตกต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

## การอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม – อนาคตของการเดินเรือ

ความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้กลายมาเป็นประเด็นสำคัญของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทั้งในแง่ของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงตลอดมา

ขณะนี้ ผู้ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง

ในภาพกว้าง สามารถปรับปรุงความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงของเรือลำใดๆ ให้ดียิ่งขึ้นได้โดยสิ่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ก) การลดทอนสิ่งต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เมื่อลดได้ก็สามารถลดกำลังที่ใช้ในการผลักดันเรือ
- ข) เพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกและความร้อนของระบบกำลังผลักดันและเครื่องกำเนิดกำลังต่างๆ ที่มีบนเรือ
- ค) อุปกรณ์ภายนอก เพื่อเก็บเกี่ยวพลังงานจากภายนอกหรือกู้คืนพลังงานที่สูญเสีย

### ก) ส่วนประกอบต่างๆ ที่เป็นสิ่งต้านทานของเรือและแนวทางต่างๆ ในการลดทอนสิ่งนั้นๆ

แรงต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เกิดมาจากส่วนประกอบหลักต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) แรงที่เกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสีที่มีกระทำอยู่ตลอดพื้นผิวของตัวเรือ
- 2) แรงที่กีดกันซึ่งกระทำในแนวตั้งต่อพื้นผิวของตัวเรือ
- 3) การแตกกระจายของพลังงานผ่านทางแรงของน้ำที่เคลื่อนตัว เช่น โพรงอากาศ น้ำวน การกระจอกกระแทกของกระแสน้ำและอื่นๆ

#### 1) แรงต้านอันเกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสี

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ผ่านสิ่งที่อยู่โดยรอบสองสิ่งที่แตกต่างกัน (อากาศ และน้ำ) จะเกิดมีแรงหน่วงดึง ดังที่กล่าวข้างต้นกับทั้งสองสิ่งนั้น

สำหรับเรือบรรทุกสินค้าส่วนมาก การเกิดแรงหน่วงเนื่องจากอากาศไม่ใช่ว่าเป็นสิ่งต้องกังวล อย่างไรก็ตาม แรงหน่วงจากอากาศจะมีส่วนอย่างสำคัญสำหรับเรือเร็วเพื่อจุดประสงค์พิเศษและเรือรบของทหารและเรืออื่นๆ สิ่งนี้จะคล้ายคลึงกันกับการขับรถไฟบนท้องถนน ที่ความเร็วระหว่าง 30 ถึง 40 กม/ชม. แรงหน่วงจากอากาศจะไม่เป็นสิ่งสำคัญ แต่เมื่อความเร็วสูงระหว่าง 100 ถึง 120 กม/ชม. หรือมากกว่า แรงหน่วงจากอากาศจะมีผลอย่างสำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาระหว่างการออกแบบ

แรงต้านเนื่องจากความหนืดหรือการเสียดสี เกิดขึ้นจากการเสียดสีระหว่างน้ำและผิวของตัวเรือ เป็นเรื่องเกี่ยวกับพื้นที่ของตัวเรือส่วนที่จมในน้ำทั้งหมดและความเรียบราบของผิวตัวเรือ แนวทางปกติในการลดแรงต้านทานความหนืด คือการปรับปรุงความเรียบราบด้วยวิธีต่างๆเช่น ฉาบแนวน้ำผ่าน ปรับปรุงคุณภาพของสีที่ใช้ ลดการเติบโตของสัตว์ทะเล และสิ่งอื่นๆ เมื่อไม่นานมานี้ มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆมาทดลองใช้ เช่น เคลือบด้วยสารแบบเกาะไม่ติดที่มีคุณสมบัติด้านการเปื่อยต่ำกว่าเดิม และกำลังแนะนำวิธีใช้อากาศเป็นตัวคั่นระหว่างตัวเรือกับน้ำ

สำหรับเรือที่ถูกจำกัดจำนวนพื้นที่ส่วนจมน้ำและความเร็วที่กำหนดรูปร่างของตัวเรือ แบบดีเลิศที่จะอำนวยให้ลดแรงเสียดทานได้ดี จะต้องมียาวและบางอย่างมากที่สุด (เกือบเหมือนกระดานไค้คลื่น) อย่างไรก็ตาม เป็นเรื่องที่ไม่อาจใช้ในทางปฏิบัติ เมื่อพิจารณาถึงข้อจำกัดอื่นๆด้วย เช่น เครื่องมือต่างๆในการต่อเรือ เครื่องช่วยต่างๆในท่าจอดเรือ ความคล่องตัวในการเดินเรือและความเสถียรของเรือ ดังนั้น เพื่อให้ได้รูปแบบตัวเรือที่เหมาะสมสูงสุด จึงจำเป็นต้องออกแบบให้มีความสมดุลระหว่างความต้องการต่างๆ ที่ขัดแย้งกันเหล่านี้

## 2) ความต้านทานต่อแรงดัน หรือ แรงต้านคลื่นผ่านน้ำ

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ในน้ำ แนวทางที่กระแสน้ำไหลผ่านรอบตัวเรือจะสร้างแรงกดดันสูง ที่บริเวณด้านหัวเรือ และอีกแห่งที่เกิดแรงกดดันสูงคือ ที่ใกล้กับส่วนปลายท้ายเรือ บริเวณที่เกิดแรงกดดันสูงเหล่านี้ เป็นตัวที่ก่อให้เกิดรูปแบบของคลื่นทั้งที่หัวเรือและท้ายเรือ เรือต้องถ่ายทอดพลังงานที่ใช้ขับเคลื่อนบางส่วนไปใช้ในการเกิดของคลื่นแบบเหล่านี้ สิ่งนี้เรียกว่าแรงต้านทานของคลื่นและมันจะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อมีการเร่งความเร็วเพิ่มมากขึ้น

วิธีแก้ไขตามปกติ ทำโดยดัดแปลงการจัดรูปแบบคลื่นให้กระจายด้วยการออกแบบรูปร่างตัวเรือให้คลื่นถูกหนึ่งกระทบเพื่อลดแรงกดดันใหม่ อย่างไรก็ตาม วิธีการนี้จะจำกัดให้เรือลำนั้นใช้ความเร็วได้เฉพาะในย่านหนึ่งเท่านั้น เมื่อใดที่ใช้ความเร็วนอกย่านที่ออกแบบไว้ แรงต้านทานของคลื่นจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

เรือความเร็วสูงที่ออกแบบหัวเรือเป็นรูปกระเปาะกลม เช่นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และเรือโดยสาร ปัญหาเรื่องแรงต้านทานของคลื่นเป็นส่วนที่สำคัญอย่างหนึ่งจากแรงต้านทานทั้งหมดนั้น ได้ถูกออกแบบโดยใช้การพิจารณาในเรื่องนี้ และเป็นความพยายามหนึ่งในการปรับแรงกดของรูปแบบคลื่นโดยรอบตัวเรือให้เหมาะสมที่สุด ในทางตรงข้าม สำหรับเรือที่มีความเร็วต่ำกว่า เช่นเรือบรรทุกแบบเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน จุดประสงค์ในการสร้างหัวเรือเป็นกระเปาะกลมก็เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการสูญเสียอย่างมากเกินควรเนื่องจากการเกิดกระแสน้ำวน

## 3) แรงต้านทานอันเนื่องมาจากกระแสน้ำวน การเกิดโพรงอากาศ กระแสการไหลที่ผิดปกติ และอื่นๆ

เมื่อใดก็ตามที่เกิดมีสิ่งกีดขวางเข้ามาขัดการไหลของน้ำ (สายน้ำไหลถูกขัดจังหวะ) จะเกิดมีกระแสน้ำวนขึ้น สิ่งต่อพ่วงและติดเสริมทั้งปวงที่มีต่อตัวเรือ (หางเสือ ใบพัด ครีบบริบความเสถียร ส่วนล่างของกระดูกงู หัวข้อต่างๆ และสิ่งอื่นๆ) ล้วนมีศักยภาพที่จะเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสียพลังงานผ่านทางการเกิดขึ้นของกระแสน้ำวน โพรงอากาศ และการไหลผิดปกติและอื่นๆ ในลักษณะที่คล้ายกัน เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงของการไหลในทันทีอันมีสาเหตุจากการเปิดช่องที่เปลือก เช่น ช่องดูดน้ำเข้า การทิ้งสิ่งของออกนอกเรือและอื่นๆ ล้วนเป็นสิ่งที่ช่วยให้เกิดแรงต้านทานรูปแบบเช่นว่านี้ แม้แต่สิ่งที่ไม่เปลี่ยนแปลงและแนวขรุขระไม่ต่อเนื่อง อันเกิดจากสิ่งตกค้างของการเชื่อมโลหะที่รอยต่อของแผ่นตัวเรือ ต่างก็เป็นส่วนที่เพิ่มให้เกิดแรงต้านได้

ทุกวันนี้ อู่ต่อเรือสมัยใหม่หลายแห่งต่างใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการทำให้ได้รอยเชื่อมบนผิวตัวเรือที่ราบเรียบสม่ำเสมอ ครีบก้นโครงถูกจัดวางตามแนวทางการไหลที่กำหนดให้ผ่านการทดสอบกับต้นแบบ สังเกตสิ่ก้นกร่อนก็ถูกทดแทนด้วยระบบจ่ายกระแส และสิ่งที่เป็นส่วนต่อพ่วงอื่นๆ ก็ได้รับการออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการบกร่องในเส้นทางการไหล

## ข) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไก/ความร้อนของแหล่งต้นกำลัง/ขับเคลื่อนในเรือ

### 1) การเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่แรงขับเคลื่อน

ใบพัดแบบดีที่สุดเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดจะต้องทำได้เมื่อใช้รอบหมุนต่ำมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ มีเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ มีมุมบิดของใบต่ำสุดเท่าที่เป็นไปได้ อัตราส่วนพื้นที่ของใบอยู่ที่ระดับต่ำสุด และชุดใบพัดมีจำนวนใบ



น้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ จุดเด่นต่างๆเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเต็มที่ ในเมื่อมันยังมีข้อขัดแย้งกับความต้องการอื่นๆ เครื่องยนต์หลักจะต้องมีขนาดใหญ่ขึ้นอีกมากถ้าหากจะต้องการพลังขนาดเดียวกับที่ต้องการให้ได้มาขับเคลื่อนที่รอบหมุนต่ำ และกำลังของแรงบิดของเพลาก็จำเป็นต้องทำให้เพิ่มขึ้นด้วย ในลักษณะเดียวกัน ระดับการกินน้ำลึกของตัวเรือก็ต้องเพิ่มให้มากขึ้นด้วยเพื่อรองรับใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ใหญ่มากกว่า แต่ที่ระดับการกินน้ำลึกน้อย เช่นในสภาพที่ไม่มีน้ำหนักรบรรทุกมีแต่น้ำที่ไหลผ่าน หรือเมื่อมีน้ำหนักรบรรทุกไม่เต็มที่ ใบพัดจะไม่จมอยู่ในน้ำทั้งหมด ถ้ามีการลดจำนวนใบของใบพัดลงด้วยอีกหรือพื้นที่ของใบพัดมีต่ำที่สุด วัสดุที่ใช้ทำใบพัดนั้นจะถูกแรงกดดันกำลัง

อย่างไรก็ตาม ทุกวันนี้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายที่ตระหนักกันในหมู่นักออกแบบเรือ ในการเลือกใช้เครื่องยนต์หลักที่ใหญ่ขึ้นอันจะลดรอบการหมุนของเพลาลง ผวนวกเข้ากับการใช้ใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ขึ้น แนวทางนี้เป็นสิ่งที่เห็นได้ในการออกแบบสมัยใหม่เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมทั้งมวล ถูกนำเสนอในการทำตลาดเมื่อไม่นานมานี้ ไม่ต้องสงสัยเลยว่าสิ่งเหล่านี้จะเป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นภายใต้สภาพที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะ แต่ในระยะยาว ก็ยังไม่มีการพิสูจน์ได้แน่ชัดว่า จะยังคงความมีประสิทธิภาพอยู่หรือไม่ เมื่ออยู่ในสถานะที่ตรงกันข้าม

## 2) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านความร้อน/กลไกของแหล่งต้นกำลัง (เครื่องยนต์ขับเคลื่อนหลัก)

โดยทั่วไป ความมีประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนจากเครื่องยนต์สันดาปภายใน ที่ติดตั้งไว้ในเรือนั้น ได้อยู่ในเกณฑ์ราวร้อยละ 35 ด้วยเหตุนี้ ในหมู่นักออกแบบจึงมีความรู้สึกว่ายังมีขอบเขตที่สามารถทำการปรับปรุงได้อีกมากในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนของเครื่องยนต์ในเรือ จนกระทั่งปลายทศวรรษ 1970 ตัวเลขแสดงค่าเอสเอฟไอซี คือค่าจำเพาะการใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเตา สำหรับเครื่องยนต์หลักต้นกำลัง ที่เคยอยู่ระหว่าง 218 – 225 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. ในปัจจุบันค่านี้ได้ลดลงไปมากกว่าร้อยละ 20 และค่าโดยทั่วไปอยู่ที่ระหว่าง 174 – 180 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. ยังคงมีความพยายามที่จะทำอีกบางประการในด้านนี้ และกำลังมีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่เกิดขึ้นอยู่เสมอมา การพัฒนาเหล่านี้สามารถจำแนกตามรูปแบบได้กว้างๆ เป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

### 2.1 ปรับปรุงการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

ไม่นานมานี้ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ได้ดำเนินการวิจัยไว้อย่างมาก และได้ปรับปรุงระบบการจุดระเบิดแบบพื้นฐานของเครื่องยนต์ให้เป็นแบบสมัยใหม่มากขึ้น และปรับปรุงเครื่องยนต์รุ่นใหม่ๆเกือบทั้งหมดของเครื่องยนต์ที่ผลิตขึ้นในระยะไม่นานมานี้ หากแต่ยังมีความขัดแย้งในสิ่งที่ต้องการอยู่บ้าง เช่น มีการควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ที่เป็นอันตรายอยู่ นักออกแบบเครื่องยนต์ทั้งหลายได้จัดการออกแบบของพวกเขาและทำให้ได้ตามความต้องการของกฎที่ควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ พร้อมๆ กันกับการปรับค่าเอสเอฟไอซีของเครื่องยนต์ให้เหมาะสม เทคโนโลยีใหม่ที่นำมาใช้มีดังนี้

- 2.1.1 ควบคุมกระบวนการจุดระเบิดด้วยการใช้อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้ลูกเบี้ยว วิธีนี้ช่วยให้ปรับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ได้ดีที่สุดตลอดย่านที่กว้างขึ้นในการรับน้ำหนักบรรทุกและความเร็ว
- 2.1.2 เพิ่มประสิทธิภาพของตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสีย ได้ออกแบบตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสียเข้าในไอดีแบบใหม่โดยเพิ่มความสามารถในการบรรจุได้มากขึ้นและปฏิบัติงานได้ด้วยความเร็วที่สูงกว่าเดิมมาก (เปรียบเทียบกับเทอร์โบชาร์จเจอร์แบบธรรมดาที่ใช้ทั่วไป) ที่กำลังทำการพัฒนาอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

### 2.2 อุปกรณ์เพื่อจัดการเรื่องการใช้งาน

การนี้ประกอบด้วยอุปกรณ์ที่ทำการควบคุมภาระใช้งานที่เครื่องกำเนิดไฟฟ้าโดยการปรับแต่งให้เครื่องสูบล้อและอุปกรณ์เสริมต่างๆนั้น ปฏิบัติงานได้อย่างดีที่สุด อุปกรณ์ต่างๆที่ควบคุมได้ด้วยคอมพิวเตอร์นั้น ได้มีการนำมาติดตั้งในเรือเพื่อเฝ้าติดตามตรวจสอบการผันแปรของภาระใช้งานที่เกิดขึ้นแก่เครื่องสูบล้อ/อุปกรณ์อื่นๆ อันจะทำการปรับแต่ง การส่งกำลังไฟฟ้าออกให้สัมพันธ์กับความต้องการของภาระใช้งานได้ทันที เทคโนโลยีนี้เกี่ยวพันถึงการใช้งานเครื่องตรวจจับจำนวนภาระใช้งานที่ควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ตัวปรับเปลี่ยนความถี่ ที่จะปรับเปลี่ยนจำนวนรอบการหมุนของ

เครื่องสูบน้ำ และจะเลยไปถึงปริมาณส่งออกของเครื่องสูบน้ำที่เหมาะสมกับการใช้งาน สิ่งนี้เป็นประโยชน์มากสำหรับเรือที่ปฏิบัติงานในสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงแตกต่างอย่างมาก และมีความต้องการที่ผันแปรในวงกว้าง เพื่อการหล่อเย็น การระบายอากาศ การหล่อลื่น และอื่นๆ เทคโนโลยีเหล่านี้มีราคาสูง รวมทั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้งและคำรักษาไว้ให้ทำงาน และประโยชน์ที่ได้รับก็ยังเป็นส่วนน้อย เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยเพลลาจากเครื่องยนต์เป็นอีกอุปกรณ์หนึ่งในลักษณะนี้ ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้ อุปกรณ์นี้ ให้ค่าเอสเอฟไอซี ที่ประมาณ 178 – 185 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. เปรียบเทียบกับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าใช้เครื่องยนต์ความเร็วปานกลางทำการขับเคลื่อนด้วยตัวกำเนิดไฟฟ้า ที่มีค่าเอสเอฟไอซี ที่ย่าน 200 – 210 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. (ได้มีการนำสิ่งนี้เข้ามาใช้งานแล้วในเรือลำใหม่ๆที่เราสร้างขึ้นมา ในจำนวนที่เรามีส่วนเกี่ยวข้องด้วยตั้งแต่การออกแบบ)

### 2.3 ระบบกักเก็บความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการส่งเสริมให้ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆบางอย่าง ด้วยจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงวิธีการกักเก็บความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากไอเสียที่ปล่อยไปของเครื่องยนต์และของอุปกรณ์ที่มีการสันดาปอื่นๆ ข้อเสนอในการนำก๊าซไอเสียมาเข้าสู่จรวดใหม่อีกครั้ง การต้มน้ำด้วยความร้อนเก็บจากไอเสียของเตาเผา การปรับปรุงระบบผลิตน้ำจืด และระบบให้ความร้อนแก่น้ำมันเตาทั้งหมดต่างเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามอันนำไปสู่การปรับปรุงการกักเก็บความร้อนที่เสียไปโดยไม่ได้ใช้ประโยชน์

### ก) สิ่งช่วยเหลือ/อุปกรณ์จากภายนอกที่จะอัดพลังงานเพิ่มเติมหรือกักเก็บพลังงานที่สูญเสียเข้ากัน

นับแต่เมื่อวิกฤตเชื้อเพลิงได้เริ่มกดดันเข้าไปในค่าการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ก็ได้มีความพยายามที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกันที่จะติดตั้งอุปกรณ์เช่นว่านี้ในเรือ ไม่ว่าในขั้นตอนต่อเรือใหม่หรือทำการติดตั้งใหม่ภายหลัง อุปกรณ์เช่นว่าสามารถแยกประเภทออกได้กว้างๆ เป็นสองกลุ่ม กลุ่มหนึ่งเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลแล้วเปลี่ยนมันให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์ ดังนั้นจึงเป็นปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานให้ดีขึ้น และอีกกลุ่มเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะเก็บเกี่ยวพลังงานจากแหล่งกำเนิดภายนอกแล้วป้อนเข้าสู่ระบบการขับเคลื่อนของเรือให้เข้าสู่ระบบ

#### 1) อุปกรณ์ต่างๆที่จะกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลและปรับเปลี่ยนสิ่งนี้ให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ มีการทำงานวิจัยจำนวนมากเกี่ยวกับเรื่องนี้ และมีการนำเสนออุปกรณ์หลายอย่างให้ใช้ภายใต้กลุ่มนี้ พวกเขาอ้างว่าสามารถประหยัดเชื้อเพลิงได้ระหว่าง ร้อยละ 0.5 ถึงประมาณ ร้อยละ 7 หลายอย่างของอุปกรณ์เหล่านี้เป็นอุปกรณ์ที่ได้จดสิทธิบัตรไว้และมีราคาแพงเนื่องจากลิขสิทธิ์ อุปกรณ์ที่โดดเด่นบางอย่างที่มีเสนอในตลาดมีดังต่อไปนี้

##### 1.1 ท่อกลมยาวกลวง

นอกเหนือจากการผลักดันน้ำไปด้านหลัง ใบจักรเรือยังทำให้เกิดผลกระทบเป็นน้ำวน อันเป็นผลกระทบของลักษณะใบที่บิดตัวเอียงเป็นมุม ดังนั้นเมื่อเลยจุดหนึ่งไป การบิดตัวของใบพัดที่เพิ่มขึ้นจะลดทอนประสิทธิภาพของใบพัดนั่นเอง จึงมีการติดตั้งท่อกลมยาวกลวงนี้ไว้ไม่ว่าที่ด้านหน้าของใบพัด เช่น ท่อแบบเมวิส (ชื่อจดทะเบียนแล้ว) เพื่อเป็นตัวแทนทางให้น้ำไหลในแนวที่ต้องการและเป็นการกักเก็บพลังงานที่สูญหายไปในการเกิดผลกระทบเป็นน้ำวน หรือติดไว้รอบใบพัดเอง ในรูปแบบของการห่อคลุมหรือเป็นหัวฉีดตามการออกแบบที่มีหลากหลายแตกต่างกัน ท่อกลมยาวกลวงเหล่านี้ยังช่วยทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงานที่ความเร็วต่ำโดยทั่วไปแรงผลักดันที่เพิ่มเช่นนี้จะทำให้ได้ประโยชน์เพิ่มอีกมาก แต่เมื่อใช้ความเร็วสูง ตัวท่อกลมยาวกลวงนั่นเองจะทำให้เกิดแรงหน่วงเพิ่มมากขึ้นอันเป็นการลดประสิทธิภาพการทำงานของมันลงเป็นอย่างมาก ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงโดยทั่วไปอ้างว่าอยู่ในย่านจากร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7

##### 1.2 ครีบบีบอัดตายตัวหรือแบบขยับได้

ครีบลำนี้ติดตั้งไว้กับตัวเรือในแนวที่น้ำไหลไปหาใบจักร ครีบลำนี้ยังทำหน้าที่ได้ในจุดประสงค์เดียวกันกับการใช้ท่อกลมยาวกลวง ด้วยการนำทางการไหลและทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงาน การกระทำและผลกระทบก็จะมีลักษณะคล้ายๆ กันกับท่อกลมยาวกลวงที่ติดตั้งไว้ด้านหน้าของใบพัด

### 1.3 กรอบแบบติดตั้งตัวหรือแบบขยับได้ติดตั้งบนฝาครอบเพลลาใบจักร

กรอบเหล่านี้ ทำการกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปกับการเกิดโพรงอากาศในน้ำวน จากการหมุนของใบจักร และยังทำหน้าที่ด้านผลกระทบแบบหมุนวนในการไหลได้ด้วย สิ่งเหล่านี้สามารถติดตั้งในขั้นตอนต่อเรือได้อย่างง่ายดาย แต่ก็สามารถติดตั้งได้ในภายหลัง เมื่อมีความจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์และดัดแปลงแก้ไขบ้างเล็กน้อย

### 1.4 ใบจักรแบบหมุนสวนทาง

เรือที่สร้างเพื่อจุดประสงค์พิเศษบางชนิด เช่น เรือขนาดเล็กกินน้ำตื้นความเร็วสูงจะติดตั้งใบพัดแบบหมุนสวนทางนั้นไว้บนเพลลาเดียวกัน เพื่อให้มีการดูดซับพลังงานได้ดีที่สุด โดยที่จำกัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของใบพัด และใช้ผลกระทบจากการหมุนวนของใบพัดชุดหนึ่งให้ไปเพิ่มประสิทธิภาพของใบพัดอีกชุด แต่เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้เป็นสิ่งที่ซับซ้อนอย่างมากและการใช้งานใบพัดแบบนี้จะจำกัดแต่เฉพาะเรือที่ทำการจุดประสงค์พิเศษเท่านั้น

### 1.5 อุปกรณ์ติดตั้งที่หางเสือ

อุปกรณ์ต่างๆ เช่น กระเปาะกลมบนหางเสือผ่าแยกที่ด้านข้าง (ที่ส่วนล่างและส่วนบนของระดับเส้นแนวกกลางของเพลลา) นั้น นำมาใช้เพื่อให้กักเก็บพลังงานน้ำวนจากน้ำที่ไหล และทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงานน้ำ อุปกรณ์เหล่านี้โดยปกติจะติดตั้งไว้ในขั้นตอนต่อเรือ เว้นแต่เมื่อมีความเกี่ยวข้องถึงการออกแบบหางเสือใหม่ ที่เป็นไปได้ว่ามีผลกระทบต่อความสามารถการบังคับหางเสือ

## 2) อุปกรณ์ที่จะดูดซับพลังงานภายนอกแล้วป้อนเข้าสู่ระบบขับเคลื่อนของเรือ

เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องยังคงอยู่ในขั้นตอนการทดลองและยังไม่มีการนำมาประยุกต์ใช้เชิงพาณิชย์ ประโยชน์ต่างๆที่อ้างถึงก็ยังคงพึ่งพาแหล่งกำเนิดภายนอก ที่ซึ่งจะดูดซับพลังงานออกมาและยังเป็นสิ่งที่มีโอกาสคาดเดาได้ ภายใต้สภาวะทางอุณหพลศาสตร์การประหยัดเชื้อเพลิงถูกกล่าวอ้างว่าสามารถทำได้มากถึงร้อยละ 30 มันอาจต้องใช้เวลารออย่างน้อยอีกหลายปีก่อนที่อุปกรณ์เพื่อการประหยัดพลังงานรูปแบบนี้จะกลายเป็นสิ่งที่ทำเป็นการค้าได้ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทางเลือก มีสองประการต่อไปนี้

### 2.1 แผงรับแสงอาทิตย์

ได้มีการนำแผงรับแสงอาทิตย์มาติดตั้งบนเรือบางแบบเพื่อดูดซับพลังงานจากแสงอาทิตย์แล้วปรับเปลี่ยนให้เป็นพลังงานไฟฟ้าที่ซึ่งต่อมาป้อนเข้าสู่ระบบกำลังของเรือ

### 2.2 ชุดกังหันอัดลม

การทดลองที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งชุดกังหันอัดลม ที่คล้ายคลึงกับแบบที่ติดตั้งบนพื้นดินในบริเวณทุ่งพลังงานลม สิ่งเหล่านี้ จะปรับเปลี่ยนพลังงานจากลมไปเป็นพลังงานไฟฟ้า ที่ซึ่งต่อมาป้อนเข้าสู่ระบบการจ่ายกำลังไฟฟ้าของเรือ

## 3) ใบเรือ

ได้มีการทดลองติดตั้งชุดใบเรือในรูปแบบของชุดกางใบที่พับเก็บได้ มาติดตั้งบนเรือที่ซึ่งสามารถติดตั้งชักใบขึ้นทางและชักลงพับเก็บได้ผ่านกลไกไฮดรอลิกที่ควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ การใช้งานขึ้นอยู่กับสภาวะที่เป็นอยู่และตามความต้องการของเรือ ในขั้นการทดลองบางครั้ง เกี่ยวข้องไปในแบบใช้ใบเรือที่ล่องลอยตามลม (เหมือนว่าขนาดยักษ์) ที่ซึ่งยึดโยงกับเรือด้วยเชือก และส่งผ่านพลังงานลมโดยตรงเข้าสู่เรือ

โดยที่มีข้อยกเว้นเพียงบางประการ มาตรการต่างๆที่ได้บรรยายมาข้างต้น ส่วนมากสามารถนำมาปฏิบัติได้จริงบนเรือในขั้นตอนการออกแบบก่อนการสร้าง ความก้าวหน้าทางวิชาการสมัยใหม่และการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการออกแบบสร้างภาพ ทำให้สามารถคำนวณได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ในเรื่องของรูปแบบคลื่น การต้านทานของตัวเรือ และสามารถสร้างตัวเรือในรูปแบบที่ดีที่สุดได้ และการทดสอบจากแบบจำลอง ช่วยให้สามารถจัดรูปแบบใบพัด หาจุดจัดวางท่อกลมยาวกลวงและครีบบางๆให้ได้แบบที่ดีที่สุดได้

การปรับระดับการกินน้ำลึกและการตั้งตรงของเรือให้เหมาะสมที่สุด เป็นทางเลือกที่มีเสนอให้ทำได้กับเรือโดยสารและเรือบรรทุกผู้โดยสาร ที่มีจะมีการบรรทุกน้อยกว่าการบรรทุกเต็มลำ ซึ่งแตกต่างจากเรือแบบบรรทุกทุกเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน

มีมาตรการเพียงสองสามประการที่สามารถนำมาปรับใช้ได้กับเรือที่มีใช้ในปัจจุบัน คือการเลือกทาสีตัวเรือที่มีการปรับปรุงให้ดีขึ้นและจัดการเล่นเรือที่ระดับการกินน้ำลึกที่เหมาะสม ค่าใช้จ่ายสำหรับงานวิจัยและวิเคราะห์ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์เสริมเข้ากับตัวเรือ เป็นสาเหตุที่ไม่จูงใจให้มีการนำสิ่งเหล่านั้นมาใช้งาน การเปลี่ยนแปลงรูปแบบตัวเรือเป็นข้อเสนอที่มีราคาแพงยิ่ง แต่ในกรณีของเรือบรรทุกผู้โดยสารขนาดใหญ่ ก็กำลังมีการปรับปรุงแก้ไขกระเปาะกลมที่หัวเรือกันอยู่บ้าง บรรดาเจ้าของเรือต่างบรรลุข้อสรุปกันแล้วว่าการที่เรือของพวกเขาต้องเล่นช้านั้นเป็นเรื่องที่หนีไม่พ้น

วิธีการปรับการใช้เชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพที่สุดที่ผู้คนส่วนใหญ่เห็นชอบด้วย ก็คือ การปฏิบัติการด้วยการลดความเร็วลง วิธีการนี้มีประสิทธิภาพมากที่สุดถ้านำมาปฏิบัติโดยตรง แต่น่าเสียดายที่เครื่องยนต์หลักส่วนใหญ่จะมีระดับการทำงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุดของมัน เมื่อใช้งานใกล้เคียงรอบสูงสุดที่ออกแบบไว้ (อัตราสูงสุดอย่างต่อเนื่อง) ขณะที่การใช้น้ำมันเครื่องยนต์ที่ระดับต่ำกว่าระดับที่วุ่น อันส่งผลให้ประหยัดเชื้อเพลิงได้แต่ก็เป็นการลดประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ด้วย ยังเพิ่มการปล่อยของเสียที่ไม่ต้องการและอาจเป็นการเร่งเรื่องการสึกหรอให้เกิดแก่เครื่องยนต์เร็วขึ้นอีกด้วย วิธีการลดการบริโภคเชื้อเพลิงเช่นว่านี้ จำเป็นต้องพิจารณาประเมินผลที่จะเกิดทุกประการอย่างรอบด้านก่อนนำมาประยุกต์ใช้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** ของบริษัทฯ ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2555 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากก่อนหน้านี้ รวมทั้ง ค่าอุปกรณ์/อะไหล่ และค่าเบี้ยประกันภัย อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไป สำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษา รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่ที่ถูกกว่า เจ้าของเรือที่คิดส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบัน ในการปรับลดอายุของเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและการลดค่าใช้จ่ายโดยผ่านการปรับลดอายุของเรือนี้จะยังดำเนินต่อไป

ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

**ผู้รับประกันภัย P&I Clubs** ได้ตื่นตัวจากการเพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าเสียหาย หลังจากหลายปีที่ผ่านมาที่การเรียกร้องค่าเสียหายมีไม่มากนัก ทั้งในแง่ของจำนวนครั้งในการเรียกร้องค่าเสียหายและจำนวนเงินค่าเสียหายที่เรียกร้องที่เพิ่มมากขึ้น ในปัจจุบันนี้ ในทางตรงกันข้าม เบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้ได้รับนั้นกลับลดลงเนื่องมาจากผลกระทบจากการที่เจ้าของเรือหลายรายได้ทดแทนเรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัยทำให้เบี้ยประกันภัยถูกลงตามไปด้วย นอกจากนี้ สถานการณ์ของบริษัทผู้รับประกันเช่นนี้เป็นผลมาจากรายได้ที่ไม่แน่นอนและยังไม่เกิดขึ้น ส่งผลให้บริษัทผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs ระหว่างประเทศ ได้ประกาศปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 เป็นต้นไป ตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้จะมีสถานะการเงินที่มั่นคง และเป็นการดีที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้จะเสริมความแข็งแกร่งทางการเงินของตน แม้ว่าจะเป็นภาระแก่ผู้เอาประกันภัยก็ตาม อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้รับประกันซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันนั้นมีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้บริษัทฯ คาดว่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องชำระสำหรับปี 2556 จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2555 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

**อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ** ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรจุทุกสินค้าแห่งทะเลบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเล (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมทั้งทางกายและสถาบันตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้แล้วในรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนในรายงานประจำปี 2555 ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอโรคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกา ยังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาท่าเรือของนครนิวยอร์กและนิวยอร์กซิตี้จะต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของท่าเรือซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Shipboard Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

**ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center)** ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือให้เกิด



ความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

### หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”)

เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่เป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

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

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



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

**ภัยจากโจรสลัด** เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก แม้ว่าในปี 2555 คูเหมื่อนข่าวเรื่องโจรสลัดในบริเวณดังกล่าวจะลดน้อยลง โดยทางผู้รับประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมดตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากัสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่คุ้มครอง

โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆ สามารถผลกระทบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้ผันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจับปืนเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถพรางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางในการออกลำเรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น

ในปี 2555 มีการรายงานว่าถูกโจรสลัดโจมตีทั้งหมด 35 ครั้งบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 176 ครั้งในปีก่อน ซึ่งในจำนวนนี้ มีเรือจำนวน 5 ลำที่ถูกยึด เมื่อเปรียบเทียบกับเรือจำนวน 25 ลำที่ถูกยึดได้เมื่อปีที่แล้ว

การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆ ยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆ ที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรียและบริเวณชายฝั่งประเทศยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่อง และจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 1.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

## บทสรุป

**อุปสงค์** - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2556 จะเป็นปีที่น่าท้าทายเป็นอย่างยิ่ง โดยเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว ในขณะที่ประเทศจีนซึ่งพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมถึงภาวะชะลอตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา ยังคงเปราะบางมากจนทำให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ ออกนโยบายทางการเงินเป็นรอบที่ 4 (QE4) อย่างไรก็ตาม คาดว่าราคาสินค้าโภคภัณฑ์ยังอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเปรียบเทียบราคานำเข้าและราคาผลิตในประเทศจะทำให้จีนเพิ่มปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กมากยิ่งขึ้น ถ่านหินที่ใช้เผาเพื่อป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้าอาจจะส่งผลให้ประเทศอินเดียกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศจีนด้วยปริมาณ 250 - 300 ล้านตันต่อปี ภายในปี 2559 ดังนั้น รายงานล่าสุดจาก DNB Markets ได้ระบุว่า การขยายตัวโดยวัดจากระยะทางในการขนส่งต่อตันในช่วงปี 2556 ถึงปี 2558 จะเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 11

**อุปทาน** - เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงมากในอดีตทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 18 ของกองเรือทั้งโลกถูกปลดระวางแล้ว แต่ภายใต้สภาพตลาดค่าระวางในปัจจุบัน ตัวเลขการปลดระวางเรื่อนี้น่าจะเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 29 แต่จะมีข้อจำกัดของจำนวนอู่ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ

จากการที่เรือต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 19.6 (ขนาดระวางรวม 135.8 ล้านเดทเวตัน) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 วิกฤติการเงินจะทำให้การส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้าออกไปซึ่งถือว่าไม่ใช่เรื่องปกติ ทั้งนี้ตัวเลขบ่งชี้ที่บริษัทฯ คาดการณ์ คือ ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 29 ในปี 2555 โดยน่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 30 หรือมากกว่า ในปี 2556 และปีต่อไป

อุปทานกับอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้อีกสองปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาประเทศในสหภาพยุโรปกลับสู่ภาวะปกติอีกครั้ง และน่าจะได้เห็นตลาดค่าระวางเรือในช่วงขาขึ้นอีกครั้งหลังปี 2557 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2556 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบาก ซึ่งแม้แต่เจ้าของเรือที่ฉลาดและรอบคอบที่สุดในการวางกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็ยังคงได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้น

**ด้านการเงิน** - การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญในปี 2556 จากการที่ธนาคารปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายทำให้เจ้าของเรือซื้อเรือจำนวนมากเกิน และมูลค่าเรือที่ตกต่ำอย่างรวดเร็ว ทำให้เรือเหล่านี้มีมูลค่าสูญหายไปประมาณร้อยละ 70 ของมูลค่าที่สูงสุดในช่วงครั้งแรกของปี 2551 ดังนั้น เงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวส่วนใหญ่แทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนดได้ ถ้าเรือดังกล่าวมีการให้เช่าเรือตามสภาพตลาดด้วยแล้ว ธนาคารเหล่านี้ย่อมเกิดปัญหาใหญ่กับสภาพคล่องกระแสเงินสดที่อาจมีไม่มากพอที่จะครอบคลุมภาระดอกเบี้ย และ/หรือ การจ่ายเงินต้น และปัญหาจากการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วน of เกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ จะเห็นได้ว่าคงไม่มีธนาคารใดปล่อยกู้ได้อย่างง่ายดายให้แก่เจ้าของเรือเหล่านั้นในอนาคตอันใกล้

การผ่อนปรนทางการเงินของธนาคารผู้ให้เงินกู้แก่บริษัทเดินเรือในช่วงปี 2552 ถึง 2554 ด้วยลักษณะ “แก้ไข-มีเงิน-ขยายระยะเวลา” คงจะเปลี่ยนไปบ้างในปี 2555 เราได้เห็นการปรับโครงสร้างทางการเงิน และ/หรือ การล้มละลายของบรรดาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในปี 2554 และปี 2555 ธนาคารกำลังบังคับให้มีการชำระเงินกู้

ที่ผิดสัญญาคืนก่อนกำหนด ขายเรือที่เป็นหลักประกันเงินกู้ ณ ราคาที่สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่ได้ปล่อยกู้ไป สิ่งนี้จะทำให้ตัวเลขบัญชีงบดุลของธนาคารเป็นลบ และเป็นไปได้ที่จะส่งผลให้เจ้าของเรือล้มละลาย หากเจ้าของเรือนั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่และมีสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ในการต่อเรือจากธนาคารด้วยแล้ว เงินกู้นั้นจะหายไปทำให้สัญญาต่อเรือใหม่นั้นไม่บรรลุผล ซึ่งจะส่งผลให้มีการผลกระทบทางการเงินต่อไปยังบรรดาผู้ต่อเรือและธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ผู้ต่อเรือ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการเดินเรือ ณ ปัจจุบันเพิ่งจะได้เริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามยังบรรดาเจ้าของเรือ ธนาคารเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของผู้ต่อเรือ

ปัญหาความตึงเครียดด้านการเงินในอุตสาหกรรมทางทะเลได้นำมาสู่บทวิเคราะห์จากผู้ต่อเรือและนักวิเคราะห์ธุรกิจเดินเรือว่าเรือต่อใหม่จำนวนมากซึ่งมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2558 อาจเป็นเพียงแค่ภาพลวงตาเท่านั้น เนื่องจากอาจมีการยกเลิกการต่อเรือส่วนใหญ่ไปแล้ว อย่างไรก็ตาม โปรตระกูลว่า Hartland Shipping Services ซึ่งบริหารงานโดย HSBC Shipping Services ได้แสดงความเห็นไว้ใน Points of View ว่า “เราได้ผ่านจุดที่อันตรายมาแล้ว และเห็นพ้องว่าในปี 2557 จะเป็นปีที่อุปทานและอุปสงค์จะเข้าสู่ภาวะสมดุล แม้ว่าการเห็นพ้องนั้นมักจะคลาดเคลื่อนเสมอ ทั้งนี้ หากมีการยกเลิกการสั่งต่อเรือที่มีการส่งมอบล่าช้าจำนวนมาก จะทำให้เราจะไปถึงภาวะสมดุลดังกล่าวเร็วกว่าที่คาดคิดไว้”

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพอันของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

### ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรี่เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายคูลูรู คาลิ วาเดีย

กรรมการบริหาร

4 กุมภาพันธ์ 2556

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งหมดวาระในวันที่ 24 สิงหาคม 2555 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่งตามมติของที่ประชุมคณะบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2555

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2555 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2555 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม

รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึงค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2555 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯ ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯ ของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ จากการตรวจสอบการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2555 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2554: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 1 ครั้ง (ปี 2554: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)		
	ปี 2555		ปี 2554
	การประชุมวาระปกติ	การประชุมวาระพิเศษ	การประชุมวาระปกติ
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	-	-	1/1
2. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	1/1	4/4
3. นายธีระ วิภูชนิน *	-	-	1/1
4. นายกำธร ศีลาอ่อน **	4/4	1/1	3/3
5. รองศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์ **	4/4	1/1	3/3

\* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ลาออกในปี 2554

\*\* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554



การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใด ท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2556 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสุมาลี รีวรบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึง ปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553 ถึง ปี 2555
2. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552
3. นางสาววิสุตา จริธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและความสามารถของบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ และแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

บริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2556 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2555: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวรบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2555 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2556 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.36 ล้านบาท (ปี 2555 จ่ายจริง: จำนวน 3.32 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี ได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.29 ล้านบาท (ปี 2555 จ่ายจริง : 0.20 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวมด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.40 ล้านบาท (ปี 2555 จ่ายจริง : 0.40 ล้านบาท)

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4 กุมภาพันธ์ 2556



# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

## คำจำกัดความ

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

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

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 3 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 2554 และ 2555 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเยี่ยมและสมควรเป็นตัวอย่าง” และ “ดีเยี่ยม” สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2555 และ 2554 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555” ในเอเชีย จากงาน Lloyd's List Asia Awards 2012.
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555
- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย “FinanceAsia” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น “บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)” และเป็นหนึ่งใน “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์”
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ) ในประเทศไทย

- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในงาน “SET Awards 2006”

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้วงเล็บข้อต่อไปนี้

## 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและได้มุ่งปฏิบัติในการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องูถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่องูถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของกูถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### 1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่องูถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

### 1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.6 ในรายงานนี้

### 1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

### 1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

### 1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

### 1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2555 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้เสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบายและช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2555 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 52 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 32 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 (จัดส่งล่วงหน้า 26 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2555 ที่โรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการหนึ่งท่าน: นางสาว นิจิต้า ซาห์) เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2555 ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกท่าน กรรมการอิสระ และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

## 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนาจความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้อย่างครอบคลุมกับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วัน โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนี้ยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ



- เลขาธิการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความสัมพันธ์กัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการและ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

### 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

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

**ด้านพนักงาน :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกัน โอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน

และแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

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

**ด้านนายหน้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

**ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

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

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

**ด้านคู่แข่ง :** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

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

**ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ :** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่า ภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทาน

การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

**ด้านสิ่งแวดล้อม :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

**การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่จะเมิดหลักสิทธิมนุษยชน

**จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น

**นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน :** บริษัทฯ มีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต และการให้สินบน ดังนี้

- การรับหรือให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่อาจสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจอย่างไม่ชอบธรรมควรดำเนินการอย่างถูกต้อง ตรงไปตรงมา และต้องมั่นใจได้ว่าการดำเนินการนั้นจะไม่ทำให้เกิดข้อครหา หรือทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง สิ่งของที่กรรมการบริษัทฯ ได้รับโดยปกติแล้วจะเก็บไว้ในสำนักงาน หรือแจกจ่ายให้กับพนักงานในบริษัทฯ
- การจัดซื้อต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ตามระเบียบของบริษัทฯ และมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยการตัดสินใจต้องคำนึงถึงความสมเหตุสมผลด้านราคา คุณภาพ และบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส
- ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ บริษัทฯ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐ หรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม อย่างไรก็ตามการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน หรือการกระทำใดๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นสามารถกระทำได้ เช่น การส่งสารเพื่อเป็นการแสดงความยินดี หรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่างๆ เป็นต้น

## 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

### 4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

## 4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2555 และ 2554 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ เป็นจำนวนที่กำหนดเป็นรายปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2555			2554		
		คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัญญะ *	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	-		-	0.30		0.30
2 นายธีระ วิภูชนิน ***	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.04	0.05	1.09
3 นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายชูรุ คลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
6 นายไอล่า มั่นสุวานี ****	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	กรรมการอิสระ	-		-	0.14	0.10	0.24
8 นายธีระ ภาณุพงศ์ *	กรรมการอิสระ	-		-	0.14		0.14
9 นายสุพัฒน์ สีวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.35	0.90
10 นางสาวนิชิตา ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11 นายกิริต ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12 นายปีเตอร์ เฟเดอเรชั่น *	กรรมการอิสระ	-		-	0.14		0.14
13 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา **	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.41		0.41
14 นายกำธร สีลาอ่อน **	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.41	0.15	0.56
15 รองศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์ **	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.41	0.15	0.56
16 นายอิชฎ์ชาญ ซาห์ **	กรรมการ	0.55		0.55	0.41		0.41
รวม		7.25	0.80	8.05	7.25	0.80	8.05

\* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

\*\* กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออก

\*\*\* กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

\*\*\*\* กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2555 และปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง ทั้งหมด 14 ท่าน (ปี 2554: 14 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 106.58 ล้านบาท และ 134.42 ล้านบาท ตามลำดับ

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร์ มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคุซรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2555 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร์ มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคุซรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไจบาล มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
5. นายจีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายโคคา เวณคตารามานา สุดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
7. นายโกดาการาจิตพิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนีลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
9. นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
10. นายกามาล กุมาร คู	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
11. นายนิชคานท์ โกรวิน ดีชาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
12. นางสาวสมปรรธนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
13. นายกิริณ กิสซารินาถ ไวดี	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)
14. นายอึ้งยง กังแฮ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)



การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2555	2554	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,048.94	20.00	3,120.00	686.75	20.00	5,050.00	1,044.86	20.00	10,917.03
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	749.46	25.00	1,970.15	392.86	20.00	2,000.00	546.07	15.00	6,768.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	778.09	27.00	2,748.84	682.59	18.18	10,958.33	799.87	4.32	10,958.33
ผู้บริหารบริษัทฯ	7,612.86	9,601.43	3,613.64	829.36	9,601.43	3,629.36	104.13	42,161.43	4,156.46	5.32	42,161.43
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	173.64	30.00	300.00	184.53	20.00	576.00	255.48	20.00	5,400.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	227.19	30.00	467.36	N.A.	N.A.	N.A.	194.41	9.67	2,400.00

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารของบริษัทจดทะเบียนปี 2554 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ  
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2555	2554	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุมและโบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุมและโบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุมและโบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุมและโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,064.05	2,099.08	1,100.00	1,400.00	197.50	268.30	2,178.00	8,497.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	484.46	1,016.01	310.00	589.00	134.00	169.40	1,310.00	3,837.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	512.59	991.08	335.00	612.00	134.00	169.40	1,424.80	3,951.80
ผู้บริหารบริษัทฯ	7,612.86	9,601.43	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	544.06	3,075.23	472.50	1,467.00	55.00	335.00	1,570.00	7,889.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	393.95	3,270.70	286.63	3,163.38	40.00	738.50	1,330.00	6,385.00

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ  
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟีดแบล็ค		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2555	2554	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1,200.00	1,200.00	845.75	1,293.09	602.00	893.71	215.00	245.00	2,997.33	5,197.33
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	392.29	663.69	338.00	534.67	155.00	175.00	1,020.00	1,920.00
กรรมการบริษัทที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	415.51	705.09	345.00	545.00	155.00	175.00	1,319.80	2,719.80
ผู้บริหารบริษัท	7,612.86	9,601.43	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	451.33	631.33	460.00	660.00	51.40	171.40	945.20	1,165.20
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	333.93	488.93	315.00	480.00	55.00	155.00	858.60	1,058.60

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟีดแบล็ค		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2555	2554	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1,200.00	1,200.00	1,170.09	2,205.12	656.80	1,099.02	117.50	147.50	8,730.00	15,930.00
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	554.75	1,346.34	385.00	680.62	61.90	81.90	4,050.00	9,750.00
กรรมการบริษัทที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	579.90	1,249.78	435.00	714.00	66.90	86.90	4,050.00	8,850.00
ผู้บริหารบริษัท	7,612.86	9,601.43	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	507.52	1,513.46	485.00	705.00	36.40	86.40	1,829.50	8,148.50
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	376.15	1,245.96	301.50	484.00	40.00	90.00	1,830.00	6,885.00

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

### 4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”)

โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมลล์ kh@preciousshipping.com

คุณคุณฐรุธ คาลิ วาเดีย

กรรมการบริหาร

โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมลล์ kw@preciousshipping.com

คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ

โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมลล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2555	50	35	12	8	105
2554	38	33	13	2	86
2553	46	40	17	1	104

## 5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

### 5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

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

#### คำจำกัดความ

##### กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

## กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

### คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย

เป็นกรรมการที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ใช่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความว่า ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบัน จึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

## คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ, คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และ คณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

## การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับ กรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

## เลขานุการบริษัทฯ

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

## 5.2 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

### 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 ในปี 2555 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2556

### จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

### ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

#### รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจुरื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2555 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2556 ในเดือนมกราคม 2556 ซึ่งพบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขัน โดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

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

### การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ ซึ่งหมายรวมถึง คู่สมรสต้องรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้ทราบทุกครั้งที่มีการซื้อขาย การเปลี่ยนแปลงในการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส

### ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

สำหรับการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี 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

### 5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุกไตรมาส (ยกเว้นในไตรมาสแรกที่จะมีการประชุมคณะกรรมการ 2 ครั้ง) และมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระการประชุมอย่างชัดเจนล่วงหน้า และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ โดยเลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง โดยในปี 2555 ที่ผ่านมากomiteeกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2554: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 1 ครั้ง (ปี 2554: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 1 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

ชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)			
	ปี 2555		ปี 2554	
	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ
1. พลเรือเอก ดร.อานาจ จันทนมัณฑุระ *	-	-	1/1	-
2. นายธีระ วิภูชนิน	4/4	1/1	4/4	1/1
3. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	1/1	4/4	1/1
4. นายมูนีร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	1/1	4/4	1/1
5. นายคูซรู คาลิ วาเดีย	4/4	1/1	4/4	1/1
6. นายใจपाल มั่นสุขานี	4/4	1/1	4/4	1/1
7. พลตำรวจโทเกียรติศักดิ์ ประภาวดี *	-	-	1/1	-
8. นายธีระ ภาณุพงศ์ *	-	-	1/1	-
9. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	1/1	4/4	1/1
10. นางสาวนิชดา ซาห์	1/4	1/1	4/4	1/1
11. นายกิริต ซาห์	4/4	1/1	4/4	0/1
12. นายปีเตอร์ เฟลเดอร์เซน *	-	-	1/1	-
13. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา **	4/4	1/1	2/3	1/1
14. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ **	4/4	1/1	3/3	0/1
15. นายกำธร ศิลาอ่อน **	4/4	1/1	3/3	1/1
16. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์ **	4/4	1/1	3/3	0/1

\* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

\*\* กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออกไป

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

## 5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัท

การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2555 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความพร้อมของกรรมการ
- การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนธุรกิจ
- การจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- การดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การติดตามดูแลรายงานทางการเงินและการดำเนินงาน
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร
- การสรรหา
- การพิจารณาคำตอบแทน
- การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัทจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท โดยบริษัท มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัท ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2556

## 5.5 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2555 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ” (Managing Director Evaluation) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2556

## 5.6 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัท รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

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

## 5.7 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ทั้งนี้ในปี 2555 กรรมการบริษัทฯ จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน



# การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร (และรวมถึง คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามทั้งหมดในระหว่างปีที่ผ่านมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการบริหารซึ่งเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ (หรือ บริษัทย่อย) และผู้บริหารระดับสูง ไม่สามารถซื้อขาย/โอนหุ้นของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินสำหรับปีที่ตรวจสอบแล้วต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว (และ 2 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสที่สอบทานแล้วต่อสาธารณะ) และอย่างน้อย 3 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ และฝ่ายบริหารได้ถูกขอให้ความร่วมมือปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด โดยระหว่างปีที่ผ่านมาฝ่ายบริหารได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

# การควบคุมภายใน

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

## 1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

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

## 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

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

## 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ออกเป็น 4 หน่วยงานหลัก ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัท และปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

## 4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร รวมถึงการพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการ สื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet ซึ่งพนักงานในทุกกระชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้การประสานการ ทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ ได้ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อม ที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

## 5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุม ภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุม ภายในประจำปี 2555 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับ ดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2555 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง หรือ ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

# สารจากคณะกรรมการบริษัท ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ฉบับนี้ ซึ่งได้กำหนดกรอบของกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ ลูกค้าของบริษัทฯ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน รวมถึงชุมชนและสังคม

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชน และสังคม และเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย ตามลำดับ ในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้องค์ประกอบต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ ซึ่งบริษัทฯ ได้รับคำแนะนำ หรือความเห็นจำนวนมากที่ส่งมาจากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และผู้อ่านรายงานเล่มก่อนๆ และ บริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการอย่างทันที

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายอุษรุ คาลิ วาเดีย  
กรรมการ

4 กุมภาพันธ์ 2556

# รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก และเรือได้ถือธงสัญชาติไทยนั้น ซึ่งเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ (ซึ่งได้แสดงไว้ในหน้าแรกของรายงานประจำปีฉบับนี้) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณไว้ร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิประจำปีให้กับการทำกิจกรรมทางสังคม ซึ่งงบประมาณดังกล่าวถูกสะสมและมีจำนวนขึ้นค่า 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี สำหรับการเบิกใช้งบประมาณดังกล่าว จะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้

เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และจากความต้องการของนักลงทุนและองค์กรในต่างประเทศ บริษัทฯ จึงได้นำเสนอ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ซึ่งได้แสดงแยกไว้เป็นอีกหัวข้อหนึ่งในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ดังนั้น หัวข้อเรื่องดังกล่าวในรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ในหน้า 85 - 94 ของรายงานประจำปีฉบับนี้ ได้สรุปประเด็นทั้งหมดในเรื่องของสิ่งแวดล้อม ภัยจากโจรสลัด ข้อบังคับสากลเกี่ยวกับการเดินเรือทางทะเล รวมถึงความคิดริเริ่มและขั้นตอนการดำเนินการของบริษัทฯ เกี่ยวกับการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การรักษาสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งในรายงานดังกล่าว จะใช้รูปภาพและตารางแผนภูมิ เพื่อนำเสนอถึงวิธีการที่บริษัทฯ ใช้ในการวัดผลในเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ

กิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ 1. ลูกค้า 2. พนักงาน และ 3. ชุมชนและสังคม

บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จจากการทำกิจกรรมทางสังคมในทุกส่วนจะเป็นพื้นฐานที่ยั่งยืนที่จะช่วยให้บรรลุพันธกิจของบริษัทฯ

**1. ลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และส่วนหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ เช่น

**“กับตันและลูกเรือปฏิบัติหน้าที่ได้ดีเยี่ยม**

**และหวังว่าจะใช้บริการขนส่งของบริษัทฯ อีกในอนาคตอันใกล้”**

**“Charterers ชื่นชมในความร่วมมือที่ดีของบริษัทฯ ตลอดเวลาที่ใช้บริการ charter**

**และหวังว่าจะได้ร่วมงานกับบริษัทฯ อีกในอนาคตอันใกล้”**

**“Charterers ขอขอบคุณบริษัทฯ สำหรับความร่วมมือที่ยอดเยี่ยมในการเดินเรือ**

**และหวังว่าจะได้ทำธุรกิจร่วมกันกับบริษัทฯ อีกในอนาคต”**



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

## 2. พนักงาน :

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

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และจะมีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556

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

**การทำงานเป็นทีม :** บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบต่อการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2008” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2004” อีกด้วย

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

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวีดิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

**ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง :** บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้จัดอบรมหลักสูตรใหม่อย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนานายช่างกลเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือ ในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

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

## บริจาคโลหิต ปี 2555



ในเดือนมกราคม และ เดือนกรกฎาคม 2555 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 37,800 ซีซี

**3. ชุมชนและสังคม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อทางสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

### มอบทุนการศึกษาประจำปี 2555



ภาพแสดงนักเรียนทุนของ  
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วย  
นายโคลา วี. สุตาการ  
ผู้อำนวยการ  
ฝ่ายบริหารกองเรือฟิเอสแอล

ในเดือนสิงหาคม และเดือนตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 846,800 บาท และจำนวน 1,109,600 บาท ตามลำดับ ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯ ได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯ ได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้



ในภาพ : นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี  
พร้อมด้วยนายโคลา วี. สุตาการ ผู้อำนวยการฝ่าย  
บริหารกองเรือฟิเอสแอล ในวันสำเร็จการศึกษา  
ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี



สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ▶▶▶ บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- ▶▶▶ บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- ▶▶▶ บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่ต้องมีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- ▶▶▶ จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพักเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษาเพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- ▶▶▶ ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการนอกเหนือจากปีก่อน ได้แก่ 1) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 2) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 3) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านโปสถอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- ▶▶▶ บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรการเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ▶▶▶ ในปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในการกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- ▶▶▶ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551

- ➡ โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาการศึกษาสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่งในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูสื่อ
- ➡ บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้จำนวน 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 เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- ➡ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านพิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ➡ บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2555 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 37,800 ซีซี
- ➡ ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- ➡ บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพามาณิชนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพามาณิชนาวี
- ➡ บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่นบุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- ➡ บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- ➡ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพามาณิชนาวี ศูนย์ฝึกพามาณิชนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมา ในเดือนกันยายน 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



# รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศและ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

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

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

## การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

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

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution) (MARPOL)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรี้ยวของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code)
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

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

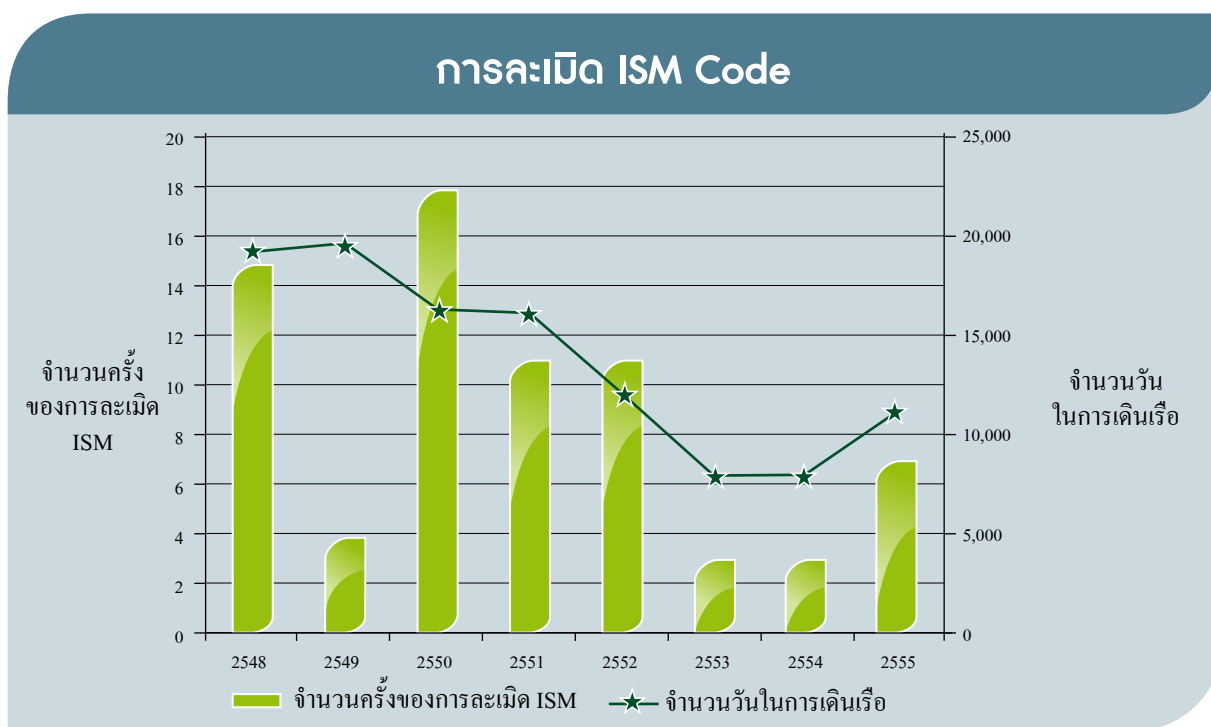
จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือ

ขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับและได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2548 - 2555 สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยในปี 2549 เป็นปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุด อยู่ที่ 19,710 วัน ในขณะที่ปี 2550 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิด ISM Code เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างปี 2550 - 2554 การละเมิด ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2555 โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี 2549 และปี 2554 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 และแม้ว่าในปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่แย่ที่สุด แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา จำนวนการละเมิดเฉลี่ยที่เกิดขึ้นสำหรับกองเรือทั้งหมด อยู่ที่ร้อยละ 0.06 เท่านั้น



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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้น จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วน
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือ ซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

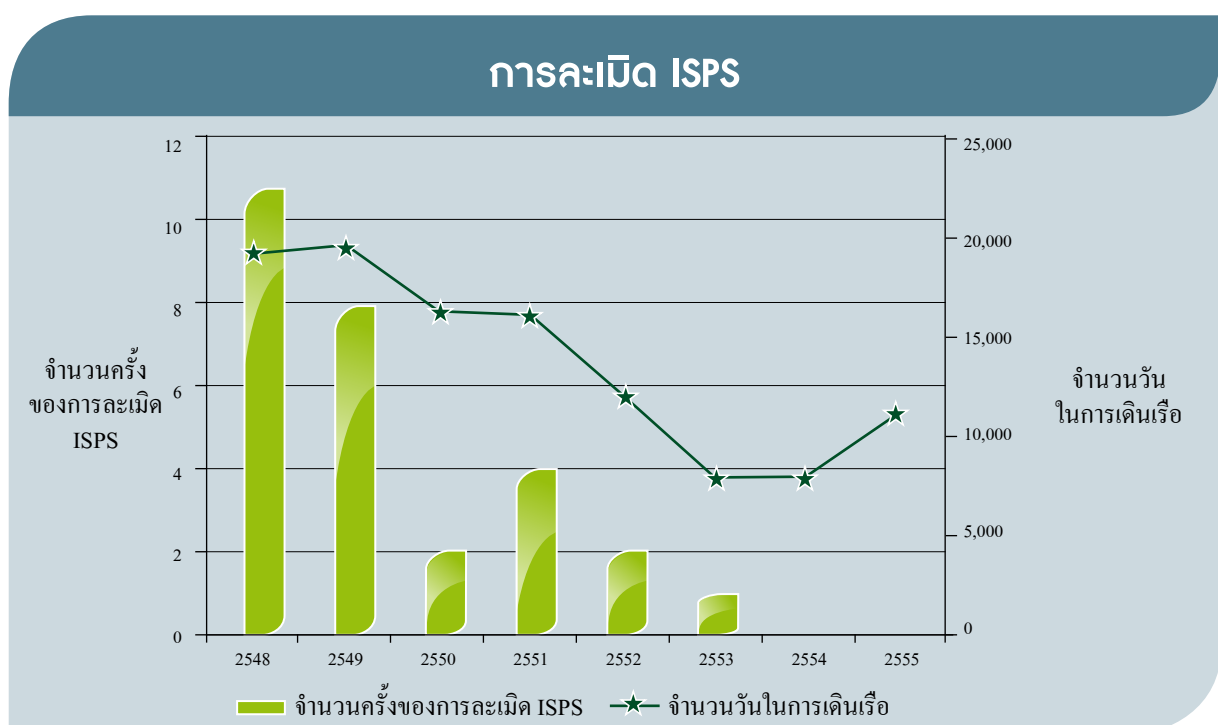
เพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มที่ลดลงของกราฟที่ได้แสดงก่อนหน้านี้ บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

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

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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหา ศูนย์ชมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิมีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐาน จะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS Code (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2548 - 2555 การละเมิด ISPS Code นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี 2548 คือ มีการละเมิดทั้งหมด 11 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการละเมิด ISPS ได้ลดลงมาอยู่ที่จุดต่ำสุดในปี 2554 คือ การละเมิดอยู่ที่ 0 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS Code ในปี 2555



บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS Code เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

**โจรสลัด:** ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” โจรสลัดเป็นภัยคุกคามหลักที่เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญ คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการชิงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

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

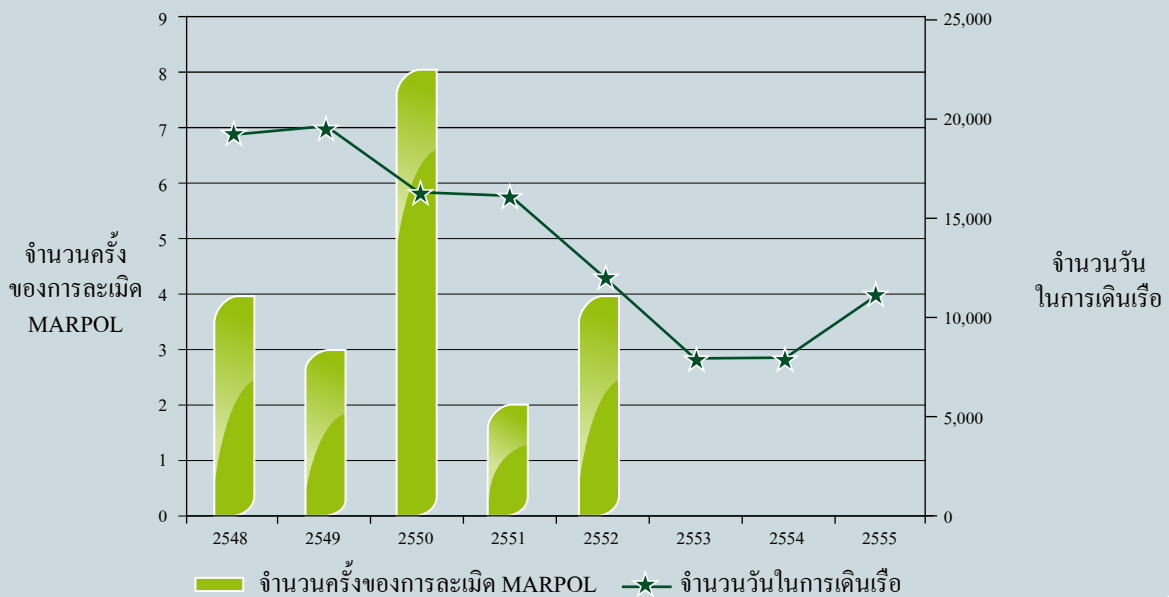
1. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ หรือถังบรรจุ (Regulations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

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องได้รับการฝึกอบรมอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงการขนถ่ายกากน้ำมัน ขณะที่อยู่กลางทะเลหรืออยู่เมืองท่า



## การละเมิด MARPOL



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2548 - 2555 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จะเห็นได้ว่าการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี 2550 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด ทั้งนี้ การละเมิดอนุสัญญา MARPOL โดยเฉลี่ยเกิดขึ้นน้อยกว่า 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 13,805 วัน โดยในระหว่างปี 2550 - 2555 จำนวนการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 32 อย่างไรก็ตาม ในปี 2550 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ 0.03 ต่อจำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดในปีนั้น ในขณะที่ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละศูนย์ ต่อจำนวนวันในการเดินเรือ เช่นเดียวกับเป้าหมายสำหรับสองข้อบังคับข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2556 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

**กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้:** กฎข้อบังคับต่อไปนี้จะกำลังจะมีผลบังคับใช้ในอีก 2-3 ปีข้างหน้า ซึ่งบริษัทฯ เองได้เริ่มนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แล้ว

**แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ**

**(SEEMP - Ship Energy Efficiency Management Plan) - มกราคม 2556**

**ตัวชี้วัดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (สำหรับเรือต่อใหม่)**

**(EEDI - Energy Efficiency Design Index for new buildings) - มกราคม 2556**

**อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (MLC - Maritime Labour Convention) - สิงหาคม 2556**

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม:

**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001):** เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้น บริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็น ผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทฯ เติบโตเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

## การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่:

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับผู้ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย สำหรับการต่อเรือจำนวน 21 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองจำนวน 18 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งในระหว่างปี 2554 - 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายสัญญาการต่อเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองโดยการแปลงนี้ใหม่ จำนวน 9 ลำ และได้รับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองจำนวน 2 ลำ ดังนั้น ณ สิ้นปี 2555 คงเหลือเรือที่สั่งต่อใหม่จำนวนทั้งสิ้น 10 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองจำนวน 7 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

### คุณลักษณะในด้าน "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ของเรือต่อใหม่เหล่านี้ คือ

- 1) โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้นเพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
- 2) รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านมาการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ
- 3) เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์
- 4) ระวังสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
- 5) ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนลึกลำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
- 6) การออกแบบใบจักรใหม่ที่จะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง กล่าวคือ ใบจักรชนิด Propeller Boss Cap Fins ซึ่งเป็นนวัตกรรมใหม่ในการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขับเคลื่อนของเรือ ซึ่งในที่สุดก็จะเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิงและลดการปล่อยก๊าซพิษต่างๆ
- 7) เครื่องกำเนิดไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนเครื่องจักรหลักของเรือ จะถูกติดตั้งบนเรือทุกลำเพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าบนเรือ
- 8) เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
- 9) เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่ดีของเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
- 10) ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
- 11) เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
- 12) เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม "อนุสัญญาการขูบเรือเป็นเศษเหล็ก" ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขูบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกขูบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อม ในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือนนับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบัน การรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกขูบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ ดังนั้น สัญญาส่งต่อเรือก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับสัญญาส่งต่อเรือตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทยานั้นได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตรายตามคำแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ トラバタที่จะสามารถทำได้ บริษัท จะ นำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

**เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships)** - ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและ อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทาง เรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลด ตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกเรื่อง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรม เดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

**การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment)** - ในปัจจุบัน มีการอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลามมหาสมุทร ได้เพื่อกำจัดสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์ที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือซึ่งอาจทำลายสิ่งมีชีวิตอื่นที่อาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ อย่างไรก็ตาม เมื่อ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ มีผลบังคับใช้ใน 12 เดือนหลังจากที่มีการให้สัตยาบันโดย 30 รัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ทั่วโลก น้ำถ่วงเรือนั้นจะต้องถูกจัดการตามมาตรฐาน ของ IMO ทั้งนี้ เมื่อเดือนธันวาคม 2555 มี 36 รัฐสมาชิกซึ่งคิดเป็นร้อยละ 29.07 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ ทั่วโลก ได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น คาดว่าจะมีการให้สัตยาบันอนุสัญญา นี้ครบถ้วนภายในต้นปี 2556 ทำให้ มีผลบังคับใช้หลังจากนั้น 12 เดือน หรือในปี 2557

ตามข้อบังคับของ IMO เรือต่อใหม่ทุกลำที่สร้างตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่นี้เมื่อ อนุสัญญามีผลบังคับใช้ในปี 2557 กฎหมายสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกาที่มีข้อกำหนดในเรื่องนี้แตกต่างออกไปเล็กน้อย กล่าวคือ เรือที่สร้างตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่นี้ ตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งมอบเรือดังกล่าว และ อุปกรณ์ในการจัดการน้ำถ่วงเรือจะต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (US coast guard) ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่เข้มงวดกว่าของ IMO

ทั้งนี้ มีระบบซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา หรือมีอยู่ในท้องตลาดแล้วมากกว่า 70 ระบบ ซึ่งทำให้เจ้าของเรือมีปัญหาใน การเลือกใช้เป็นอย่างมาก เชื่อว่าระบบนี้จะหายไปจากตลาดเนื่องจากไม่ผ่านมาตรฐานของ IMO หรือ มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา

ความพยายามทั้งหมดจะไม่มีประโยชน์เลย หากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ไม่มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ดังนั้น รายงานในส่วนต่อไปจะเป็นการแสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการจำกัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

## การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย:

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

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การใช้สีกันเปรียงที่มีส่วนผสมของซิลิคอนทาตัวเรือ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเสียหายของสินค้า
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

บริษัทฯ ได้เลือกที่จะซื้อเรือขนาดใหญ่ขึ้น คือ ขนาดระวางบรรทุก 54,000 – 57,000 ตัน โดยเรือเหล่านี้สามารถรับขนส่งสินค้าได้มากกว่าเป็นสองเท่า กล่าวคือ ร้อยละ 100 หรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเรือขนาดเล็กกว่าในกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือ เรือขนาดใหญ่กว่าจะเผาผลาญเชื้อเพลิงมากกว่าเรือขนาดเล็กกว่าเพียงร้อยละ 40-45 ต่อวันในการเดินเรือ ดังนั้น เชื้อเพลิงที่ใช้ไปต่อหนึ่งหน่วยสินค้านั้นย่อมลดลงอย่างมากตามไปด้วย จะเห็นได้ว่า นี่เป็นหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคตอันใกล้ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราส่วนในหลายๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้ อยู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอยู่ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง รวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมีความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในระหว่างปี 2554 ถึงปี 2555 บริษัทฯ ได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 9 จากจำนวนกากน้ำมัน 532 ตัน เป็น 579 ตัน ซึ่งเป็นปริมาณสูงสุดของกากน้ำมันที่ทิ้งบนฝั่งในปีล่าสุด โดยการส่งกากน้ำมันไปยังสถานที่ที่รับที่เหมาะสม กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

## สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินผลงานรอบครั้งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2556 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐาน SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุดท้ายนี้ แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 - 5

**บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอน**



# ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” ในปีนี้ แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่ออยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้น และรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลต่อเนื่อง ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

## ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของพนักงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้ อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติการในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

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



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

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

## ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลที่มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบกลอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้อย่างกว้างขวางเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบกลอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ก็ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินบาทเท่านั้น

วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ ในปีนี้ (2555) บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยคงที่ที่จะเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือ โดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเพิ่มทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสอง

## ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวก คือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือของบริษัทฯ มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบัน และทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงในปีนี้ จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับค่าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2555) อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำ ในปี 2546 และอีกสองสามลำ ในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม ตลาดมีได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดียิ่งจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดีเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดีเหมาะสม ซึ่งได้ช่วยยัดความความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการ และ/หรือ ถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่คงเหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็น

ไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็น การทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2555 อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มีความเป็นไปได้ยากที่จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter ในอัตราที่เหมาะสมในสถานการณ์ที่ตกต่ำในปัจจุบันเช่นนี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) ต่อไปอีกระยะหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะเวลา (Period Charters) อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

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

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

## ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดซบเซาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจ

ต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีที่ผ่านมา (2555) บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในการไม่สามารถหาเรือทดแทนหรือลดอายุของเรือได้ถูกจัดลงอย่างมาก แม้ความเสี่ยงนี้ยังไม่หมดไปก็ตาม

อนึ่งเมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาที่เรือมีราคาสูง บริษัทฯ ได้พยายามที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และในปี 2551 กับผู้ต่อเรือ ABG ในราคาที่เหมาะสมมีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือและขยายกองเรือ เมื่อเรือส่งต่อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา ขณะเดียวกันความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นสิ่งที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder) :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือ ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของ Bank Guarantees เพื่อให้ครอบคลุมเรื่องการคืนเงินที่ได้ชำระล่วงหน้าเป็นงวดๆ ไปแล้ว และ/หรือการส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือ ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ ดังที่ได้มีการดำเนินการในสองปีที่ผ่านมา หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อื่นเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ และการสูญเสียสัญญาให้บริการ Charter เรือที่ได้ลงนามไปแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือที่ได้ส่งต่อใหม่ (ถ้ามี) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากสัญญาซึ่งคือผู้ต่อเรือ โดยหากผู้ต่อเรือไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร ของผู้ต่อเรือ และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าวมีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจจะไม่ได้รับดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินงวดดังกล่าวทั้งหมด เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผัดผ่อนไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้ต่อเรือเช่นเดียวกัน
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่ส่งต่อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือส่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อมาอย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจส่งผลกระทบต่อรายการด้อยค่าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้



- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือลำต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือลำต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับสัญญาลำต่อเรือใหม่ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปี 2551 ที่ผู้ต่อเรือ ABG โดยได้เบิกถอนสินเชื่อเพื่อชำระเงินงวดก่อนส่งมอบเรือสำหรับเรือหลายลำ และเงินกู้หลังรับเรือสำหรับเรือ 2 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกถอนสำหรับซื้อเรือมือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป

## ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์ :** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้เป็นที่แน่ชัดว่า อุปสงค์จะไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือลำต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องในช่วง 5-6 ไตรมาสนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 ทำให้รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา :** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลายหรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch) :** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการลำต่อเรือใหม่ และได้ต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่ม



# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ ปี 2554					
ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิด้า ซาห์	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรค จำกัด	74,668,000	7.18%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	7,600,400	0.73%	7,600,400	0.73%
1	* รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของน.ส. นิชิด้า ซาห์	447,479,606	43.04%	447,479,606	43.04%
	นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	87,610,850	8.43%	87,610,850	8.43%
	นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	94,567,850	9.10%	94,567,850	9.10%
2	** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาซิม	182,178,700	17.53%	182,178,700	17.53%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	70,480,808	6.78%	61,974,538	5.96%
4	กลุ่ม "STATE STREET BANK"	26,492,530	2.55%	35,007,512	3.37%
5	กลุ่ม "BNP PARIBAS"	18,663,400	1.80%	29,886,300	2.87%
6	กลุ่ม "HSBC "	12,863,000	1.24%	10,550,000	1.01%
7	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	11,634,294	1.12%
8	กลุ่ม "EAST FOURTEEN LIMITED"	10,528,900	1.01%	7,977,400	0.77%
9	กลุ่ม "GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION"	9,619,600	0.93%	9,154,200	0.88%
10	PICTET & CIE	9,619,000	0.93%	9,619,000	0.93%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	239,960,762	23.08%	234,059,050	22.52%
รวมทั้งหมด		1,039,520,600	100.00%	1,039,520,600	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 6,496 ราย		ผู้ถือหุ้น : 6,330 ราย	

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

\*\* นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของ นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม

## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

# โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ

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

## การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

### 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	26 มีนาคม 2555
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	26 มีนาคม 2555
3. นายมูเนิร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	14 มีนาคม 2554
4. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการบริหาร	14 มีนาคม 2554
5. นายไพบาล มั่นสุขานี	กรรมการ	14 มีนาคม 2554
6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
7. นางสาวนิชิต้า ซาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
8. นายกิริต ซาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
10. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
11. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
12. นายอิษฎ์ชาฎุ ซาห์	กรรมการ	14 มีนาคม 2554

## อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้อำนาจที่พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
  - 1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
  - 2) นายมูนิร มอยนุดดิน ฮาซิม
  - 3) นายคูซรู คาลี วาเดีย
4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
5. ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าที่บริษัทฯ มุ่งหวังและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ
6. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจ และนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ
7. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
8. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
9. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
10. อนุมัติงบประมาณประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำทางการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
11. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
12. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
14. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## 2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมุณีร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ - การพาณิชย์
3. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ - การเงิน

### อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

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

## 3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปี ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบ เป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอยู่แล้ว และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่ง เน้นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ *, **	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร สีลาอ่อน **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2555

\*\* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

### คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน



8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

#### 4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

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

สำหรับปี 2555 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 1 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

#### บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

5. คณะกรรมการสรรหา

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

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

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

สำหรับปี 2555 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

6. เลขานุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพนาพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายธีระ วิภูษิน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
อายุ	63 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevens Point สหรัฐอเมริกา
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2548 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>• 2544 สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001</li> </ul>

### ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2551 - มีนาคม 2554 ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2548 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
- 2546 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)

### ประสบการณ์อื่นๆ

- 2543 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2543 - 2546 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
- 2537 - 2540 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท ฟรีเมียร์
- 2533 - 2537 ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พูเด็นเซียล แอสเซต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด
- 2518 - 2533 รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซัวร์นส์ จำกัด
- 2517 - 2518 ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2516 - 2517 ประจำกองพลทหารม้า

### อาชีพหลัก

กรรมการบริษัท

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 4 บริษัท :
  1. ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
  2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
  3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)
  4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเทอร์เน็ต จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555

ไม่มี

## นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
อายุ	66 ปี
ประวัติการศึกษา	อัสสัมชัญพาณิชย์
ประวัติการอบรม	ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียง ซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทางงบการเงิน	
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2541 - 2554	กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	
• 2532 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2550 - 2554	ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)
อาชีพหลัก	บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	3 บริษัท : 1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมเบรนต์ไฮโดรเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	800,000 หุ้น (ร้อยละ 0.08 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี
*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทางงบการเงิน	

## นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	
• 2534 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2527 - 2534	หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2522 - 2526	ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกภัณฑ์ แอน เทรดิง ฟิทีอี จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	59 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อย 59 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 59 ในหน้า 9 – 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น	3 แห่ง : 1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายบุญนิต มอยบุญดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>2534 - ปัจจุบัน กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2529 - 2534 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2524 - 2528 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิปปิ้ง จำกัด</li> </ul>
อาชีพหลัก	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</li> <li>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</li> <li>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) <ul style="list-style-type: none"> <li>58 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 58 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)</li> </ul> </li> </ul>
• กิจการ/องค์กรอื่น	1 แห่ง : กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายคุชรู กาลิ วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
	ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>2542 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2537 - 2542 กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กชีวัน จำกัด</li> <li>2540 - 2541 ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด</li> <li>2533 - 2537 ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กชีวัน จำกัด</li> <li>2531 - 2533 ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เฟอ์กูสัน แอนด์ โค</li> </ul>
อาชีพหลัก	กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง\* กับธุรกิจของบริษัทฯ
  - 2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด\* (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
  - 2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โอเตล จำกัด
- \* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 250 - 251 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
  - 59 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 59 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น
  - ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555

745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555

ไม่มี

## นายไพล มั่นสุขานี

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	62 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training ค.ศ.1967 - ค.ศ.1971
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2536 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2531 - 2544 ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด</li> <li>• 2528 - 2530 รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกนเคีย สตีม นาวิกชน จำกัด</li> <li>• 2524 - 2527 ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกนเคีย สตีม นาวิกชน จำกัด</li> <li>• 2520 - 2524 หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกนเคีย สตีม นาวิกชน จำกัด</li> <li>• 2514 - 2519 วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกนเคีย สตีม นาวิกชน จำกัด</li> </ul>
อาชีพหลัก	กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อย)

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง\* กับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
  - 2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
  - 2. กรรมการ บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิตัด ประเทศสิงคโปร์ (บริษัทย่อยที่ 37 และ 51 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น
  - 4 แห่ง : 1. สมาชิก, Regional Committee, Nippon Kaiji Kyokai.
  - 2. สมาชิก, Regional Technical Committee, American Bureau of Shipping.
  - 3. สมาชิก, Regional Committee LLoyds Register of Shipping.
  - 4. สมาชิก, Regional Technical Committee, Bureau Veritas.

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555

270,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555

10,000 หุ้น

## นางสาวนิชิตา ชาร์

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	32 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2550 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007</li> <li>• 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>• 2547 สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</li> <li>• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *</li> </ul>
	7 บริษัท : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด</li> <li>3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>6. กรรมการ บริษัท แม็กซ์วิน เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> <li>7. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> </ol>
	* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 249 - 251 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)</li> </ul>
	37 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 37 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายกิริต ชาร์

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขาพาณิชยศาสตร์ จาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005</li> </ul>

### ประสบการณ์

- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2546 รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิกซ์ พลัส แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2532 - 2545 กรรมการ บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2523 - 2546 กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

### อาชีพหลัก

ผู้บริหารบริษัท

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ \* 6 บริษัท :
  1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด
  3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
  4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด \* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
  5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด \* (ให้บริการด้านบริหารจัดการ ให้เข้าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
  6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด\* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

\* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 249 - 251 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

- 2 บริษัท :
  1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี จำกัด ประเทศอินเดีย
  2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด (บริษัทย่อยที่ 59 และบริษัทร่วมที่ 60 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555 ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555 ไม่มี

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
ประวัติการอบรม	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรูกเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน) กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน) ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค เอ็สแซท จำกัด (มหาชน) ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน) กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิท บาร์นี กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์ กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงก์ ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
อาชีพหลัก	ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	2 บริษัท : 1. ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรูกเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	2 บริษัท : 1. ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด 2. กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	3 แห่ง : 1. กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน 3. กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

รายงานประจำปี 2555

บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)

## รองศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปานะนนท์

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาคำตอบแทน		
อายุ	45 ปี		
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2544 Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร</li><li>• 2535 Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา</li><li>• 2532 Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</li></ul>		
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li><li>• 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li></ul>		
รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2552 – 2555 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)</li><li>• 2551 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li><li>• 2539 – 2544 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li><li>• 2535 – 2537 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li></ul>		
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"><li>• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเชียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) หัวหน้าสาขา สาขาวิชาการบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสติศาสตร์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li><li>• 2553 - 2555 รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li></ul>		
ตำแหน่งอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2553 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association</li><li>• 2552 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะบรรณาธิการที่ปรึกษา Southeast Asia Research</li></ul>		
ประสบการณ์อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2553 ผู้พากย์เสียงโฆษณาโทรทัศน์</li></ul>		
อาชีพหลัก	ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา		
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<ul style="list-style-type: none"><li>• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</li><li>• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</li><li>• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี</li><li>• กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี</li></ul>		
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	ไม่มี		
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี		
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน			

## นายก้าร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการสรรหา	
อายุ	42 ปี	
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2538 - 2540 MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration; Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0</li> <li>• 2531 - 2535 Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England Master of Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds Institute Upper Second Class Honours</li> </ul>	



<b>ประวัติการอบรม</b>	
• 2551	หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
• 2554	หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2555	หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
<b>ประสบการณ์</b>	
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2554 - ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
• 2547 - 2554	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
• 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
• 2540 - 2542	Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
• 2537 - 2538	นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
• 2535 - 2537	ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทิสโก้
<b>อาชีพหลัก</b>	หัวหน้าสายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน)
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555</b>	ไม่มี
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	

## นายอิทธิชัย ช่าง

<b>ตำแหน่ง</b>	กรรมการ
<b>อายุ</b>	24 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	
• 2553	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
• 2549	Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร
<b>ประวัติการอบรม</b>	
• 2554	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2554	Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร
<b>ประสบการณ์</b>	
• มกราคม 2555 – ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท คริสเตียนและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
<b>อาชีพหลัก</b>	กรรมการบริษัท
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : กรรมการ บริษัท คริสเตียนและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ*	5 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท จีพีแอร์ เซอร์วิส จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 249 - 250 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555</b>	ไม่มี

# คณะผู้บริหาร

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม *	กรรมการผู้จัดการ
นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม *	กรรมการ (การพาณิชย์)
นายคูซรู คาลี วาเดีย *	กรรมการ (การเงิน)
นายไจอาล มันสุขานี *	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)
* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท	

## นายซิลาล โกปินาราน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2532 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	700,000 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายโคคา เวนคาตารามานา สูดาร์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ	64 ปี
ประวัติการศึกษา	Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
ประสบการณ์	
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2532 - 2541	ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายนิลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	51 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัยมัมไบ เมืองมัมไบ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2528 - 2538	รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	80,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	20,000 หุ้น

## นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	56 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2547 - 2548	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2547	Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2537 - 2539	Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
• 2531 - 2537	Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย
• 2529 - 2531	ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
• 2521 - 2529	นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	17,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	7,000 หุ้น

## นายโกดาการาจิกัล มูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2541 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2541	Superintendent (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2531 - 2535	Chief Engineer บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2527 - 2531	Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายกามาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	47 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
• 2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	30,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	30,000 หุ้น

## นายนิชکانท์ โกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	60 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พุทธศักราช 2553 - ปัจจุบัน: ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2541 - พุทธศักราช 2553: ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2538 - 2541: ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นายกรีน กิษารินาถ ไวต์

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2536 - ปัจจุบัน: ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

## นางสาวสมปรรณา เทพนภาเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	42 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มิถุนายน 2553: เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> <li>• ตุลาคม 2547: เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน: เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2542 - ปัจจุบัน: ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2539 - 2542: ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2535 - 2539: ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

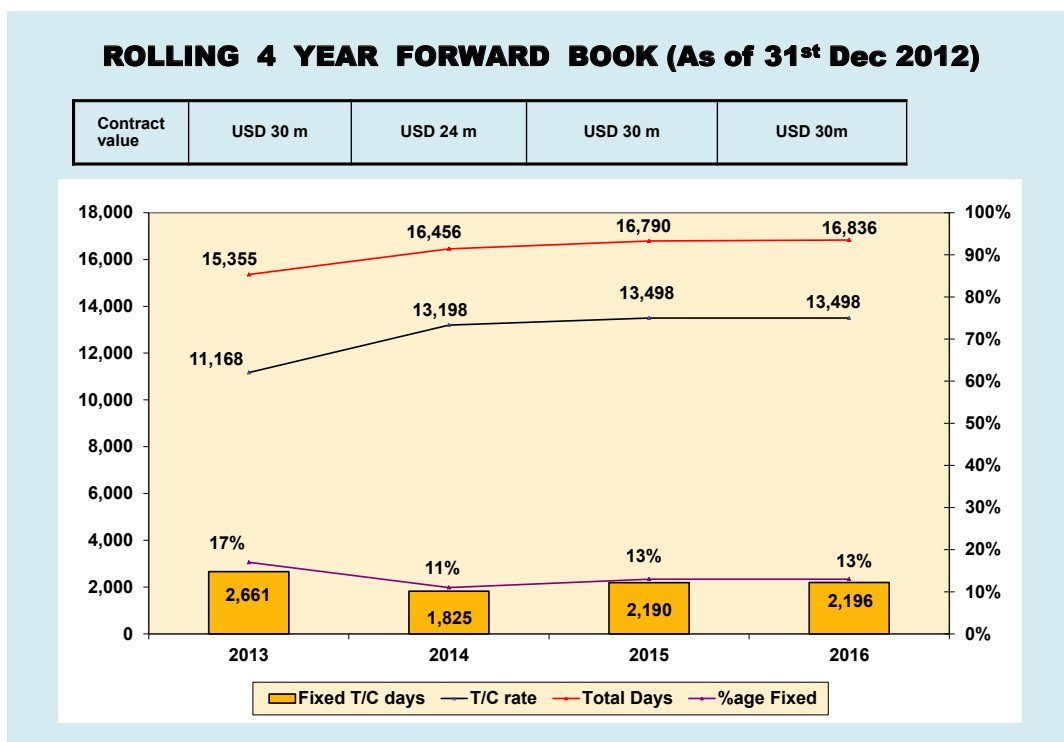
## นายยิ่งยง กังแอ

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	42 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2539 - ปัจจุบัน: ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2536 - 2539: ผู้สอบบัญชี บริษัท คีลรอยท์ ฟูซ โธมัส ไซยยศ จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2555	ไม่มี

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

## 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์ด้วย ตั้งแต่วันที่ 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้น ตามโอกาส นโยบายนี้ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก จนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำตลอดทั้งปี ทั้งนี้ เป็นที่คาดการณ์ว่าตลาดยังคงความท้าทาย ต่อในปี 2556 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ ตามกราฟด้านล่างนี้ อาจไม่อยู่ในระดับที่ดีดังเช่นเหมือนในอดีต

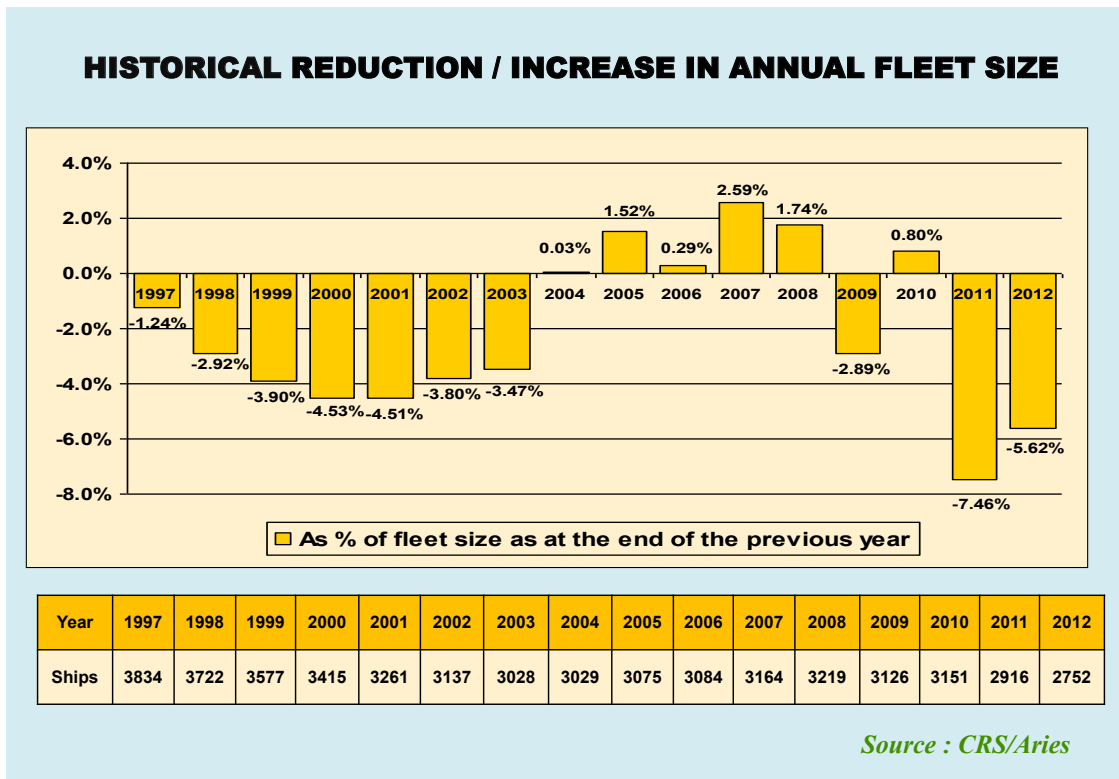


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2555 โดยมีสมมติฐานว่าไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือมือสองจำนวน 2 ลำ ขนาดระวาง 53,000 เดทเวทตัน สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2553 - 2554 ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในไตรมาสหนึ่งของปี 2556 เรือส่งต่อใหม่ในระหว่างปี 2550 - 2552 จำนวน 7 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่ จำนวน 2 ลำสร้างโดยอยู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย และเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่ จำนวน 2 ลำที่ได้ลงนามไปในช่วงเดือนธันวาคม 2555 กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ซึ่งเรือดังกล่าวได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือ

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้



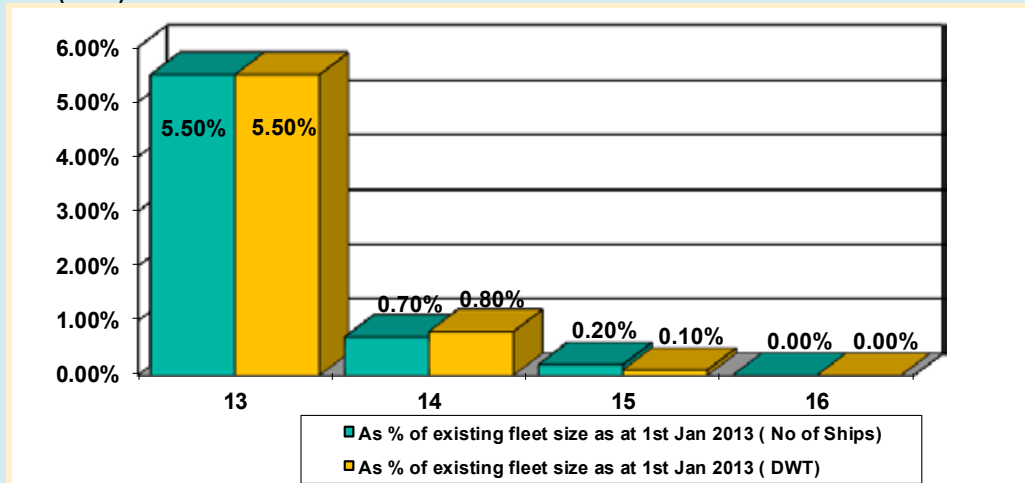
## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)



จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ตามเนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2554 และตลอดทั้งปี 2555 ค่าระวางเรือลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลก ทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ และ 164 ลำ ตามลำดับ

### NEW BUILDINGS ON ORDER UPTO DEC 2016 (6.4% of existing Fleet in DWT)

Number of Ships	150	20	5	0
Average Size (DWT)	20,567	21,825	17,600	NA

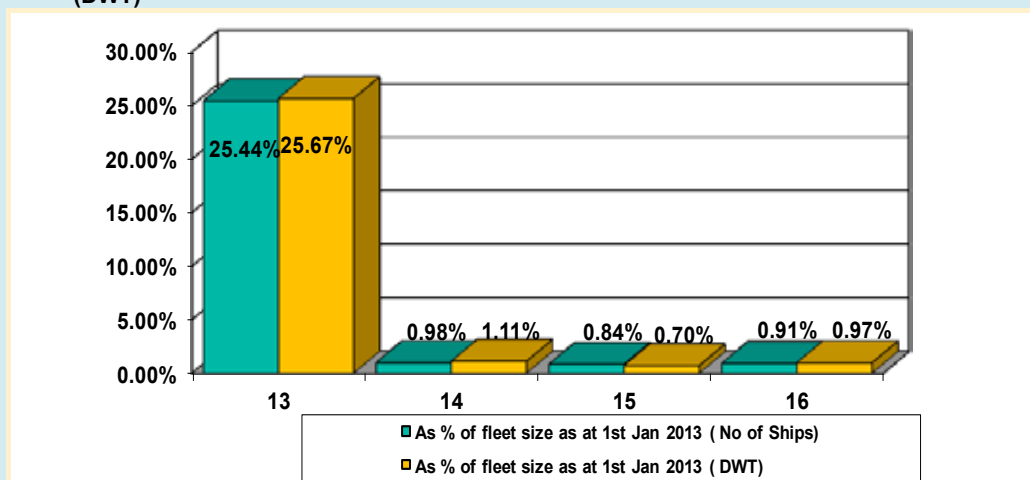


Source : CRS/Aries

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2556 ยังมีมาก อย่างไรก็ตาม ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 25.4 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้น ดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง

### POTENTIAL SCRAPPING OF SHIPS 27 YEARS OR OLDER UPTO DEC 2016 (28.45% of existing Fleet in DWT)

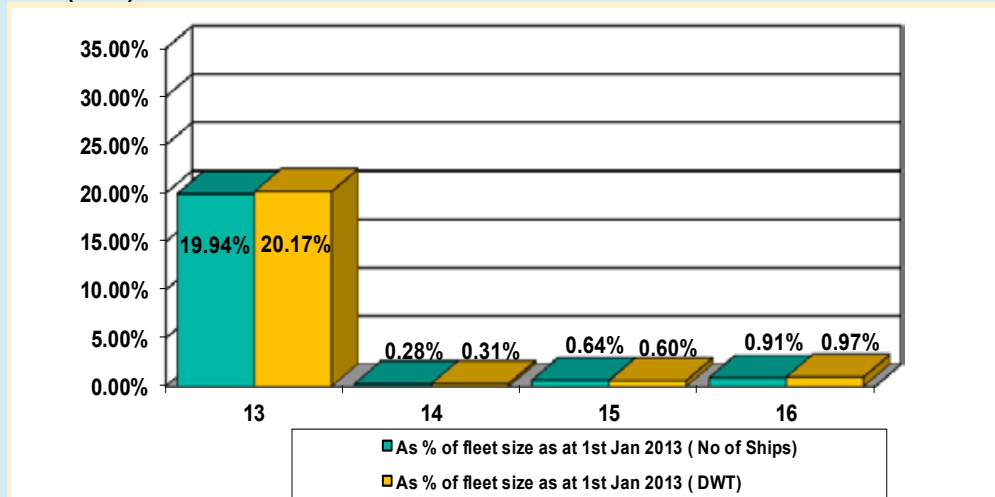
Number of Ships	700	27	23	25
Average Size (DWT)	20,461	22,849	17,105	21,695



Source : CRS/Aries

**POTENTIAL NET REDUCTION IN SUPPLY UPTO DEC 2016  
(22.05% of existing Fleet in DWT)**

Number of Ships	550	7	18	25
Average Size (DWT)	20,461	22,849	17,105	21,695



Source : CRS/Aries

จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรม ซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 33 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับปี 2554 อัตราการปลดระวางเรือในปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ทั้งนี้เนื่องจากค่าระวางเรือลดลง ดังนั้นจากการคาดการณ์ว่าตลาดค่าระวางเรือจะอยู่ในช่วงอ่อนตัวสำหรับปี 2556 จะทำให้อัตราการปลดระวางเรือมีเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนหรือสองปีที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้อุปสงค์และอุปทานสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (handysize) ปรับตัวให้สมดุล

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานประจำปีนี้

### 3. การซื้อและการขายเรือ

#### 3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำกับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอก่อต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) และเรือขนาดซูเปอร์แมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งแต่ละลำมีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตันในปี 2550 และปี 2551 ทั้งนี้ ถึงเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเรือแล้วจำนวน 3 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมดที่สั่งต่อ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้แปลงหนี้ใหม่ (Novated) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ลำในปี 2554 และ 5 ลำในปี 2555 เนื่องจากการปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือไม่เหมาะสมสำหรับบริษัทฯ ซึ่งได้พิจารณาถึงตลาดค่าระวางเรือในปัจจุบัน

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้แก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 335 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขหลักๆ ได้แก่ การแก้ไขราคาเรือเป็นราคา 23,000,000 เหรียญสหรัฐ และการแก้ไขวันส่งมอบเรือให้ส่งมอบได้ถึงวันที่ 31 มกราคม 2556 ทั้งนี้เรือลำดังกล่าวได้ส่งมอบแล้วในเดือนมกราคม 2556

ปัจจุบันบริษัทฯ ยังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือกับผู้ต่อเรือ ถึงแนวทางแก้ไขการส่งมอบเรือล่าช้าที่เหลืออยู่ โดยทางบริษัทฯ จะรายงานกำหนดวันรับมอบเรือ และ/หรือ ข้อสัญญาอื่นๆ ที่ได้แก้ไข เมื่อได้ข้อสรุป ให้ทราบต่อไป

### สัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับเรือส่งต่อใหม่จำนวน 3 ฉบับที่ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2554 มีดังนี้

ลำดับ ที่	วันที่ในสัญญา Novation Agreement	เลขที่ เรือ	ขนาด ระวาง (เดกวัต ตัน)	วันที่ใน สัญญาส่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวด ที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตาม สัญญา Novation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจาก การขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านบาทหรือ เหรียญ สหรัฐ)	กำไรจากการ ขาย (ล้านบาทหรือ เหรียญ สหรัฐ)
1	18 มีนาคม 2554	329	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เมษายน 2554	660.86	94.44	21.79	3.11
2	18 มีนาคม 2554	330	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เมษายน 2554	657.14	94.05	21.66	3.10
3	18 มีนาคม 2554	313	54,000	14 กันยายน 2550	22,799,998	5 สิงหาคม 2554	849.57	130.68	28.02	4.31
รายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่							2,167.57	319.17	71.47	10.52

### รายละเอียดของรายการแปลงหนี้ใหม่สำหรับสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 6 ฉบับ ซึ่งรายการเสร็จสมบูรณ์หรือลงนามแล้วในปี 2555 มีดังนี้

ลำดับ ที่	วันที่ในสัญญา Novation Agreement	เลขที่ เรือ	ขนาด ระวาง (เดกวัต ตัน)	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวด ที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตาม สัญญา Novation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจาก การขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านบาทหรือ เหรียญ สหรัฐ)	กำไรจาก การขาย (ล้านบาทหรือ เหรียญ สหรัฐ)
1	21 ธันวาคม 2554	333	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	26 ก.ย. 2555	723.05	143.44	23.13	4.59
2	25 มกราคม 2555	315	54,000	14 กันยายน 2550	22,799,998	1 ต.ค. 2555	891.99	162.01	28.53	5.18
3	10 กันยายน 2555	336	32,000	20 กรกฎาคม 2550	5,999,999					
4	10 กันยายน 2555	340	32,000	20 กรกฎาคม 2550	5,999,999					
5	10 กันยายน 2555	316	54,000	14 กันยายน 2550	15,199,998					
6	10 กันยายน 2555	347	54,000	11 กุมภาพันธ์ 2551	15,199,998					
กำไรจากสัญญาแปลงหนี้ใหม่							1,615.04	305.45	51.66	9.77

จากรายการดังกล่าวข้างต้น การแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 333 และ 315 นั้น ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2555 ดังนั้น ณ 31 ธันวาคม 2555 สัญญาแปลงหนี้ใหม่ที่ยังไม่เสร็จสมบูรณ์มีจำนวน 4 ฉบับ

## 3.2 สัญญาส่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

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

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter (“สัญญา Charters”) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย (“Charterer”) สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งจะได้รับการยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555) โดยเรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือที่ส่งต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) ซึ่งสัญญา Charters ดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญต่างๆ ดังต่อไปนี้

#### ตารางการส่งมอบเรือ

- เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554 (ณ 31 ธันวาคม 2555 ยังไม่ได้ส่งมอบเรือ)
- เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556
- เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557
- เรือลำที่ 4 - (กรณีที่ Charterer แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 กุมภาพันธ์ 2557 ถึง 30 เมษายน 2557

#### สรุปสาระสำคัญของเนื้อหาของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้มกรรมสิทธิ์ในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งได้ขยายเวลาต่อให้อีก) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

ทั้งนี้ Charterer ได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการสำหรับเรือลำที่ 4 แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ ดังนั้นบริษัทฯ จะมีสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ภายใต้ MOU นี้

## เรือ

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

## อัตราค่าบริการเรือ (“Charter Rate”)

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

อย่างไรก็ตาม หาก Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศอินเดีย (ถือธงประเทศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก และจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

## คำปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (เอบีซี วัน) เจ้าของเรือหมายเลข 378 ไม่สามารถส่งมอบเรือดังกล่าวแก่ Charterer ได้ทันกำหนดเวลาส่งมอบเรือ คือก่อนหรือภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2554 ได้จ่ายค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อลำโดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2554 โดยเอบีซี วัน ได้จ่ายค่าปรับให้แก่ Charterers จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวนเงิน 2,142,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือ อย่างไรก็ตาม ค่าปรับดังกล่าวสามารถเบิกคืนจากอู่ต่อเรือได้ตามสัญญา สั่งต่อเรือใหม่ โดยอู่ต่อเรือต้องจ่ายค่าปรับการส่งมอบเรือล่าช้าให้กับเจ้าของเรือเช่นกัน โดยค่าปรับดังกล่าวจะถูกคำนวณจนถึงวันที่อู่ต่อเรือส่งมอบเรือให้กับ เอบีซี วัน

## (ข) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ลำ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ

เพื่อปฏิบัติตามสัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (“บริษัทย่อย SPV”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd ได้แก่ บริษัท ABC One Pte. Ltd. บริษัท ABC Two Pte. Ltd. และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“อู่ต่อเรือ”) โดยมีต้นทุนเรือลำละ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

## (ค) การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ

การต่อสร้างเรือซีเมนต์กับอู่ต่อเรือ ABG มีความล่าช้า ดังนั้นบริษัทฯ (โดยผ่าน 2 บริษัทย่อย บริษัท ABC Two Pte. Ltd. และบริษัท ABC Three Pte. Ltd.) ได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรืออีกแห่งในประเทศจีน ซึ่งได้อธิบายไว้ด้านล่างนี้ และต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ สำหรับตัวเรือหมายเลข 380 ทั้งนี้รายการดังกล่าวได้รับความยินยอมจากทั้งสองฝ่ายและบริษัทฯ อยู่ระหว่างการเจรจากับอู่ต่อเรือ ABG เพื่อยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 ด้วยความยินยอมของทั้งสองฝ่าย

## (ง) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 2 ลำ เพื่อต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ให้แก่ Charterer (จากการสั่งต่อเรือก่อนหน้านี้กับอู่ต่อเรือ ABG) ได้ทันเวลา บริษัทฯ โดยผ่านแต่ละบริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two Pte. Ltd. และ ABC Three Pte. Ltd. (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือกับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”) โดยมีรายละเอียดต่างๆ ต่อไปนี้



ชนิดของเรือ: เรือขนส่งซีเมนต์

ขนาดระวางบรรทุก: 20,000 เดทเวตัน

กำหนดการรับมอบเรือ:

สำหรับตัวเรือหมายเลข CC200-01: ในวันที่ หรือ ก่อนวันที่ 24 มกราคม 2557

สำหรับตัวเรือหมายเลข CC200-02: ในวันที่ หรือ ก่อนวันที่ 30 เมษายน 2557

มูลค่าสิ่งตอบแทนรวมและเงื่อนไขการชำระราคา: ผู้ซื้อแต่ละรายกับผู้ขายได้ตกลงกันในสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละฉบับ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“ราคาตามสัญญา”) ทั้งนี้ ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	2,418,000
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชั้นแรก	2,418,000
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกเรือ (โครงเรือ)	2,418,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	2,418,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	14,508,000
รวม		24,180,000

นอกเหนือจากเรือลำดังกล่าวข้างต้นแล้ว บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาออพชั่นกับผู้ขาย ลงวันที่ 5 ธันวาคม 2555 โดยเจ้าของเรือมีออพชั่นในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อสั่งซื้อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตัน เพิ่มอีกจำนวน 1 ลำ (“เรือออพชั่น”) ในราคาและเงื่อนไขซึ่งเหมือนกับเรือที่สั่งซื้อดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ เจ้าของเรือจะต้องยืนยัน (ใช้สิทธิ) ในการสั่งซื้อเรือออพชั่นภายในวันที่ 31 มีนาคม 2556

รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ 31 ธันวาคม 2555 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวาง (เดทเวตัน)	จำนวนเงินตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2555 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไป ณ 31 ธันวาคม 2555 (เหรียญสหรัฐ)
CC200-01	5 ธันวาคม 2555	24 มกราคม 2557	20,000	24,180,000	2,418,000	2,418,000
CC200-02	5 ธันวาคม 2555	30 เมษายน 2557	20,000	24,180,000	2,418,000	2,418,000
รวม			40,000	48,360,000	4,836,000	4,836,000

### 3.3 การได้มาของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ 4 ฉบับเพื่อสั่งซื้อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดทเวตันต่อลำ) ซึ่งสร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs):

เพื่อให้เป็นไปตามแผนการลดอายุกองเรือ บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ทั้งนี้เรือทั้งหมด 4 ลำได้ส่งมอบแล้วในปี 2555 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เลขที่เรือ	ชื่อเรือ	วันที่รับเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวตัน)	ต้นทุนเรือ (เหรียญสหรัฐ)
GY807	อภริดี นารี	10 สิงหาคม 2555	56,512	27,892,044
GY808	บารนี นารี	19 กันยายน 2555	56,441	27,632,470
GY809	ชญานี นารี	22 ตุลาคม 2555	56,548	27,590,184
GY810	คารณี นารี	29 พฤศจิกายน 2555	56,588	27,621,314
รวม			226,089	110,736,012

### 3.4 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดังนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ดังนั้น ในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือ ดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ผู้ต่อเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่รับเรือ	ราคาต้นทุนที่ซื้อเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	จรรยา นารี	2548	Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น	33,720	12 ม.ค. 55	19.50
2	มุกดา นารี	2552	ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย	30,162	15 ก.พ. 55	17.70
3	มยุรี นารี	2551	ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย	30,193	19 มี.ค. 55	16.70
4	มัลลิกา นารี	2551	ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย	30,195	2 เม.ย. 55	16.60
5	ล้านนา นารี	2555	Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co., Ltd. ประเทศจีน	33,843	15 ต.ค. 55	19.40
6	ลติกา นารี	2555	Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co., Ltd. ประเทศจีน	33,869	19 พ.ย. 55	19.40
เรือขนาดแสนดี ไซส์ รวม 6 ลำ				191,982		109.30

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาการซื้อขายเรือต่อไปนี้ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในไตรมาสแรก ปี 2556 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ)	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ผู้ต่อเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ลงนามในสัญญา	ราคาซื้อเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม พอนด์ส จำกัด	Good Pride (จะถูกเปลี่ยนชื่อเป็น Warisa Naree)	2553	ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย	53,000	27 ธ.ค. 55	13.25
2	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	Good Precedent (จะถูกเปลี่ยนชื่อเป็น Wariya Naree)	2554	ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย	53,000	27 ธ.ค. 55	14.25
เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์ รวม 2 ลำ					106,000		27.50

## 4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของ บริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่า 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายรายเกี่ยวกับการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ในที่นี้นั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเกี่ยวกับการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเกี่ยวกับการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเกี่ยวกับการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เมื่อบริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

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

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

## 5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

### 5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก BTMU และธนาคารอื่น 3 แห่ง

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

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันครั้งที่ 1 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

- (ก) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555
- (ข) ยกเลิกธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทยจากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ต่อมาเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันครั้งที่ 2 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

- (ก) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556
- (ข) ยกเลิกธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- (ค) แก้ไขมาร์จินสำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้

**เงื่อนไขหลักหลังจากที่ได้แก้ไขแล้วของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

<b>ผู้กู้</b>	บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ
<b>ผู้ให้กู้</b>	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (“BTMU”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) (“KBank”) และ ธนาคารธนชาติ (“Thanachart”)
<b>ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS ถ้ามี)</b>	BTMU และ KBank
<b>ตัวแทนผู้ให้กู้</b>	KBank
<b>ตัวแทนหลักประกัน</b>	BTMU
<b>จำนวนวงเงินสินเชื่อ</b>	วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
<b>วัตถุประสงค์</b>	เพื่อใช้ในการซื้อเรือขนสินค้าแทกองจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเดดเวตตัน ระหว่าง 18,000 เดดเวตตัน - 58,000 เดดเวตตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงสัญชาติสิงคโปร์
<b>ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้</b>	เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556
<b>การชำระคืนเงินต้น</b>	เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ 1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด

อัตราดอกเบี้ย	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม
การป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Hedging)	ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอ โดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการจัดหาเงิน	ร้อยละ 1.25 ของวงเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงินกู้	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน
หลักประกัน	<p>ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ :</p> <p>ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลา สิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ);</p> <p>ข. จำนำหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL;</p> <p>ค. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืนและบัญชีเงินหลักประกัน;</p> <p>ง. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ</p> <p>จ. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ</p> <p>โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด</p>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงิน สกูลหรือยูคอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : -</p> <p>ก. อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1</p> <p>ข. อัตราส่วนเงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1</p> <p>ค. มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ</p> <p>ง. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio (“DSCR”) จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	มูลค่าตลาด (Fair Market Value) ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้ จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<p><b>เงินปันผล</b> - PSL และผู้ถือหุ้น(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินกู้ที่ครบกำหนดค้างชำระ</p> <p><b>การเป็นบริษัทจดทะเบียน</b> - PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้</p> <p><b>ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร</b> - จะถือว่าการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือนายคลิด ฮาซิม นายมูนิร ฮาซิม และ นายคุชรู วาเดย์ พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้รับการยินยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน</p>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

## 5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี แบนก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DNB Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งซื้อใหม่จากผู้ต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารดีเอ็นบี แบนก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DNB Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแบนด์ไฮส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน และเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำโดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน ) จากจำนวนเรือสั่งซื้อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ

### เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	บริษัท พรินซ์ชิพ จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ
ผู้ค้ำประกัน	พีเอสแอล
ผู้ให้กู้	ธนาคารดีเอ็นบี แบนก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ดีเอ็นบี”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง
นายทะเบียน (Bookrunners) / ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead Arranger (“MLA”) และ ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน Facility Agent and Security Agent	ดีเอ็นบี
ผู้จัดการร่วม	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
รายละเอียดสินเชื่อ	
วัตถุประสงค์	เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
	<b>เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแบนด์ไฮส์</b> เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแบนด์ไฮส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
	<b>เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์</b> เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
วงเงินสินเชื่อสูงสุด	จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งซื้อเรือตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้ สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแบนด์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้



### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

## การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน

### การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ให้เป็นไปตามขั้นตอนของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

#### สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

### การชำระคืน

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

#### สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และส่วนที่เหลือ (balloon amount) จะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ จะจ่ายชำระเมื่อครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรก จะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

### วันครบกำหนด

10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

## ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม

### อัตราดอกเบี้ย

จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

### ระยะเวลาดอกเบี้ย

ทุก 3 เดือน

### ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน

ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

### หลักประกัน

ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นทีเอสแอล

- ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้ร่วม
- ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ
- ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการส่งต่อเรือของพีเอสแอล

#### สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก
  - ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
  - ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้ร่วม
  - ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ
  - จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย
  - ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน
- ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกกันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

#### ข้อตกลงต่างๆ

##### ข้อตกลงทางการเงิน

พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

- ก) อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholder's Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า
- ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า
- ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

##### ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

**การจดทะเบียนเรือ** - เรือจะถูกจดทะเบียนที่ประเทศไทย หรือประเทศสิงคโปร์ และประเทศซึ่งยอมรับโดยตัวแทนสินเชื่อ โดยทั้งนี้ผู้กู้สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ สูงสุดจำนวน 7 ลำ

**มูลค่าเรือขั้นต่ำ** - คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมีมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

##### ข้อตกลงอื่นๆ

**เงินปันผล** - ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน** - พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

#### รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ที่ลงนามในระหว่างปี 2555

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2555 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมและการเข้าเป็นคู่สัญญา (“บันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3”) ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มกราคม 2555 สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 315 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐสำหรับเรือลำดังกล่าว

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2555 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้ว จำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือ หมายเลข 316 ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2555 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ โดยมีรายละเอียดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

1. สำหรับตัวเรือหมายเลข 335

- (ก) ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือปรับลดลงเป็น 23,000,000 เหรียญสหรัฐ
- (ข) วันส่งมอบเรือแก้ไขเป็นวันที่ 31 มกราคม 2556 และยกเลิกระยะเวลาผ่อนผัน 90 วัน ตาม Article III 1(a) and (b) ของสัญญาส่งต่อเรือดังกล่าว และ
- (ค) ระยะเวลาสิ้นสุดการเบิกถอนสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแก้ไขเป็นวันที่ 31 มกราคม 2556

2. สำหรับตัวเรือหมายเลข 336

- (ก) สินเชื่อสำหรับเรือลำนี้ทั้งหมดถูกยกเลิกโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2555
- (ข) สัญญาการโอนผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเรือลำนี้จะถูกโอนกลับมาให้บริษัทฯ และ
- (ค) ค่าต่อเรืองวดแรกที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือ (“เงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 336”) บวกดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 จากเงินงวดดังกล่าว นับจากวันที่ได้ชำระไป (เงินงวดบวกดอกเบี้ย รวมเรียกว่า “เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 336”) จะถูกนำไปชำระเป็นค่าต่อเรือสำหรับงวดถัดไปภายใต้สัญญาส่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 337 “เงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337” และจำนวนเงินคงเหลือหลังจากที่บริษัทฯ ได้ชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337 แล้ว (คือจำนวนดอกเบี้ยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น) (“ดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 336”) จะถูกนำไปเป็นส่วนหนึ่งของการชำระเงินงวดลำดับต่อไปที่จะถึงกำหนดชำระของตัวเรือหมายเลข 337 หลังจากการชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337 (“เงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 337”)

3. สำหรับตัวเรือหมายเลข 337

- (ก) เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 336 จะถูกนำมาเป็นเงินงวดถัดไปและเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 337 ตามที่กล่าวมาแล้วในข้อ 2 ข้างต้น
- (ข) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับเงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 336 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทฯ โดยตรงเมื่อเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้อย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์การชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337 และ
- (ค) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 336 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทฯ โดยตรงเมื่อเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 337 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้อย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์บางส่วนในการชำระเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 337

4. สำหรับตัวเรือหมายเลข 316

- (ก) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือที่ได้เบิกถอนถูกชำระคืนแล้ว เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2555
- (ข) สินเชื่อส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอนทั้งหมดได้ถูกยกเลิกโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม 2555

- (ค) สัญญาการโอนผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเรือลำนี้ได้ถูกโอนกลับมาให้บริษัทแล้ว และ
  - (ง) ค่าต่อเรืองวดแรกที่บริษัทได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือ (“เงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 316”) บวกดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 จากเงินงวดดังกล่าว นับจากวันที่ได้ชำระไป (เงินงวดบวกดอกเบี้ย รวมเรียกว่า “เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 316”) จะถูกนำไปชำระเป็นค่าต่อเรือสำหรับงวดถัดไปภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 348 “เงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 348” และจำนวนเงินคงเหลือหลังจากที่บริษัทได้ชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 348 แล้ว (คือจำนวนดอกเบี้ยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น) (“ดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 316”) จะถูกนำไปเป็นส่วนหนึ่งของการชำระเงินงวดลำดับต่อไปที่จะถึงกำหนดชำระของตัวเรือหมายเลข 348 หลังจากการชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 348 (“เงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 348”)
5. สำหรับตัวเรือหมายเลข 348
- (ก) เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 316 จะถูกนำมาเป็นเงินงวดถัดไปและเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 348 ตามที่กล่าวมาแล้วในข้อ 4 ข้างต้น
  - (ข) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับเงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 316 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทโดยตรงเมื่อเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 348 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้ยืมอย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์การชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 348 และ
  - (ค) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 316 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทโดยตรงเมื่อเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 348 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้ยืมอย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์บางส่วนในการชำระเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 348
- 6 สำหรับตัวเรือหมายเลข 347
- (ก) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือที่ได้เบิกถอนจะถูกชำระคืนตามหนังสือแจ้งการชำระเงินคืนที่จะแจ้งต่อไป
  - (ข) สินเชื่อสำหรับเรือลำนี้ทั้งหมดถูกยกเลิก โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 สิงหาคม 2555
  - (ค) สัญญาการโอนผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเรือลำนี้จะถูกโอนกลับมาให้บริษัท และ
  - (ง) ค่าต่อเรืองวดแรกที่บริษัทได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือ (“เงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 347”) บวกดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 จากเงินงวดดังกล่าว นับจากวันที่ได้ชำระไป (เงินงวดบวกดอกเบี้ย รวมเรียกว่า “เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 347”) จะถูกนำไปชำระเป็นค่าต่อเรือสำหรับงวดถัดไปภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 349 “เงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 349” และจำนวนเงินคงเหลือหลังจากที่บริษัทได้ชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 349 แล้ว (คือจำนวนดอกเบี้ยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น) (“ดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 347”) จะถูกนำไปเป็นส่วนหนึ่งของการชำระเงินงวดลำดับต่อไปที่จะถึงกำหนดชำระของตัวเรือหมายเลข 349 หลังจากการชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 349 (“เงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 349”)
7. สำหรับตัวเรือหมายเลข 349
- (ก) เงินงวดคืนของตัวเรือหมายเลข 347 จะถูกนำมาเป็นเงินงวดถัดไปและเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 349 ตามที่กล่าวมาแล้วในข้อ 6 ข้างต้น

- (ข) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับเงินงวดแรกของตัวเรือหมายเลข 347 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทโดยตรงเมื่อเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 349 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้ยืมอย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์การชำระเงินงวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 349 และ
- (ค) สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือในส่วนที่เท่ากับดอกเบี้ยของตัวเรือหมายเลข 347 เมื่อเบิกถอนจะถูกชำระให้แก่บริษัทโดยตรงเมื่อเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 349 ถึงกำหนดชำระและมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนของสัญญาเงินกู้ยืมอย่างครบถ้วนเพื่อเป็นการรีไฟแนนซ์บางส่วนในการชำระเงินงวดลำดับต่อไปของตัวเรือหมายเลข 349

ในระหว่างปี 2554 - 2555 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ สำหรับเรือ ดังต่อไปนี้

ปี	เลขที่เรือ	จำนวนเงินกู้ที่ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ)	รวม (เหรียญสหรัฐ)
2554	329	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	330	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	313	15,199,999	15,200,001	30,400,000
2554	331	0	2,400,000	2,400,000
2554	333	11,999,998	12,000,002	24,000,000
รวม		51,199,993	53,600,007	104,800,000
2555	315	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	316	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	336	0	24,000,000	24,000,000
2555	334	0	5,600,000	5,600,000
2555	335	0	5,600,000	5,600,000
2555	347	7,599,999	22,800,001	30,400,000
รวม		22,799,997	103,600,003	126,400,000
รวมทั้งหมด		73,999,990	157,200,010	231,200,000

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 (หลังการชำระคืน/การชำระคืนก่อนกำหนด) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินกู้คงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (รับเรือแล้ว)	21,600,000	21,600,000	14,165,132
334 (รับเรือแล้ว)	18,400,000	18,400,000	14,988,552
335	18,400,000	11,999,998	11,999,998
337	24,000,000	0	0
338	24,000,000	11,999,998	11,999,998
348	30,400,000	7,599,999	7,599,999
349	30,400,000	7,599,999	7,599,999
รวม	167,200,000	79,199,994	68,353,678

### 5.3 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 50 ณ ขณะนั้น ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ในการส่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวนร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือที่บริษัทย่อยได้ส่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ ทั้งนี้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวได้สิ้นสุดระยะเวลาในการเบิกถอนเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 และบริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้เพื่อขยายระยะเวลาสินเชื่อดังกล่าว รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขบางอย่างในสัญญาด้วย

#### สรุปสาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อสัญญาหลักของเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”)
ผู้ให้กู้	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Swap	NIBC BANK N.V.
จำนวนเงินกู้	สินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการเบิกถอนได้หลายครั้งรวมสูงสุดจำนวน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและหลังรับเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่ซึ่งมีจำนวนสูงสุดร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือ
ระยะเวลาเบิกเงินกู้	สินเชื่อจะมีระยะเวลาเบิกถอนได้จนถึง 90 วัน หลังจากวันส่งมอบเรือตามที่ระบุในสัญญาต่อเรือ
อัตราดอกเบี้ย	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่มร้อยละ 2.40
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของจำนวนเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินสินเชื่อในช่วงระยะเวลาเบิกเงินกู้
ข้อตกลงทางการเงิน	บริษัท ABC One Pte. Ltd (และผู้ถือหุ้น ซึ่งหมายถึงบริษัท Associated Bulk Carrier Pte. Ltd.) จะรักษาสัดส่วนทางการเงินดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"><li>รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) จะต้องไม่น้อยกว่าอัตราส่วน 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ (Total debt Service)</li><li>ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นและหนี้สินทั้งหมด จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20</li></ol>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	บริษัทฯ (PSL) หรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด เป็นผู้จัดการบริหารเรือตลอดระยะเวลาสัญญาเงินกู้



## การเบิกใช้ การชำระคืน และเงื่อนไขอื่นๆ

	สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ	ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ โดยจำนวนสินเชื่อที่เบิกใช้ทั้งหมดจะเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือที่จะถูกเบิกถอนเมื่อรับเรือ และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือที่จำนวนร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ
วันครบกำหนด	การส่งมอบเรือ	10 ปีนับจากวันที่ได้รับเรือ
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ)	ยอดเงินกู้ที่ได้เบิกใช้ทั้งหมด (สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ) จะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส เท่าๆกัน แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	<p>ก) การค้ำประกันจาก Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. (ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย)</p> <p>ข) เป็นการค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และ ผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 จากบริษัทฯ และอีกร้อยละ 50 จากผู้ร่วมทุน</p> <p>ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ</p> <p>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งต่อเรือ</p>	<p>ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก</p> <p>ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในรายได้ตามสัญญา Time Charter กับ Charterer</p> <p>ค) การค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และ ผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุนในบริษัทย่อย (แต่ละฝ่ายถือร้อยละ 50) รวมสูงสุดเป็นเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นจำนวนเงินค้ำประกันสูงสุดส่วนที่เป็นของบริษัทฯ จึงเท่ากับ 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ</p> <p>ง) การจดจำนำหุ้นของบริษัท ABC One Pte. Ltd. (บริษัทย่อย) โดยบริษัทร่วมทุน</p> <p>จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินที่ได้รับจากการประกันภัย</p> <p>ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ รวมทั้งบัญชีชำระคืนของเรือ</p>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้กู้ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา

## 5.4 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านบาทจาก ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC TWO Pte. Ltd.) และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC THREE Pte. Ltd.) บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 50 ณ ขณะนั้น ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านบาทสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกถ้ำละ 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป

### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 45,600,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ/หรือ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทร่วมทุน”)
ผู้ให้กู้	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งมีวงเงินสูงสุดเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือ
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 45,600,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) ทั้งนี้ไม่ว่าจะรวมหรือแยกกัน จะประกอบไปด้วย <ol style="list-style-type: none"> <li>1. วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือ 2 ลำ ไม่เกินวงเงิน 22,800,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ (“เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำ” และ “เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ”) และ</li> <li>2. เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ ประกอบไปด้วยวงเงินสินเชื่อ 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)</li> </ol>
เงินกู้แต่ละส่วน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 17,100,000 หรือ ร้อยละ 60 ของมูลค่าตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 3 ครั้ง</li> <li>• เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 22,800,000 หรือ ร้อยละ 80 ของมูลค่าตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</li> </ul>
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำโดยรวมกันหรือแยกกันได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือของเรือแต่ละลำ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.2 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

การเบิกเงินกู้	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <p>การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ</p>	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b></p> <p>ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือแต่ละลำ</p>
การชำระคืนเงินกู้	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <p>ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p>	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b></p> <p>เงินต้นของเงินกู้ของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 380,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรกหลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 7,980,000 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา</p>
หลักประกัน	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือแต่ละลำ;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด;</li> <li>• การจำหน่ายหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดยบริษัทร่วมทุน;</li> <li>• การค้ำประกันจากบริษัทร่วมทุน;</li> <li>• การค้ำประกันแบบแยกความรับผิดชอบจากบริษัทฯ และ ผู้ร่วมทุน คือ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ร่วมทุน”) ตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทร่วมทุน (ปัจจุบัน 50:50) ทั้งนี้การค้ำประกันส่วนของผู้ร่วมทุนจะค้ำประกันโดย Varada Marine Pte. Ltd. และ Varada Global Pte. Ltd. แบบร่วมกันและแทนกัน</li> </ul>	<p><b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา;</li> <li>• การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน;</li> <li>• การค้ำประกันจากบริษัทร่วมทุน;</li> <li>• การค้ำประกันจากบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทร่วมทุน (แต่ละฝ่ายถือร้อยละ 50) ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น วงเงินสูงสุดที่บริษัทฯ ค้ำประกันคือ 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ การค้ำประกันส่วนของผู้ร่วมทุนจะค้ำประกันโดย Varada Marine Pte. Ltd. และ Varada Global Pte. Ltd. แบบร่วมกันและแทนกัน</li> </ul>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>จากวันที่ได้รับมอบเรือผู้กู้แต่ละรายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงตลอดเวลาของสัญญาเงินกู้ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ดัชนีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio, “DSCR”) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า</li> <li>2. อัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20</li> </ol>	
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารหรือความเป็นเจ้าของในบริษัทผู้กู้และไม่ยกเลิกสัญญาการร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ กับผู้ร่วมทุน ก่อนได้รับการอนุมัติจากตัวแทนสินเชื่อ</li> <li>• ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น</li> </ul>	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ และอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้เพื่อขยายเวลาสำหรับวงเงินสินเชื่อดังกล่าว หลังจาก que บริษัทฯ ได้สั่งต่อเรือซีเมนต์ จำนวน 2 ลำกับผู้ต่อเรือในจีน ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 (ง) ข้างต้น เพื่อรักษาวงเงินสินเชื่อไว้

## 5.5 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DNB”) สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ ประเภทซูปราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัท SPCs ได้สั่งต่อเรือในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

ผู้กู้ / เจ้าของเรือ	บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด)
ผู้ให้กู้	ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ ธนาคาร DNB Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DNB”)
ผู้ให้บริการ Swap	ING และ DNB
ตัวแทนผู้ให้กู้	ING
ตัวแทนหลักประกัน	DNB
ผู้ค้ำประกัน	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“พีเอสแอล”)
วัตถุประสงค์	สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ จำนวน 4 ลำ ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดทเวตตัน คือจำนวนรวม 106,200,004 เหรียญสหรัฐ (คิดเป็น 26,550,001 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ต้นทุนรวมดังกล่าว ประกอบด้วย 1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญสหรัฐ และ 2) ราคาของสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ 3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญสหรัฐ
วงเงินสินเชื่อ	สูงสุดจำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ แบ่งออกเป็นส่วนๆ สำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้ <b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ</b> จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ

	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ</b></p> <p>จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่าราคาใดจะต่ำกว่า</p> <p>วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้</p> <p>ING จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ</p> <p>DNB จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ</p> <p>USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม</p> <p>ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส</p> <p>8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ</p>	
<b>อัตราดอกเบี้ย</b>		
<b>ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน</b>		
<b>วันครบกำหนด</b>		
<b>ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้และการเบิกถอนสินเชื่อ</b>	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <p>นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ</p>	<p><b>วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ</b></p> <p>ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ</p>
<b>การชำระคืน</b>	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <p>วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p>	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b></p> <p>สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ</p> <p>เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์</p>
<b>หลักประกัน</b>	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จำนำหุ้นของผู้กู้;</li> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ;</li> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ; และ</li> <li>• การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน</li> </ul>	<p><b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจำนำหุ้นของผู้กู้;</li> <li>• การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา;</li> <li>• การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ;</li> <li>• การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และ</li> <li>• หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</li> </ul>

### ข้อตกลงทางการเงิน

ผู้ค้าประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ

- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1;
- ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; และ
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทฟรีเซียสเป็นเจ้าของ

### ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อบริษัทเมื่อรับเรือ

### ข้อตกลงอื่นๆ

- ผู้ค้าประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และนายมนูนิร์ มอยนูดดิน ฮาซิม และนายคูซรู คาลิ วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่จะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ในระหว่างปี 2555 จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้กู้ (ตามลำดับ) ได้เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 53.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือจำนวน 3 ลำ และต่อมาได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือลำที่ 4 ในเดือนมกราคม 2556 จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อรวมทั้งสิ้น จำนวน 71.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน วงเงินสินเชื่อได้ปิดการเบิกถอนแล้วแล้ว

## 5.6 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสอง จากระนาการเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำ ซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ



## สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM")
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) อายุของเรือแต่ละลำต้องไม่เกิน 15 ปี; และ</li> <li>(2) ขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 18,000 เดทเวทตัน</li> </ol>
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือทั้งหมด สำหรับ 5 ปีแรกหลังจากการเบิกเงินกู้ครั้งแรก
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2555
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 8.5 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 34 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ</li> <li>• การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้</li> </ul>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;</li> <li>• อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1;</li> <li>• อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</li> </ul>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย</li> <li>• ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน</li> </ul>
ข้อตกลงอื่นๆ	ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้นหรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระแล้ว

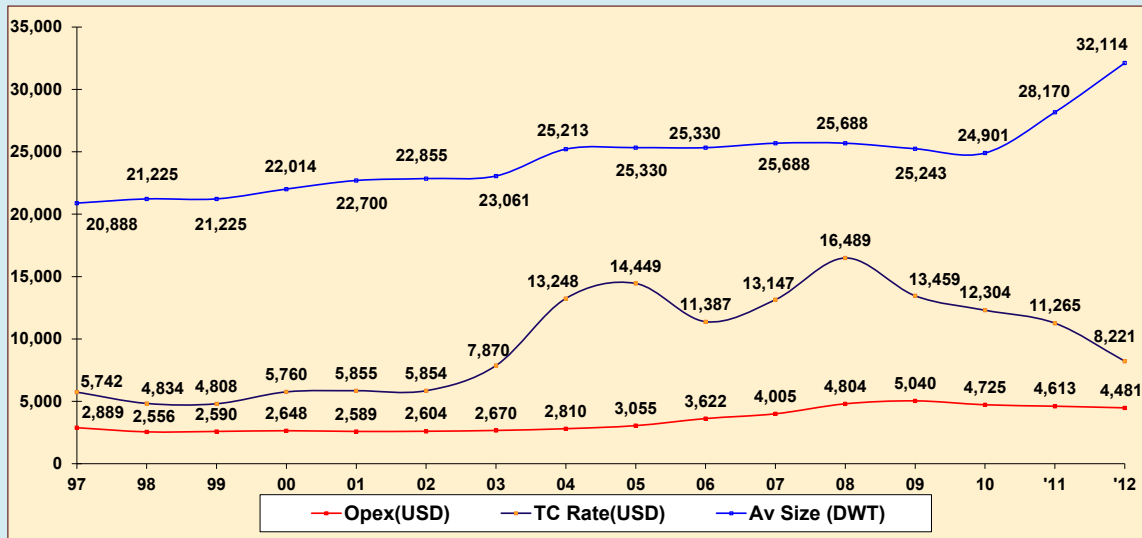
ณ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ) แต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 30.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อซื้อเรือ จำนวน 2 ลำในระหว่างปี

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้นี้ โดยหลักเพื่อยกยาระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 69.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากวันที่ 30 ธันวาคม 2555 ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2556

## 6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

### AVERAGE OPEX / TC RATES (1997 - 2012)

Year	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avg Age	14.24	14.59	15.59	15.57	15.65	15.82	16.60	17.35	18.98	19.98	19.59	20.59	17.08	15.43	14.20	11.36



ในปี 2555 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 8,221 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,481 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตลาดค่าระวางเรือมีการปรับตัวลดลงในช่วงต้นปี 2555 และได้ปรับเพิ่มขึ้นระยะสั้นในช่วงต้นของไตรมาสสองปี 2555 แต่หลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลง และกลับมาปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอีกครั้งในไตรมาสสาม ปี 2555 ค่าระวางเรือแตะที่จุดสูงสุดของปี อยู่ที่ 1,162 จุด ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2555 เท่ากับ 920 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2554 เท่ากับ 1,549 จุด บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 8,221 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 27 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องจากสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่ทำไว้สำหรับบางลำได้สิ้นสุดลงในช่วงปี 2555 และมีสัญญาเช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ก่อนปี 2555

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 690 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2554 เป็น 4,481 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2555 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 542 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2554 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2554 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2555 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	1,946	1,766	1,951
ค่าเสบียงคลัง	166	172	168
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	310	207	192
<b>รวมค่าจ้างลูกเรือ</b>	<b>2,422</b>	<b>2,145</b>	<b>2,311</b>
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	345	287	296
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	344	243	200
<b>รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์</b>	<b>689</b>	<b>530</b>	<b>496</b>
ค่าอะไหล่	380	204	196
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	428	121	126
<b>รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา</b>	<b>808</b>	<b>325</b>	<b>322</b>
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	272	197	171
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	262	235	188
<b>รวมค่าเบี้ยประกันภัย</b>	<b>534</b>	<b>432</b>	<b>359</b>
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	26	0	0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	647	424	384
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	216	67	67
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>889</b>	<b>491</b>	<b>451</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>5,342</b>	<b>3,923</b>	<b>3,939</b>

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ย ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2555 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2555 มีเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน “ผันแปร” นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ
- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้น และน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือมีจำนวนลดลง เนื่องจากอายุของกองเรือโดยเฉลี่ยสำหรับปี 2555 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

## 7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 38 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2554 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2555 ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	112.19	123.24
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	85.58	86.93
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*</b>	<b>41.42</b>	<b>30.83</b>
ค่าเสื่อมราคา*	14.90	22.19
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	26.52	8.64
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	14.35	13.95
กำไรจากการดำเนินงาน	12.17	(5.31)
กำไรอื่นที่มีกำไรจากการดำเนินงาน	11.59	9.89
<b>กำไรสุทธิก่อนภาษี</b>	<b>23.76</b>	<b>4.58</b>
ภาษีเงินได้	0.12	0.13
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>23.64</b>	<b>4.45</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.52	3.42
เรือเดินทะเล (ราคาทุน)	445.03	695.88
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	14.68	18.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	138.04	62.06
สินทรัพย์หมุนเวียน	190.01	96.03
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	207.37	145.58
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>722.39</b>	<b>784.47</b>
เงินกู้มีหลักประกัน	199.04	269.82
หนี้สินหมุนเวียน	33.05	36.55
หนี้สินไม่หมุนเวียน	5.73	5.25
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>237.82</b>	<b>311.62</b>
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ</b>	<b>484.57</b>	<b>472.85</b>
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.47	0.45
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	3%	1%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	5%	1%
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	5.75	2.63
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.46	0.63
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.49	0.66
เงินกู้/ EBITDA	5.35	9.60
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	1.88	1.03
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.89	2.21
ผลตอบแทนจากเงินปันผล**	3%	3%

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

\*\* ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 112.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (gain on novation) ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2554 เป็น 123.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2555 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 85.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 86.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ทั้งนี้รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2555 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 การที่รายได้เฉลี่ยต่อวันลดลงนั้นมีสาเหตุมาจากสภาพตลาดค่าระวางเรือที่อ่อนตัวลงมากในปี 2555 รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 30 ลำ ในระหว่างปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 22 ลำในปี 2554 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 41.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2554 เป็น 30.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 11,265 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 8,221 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 ในขณะเดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 4,613 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 4,481 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงดังที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ทำให้กำไรขั้นต้นในปี 2555 ปรับตัวลดลงจากปี 2554

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 14.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 22.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 นั่นคือ เรือ 11 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้มาในปี 2555

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 14.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 13.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2555 สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่จำนวน 9 ลำในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับ 5 ลำในปี 2554 อย่างไรก็ตามค่าธรรมเนียมทางการเงินและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินลดลง เนื่องจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ทั้งนี้ดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกใช้วงเงินกู้สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2555 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงหนี้สินหมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐที่อัตราแลกเปลี่ยนที่ต่ำกว่า ทำให้เกิดรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นลดลง ทำให้เกิดรายการขาดทุนจากการดำเนินงานเท่ากับ 5.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับรายการกำไรจากการดำเนินงาน จำนวน 12.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.12 ล้านดอลลาร์ ในปี 2554 เป็น 0.13 ล้านดอลลาร์ในปี 2555 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงจาก 23.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2554 เป็น 4.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2555

## 7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2555		
	ราคาทุน	* ส่วนปรับปรุง	รวมวิธีส่วนได้เสีย			เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	1,116,960	549,131	567,829	1,116,960	0	0	0
เงินลงทุนระยะยาว ISPL - Haldia	2,037,650	1,380,199	3,417,849	0	3,417,849	0	0	0	3,417,849	0	3,417,849
<b>รวม</b>	<b>2,910,377</b>	<b>1,056,603</b>	<b>3,966,980</b>	<b>567,829</b>	<b>4,534,809</b>	<b>549,131</b>	<b>567,829</b>	<b>1,116,960</b>	<b>3,417,849</b>	<b>0</b>	<b>3,417,849</b>

\* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

\*\* เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ “สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ”

\*\*\* ค่าเผื่อสำหรับ “เงินลงทุนในหุ้นสามัญ” แสดงรายการในรูปของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่นๆ แสดงรายการในรูปของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2555 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ลดลงจำนวน 93.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 75.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐและการลดลงของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืนจาก จำนวน 41.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็น จำนวน 15.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือหมายเลข 316, 347 และ 380 จากการแปลงหนี้ใหม่ (Novated)/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ ลูกหนี้สูญจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดเพิ่มขึ้นจำนวน 3.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว นำมาเชื่อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 2.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 4.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการสต็อกน้ำมันสำหรับการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) มีจำนวนมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

### ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือดังต่อไปนี้ เรือหมายเลข 334 (เบญจมาศ นารี) จากผู้ต่อเรือ ABG เรือขนาดซูปราแมกซ์จากจีน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาดแสนดีไฮส์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งซื้อและได้รับเรือในระหว่างปี 2555 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือและการรับเรือในปี 2555 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.1, 3.3 และ 3.4



## เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่ขนาดแชนดีไซส์จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวตัน และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 6 ลำ สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่ขนาดซูปราแม็กซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวตัน กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ 2 ลำ และเรือขนาดซูปราแม็กซ์ 3 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 บริษัทฯ บันทึกเงินงวดที่จ่ายไป ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 142.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.1 บริษัทฯ ได้รับเงินบางส่วน จำนวน 3.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่ที่ได้ลงนามในเดือนกันยายน 2555 และหลังจากการปรับรายการเงินรับล่วงหน้า จำนวน 3.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแล้ว ดังนั้นเงินงวดสุทธิ ณ วันสิ้นปีเท่ากับ จำนวน 138.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้บริษัทฯ บันทึกการจ่ายเงินงวดค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 22.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุน) สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 3 สัญญา เพื่อสั่งซื้อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ และสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 2 สัญญา เพื่อสั่งซื้อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์อีก จำนวน 2 ลำ ที่สั่งซื้อในเดือนธันวาคม 2555 ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.2

บริษัทฯ จัดประเภทรายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ จำนวนเงิน 15.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือหมายเลข 316, 347 และ 380 มาเป็นรายการในสินทรัพย์หมุนเวียน เนื่องจากการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novated)/ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ และเงินงวดที่บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับคืนทำให้รายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ - ส่วนที่เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวนเท่ากับ 145.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวนเงิน 161.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

## หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2555 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 269.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 296.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งรวมเงินกู้สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 68.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่อธิบายไว้ในข้อ 5.2 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 1,502.35 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ โดยบริษัทฯ ได้ทำรายการ swap จากเงินบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นปี 2555 เงินกู้ดังกล่าว คงเหลือ 39.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่ที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ซื้อเรือ จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และรับมอบอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555 ณ วันสิ้นปี 2555 เงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 69.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ เบิกใช้เงินกู้จำนวน 133.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับซื้อเรือ จำนวน 8 ลำ ดังนั้น ณ วันสิ้นปี 2555 เงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ จำนวน 119.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ จำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุน) ดังนั้นเป็นจำนวนเงิน 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ที่ได้แสดงไว้) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งซื้อใหม่ สำหรับจ่ายผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรือสองและสามของเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ลำแรก ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 5.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 237.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เป็น 311.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555

## ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 4.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2555 จำนวน 15.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (0.45 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2554) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 1.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มี ส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 472.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงเล็กน้อย จำนวน 11.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจาก จำนวน 0.47 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2554 เป็นจำนวน 0.45 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2555

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

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมในระหว่างปี 2555 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 299.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ระดับหนี้สินของบริษัทฯ (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อยู่ที่ 9.60 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) (ทั้งนี้ไม่รวม EBITDA คิดเป็นทั้งปีของเรือที่ซื้อและรับมอบในระหว่างปี) และอัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 8.14 เท่า หากไม่รวมเงินกู้ที่ใช้ก่อนรับเรือสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า ภาพรวมหนี้สินของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) เพิ่มขึ้นเป็น 0.66 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จาก 0.49 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2555 อยู่ที่ 1.03 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อยู่ที่ 2.21 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 4.05 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หรือความสามารถในการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือของบริษัทฯ

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2555 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยประมาณร้อยละ 3 จากจำนวนเรือสำหรับปี 2555 ที่เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ทั้งที่รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2555 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2554 สำหรับรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงนั้นมาจาก สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยทำไว้สำหรับเรือบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2555 ซึ่งมีสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ จำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2555 มีจำนวน 30 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 22 ลำในปี 2554

ในระหว่างปี 2555 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลง จาก 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2554 เป็น 4,481 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2555 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2555 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 53 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือในระหว่างปีเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงด้วยจากร้อยละ 57 มาเป็นร้อยละ 41 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนเรือตามที่อธิบายไว้ก่อนหน้านี้ ทำให้รายได้รวมระหว่างปี 2555 สูงกว่ารายได้รวมปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2555 ลดลงจำนวน 7.86 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 จากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรในส่วนการลดลงของโบนัสค้างจ่ายที่ตั้งจากกำไรสุทธิที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจากจำนวน 440.76 ล้านบาท ในปี 2554 เป็นจำนวน 433.66 ล้านบาทในปี 2555 เนื่องจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น จากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อซื้อเรือจำนวน 9 ลำในปี 2555 เปรียบเทียบกับเรือ 5 ลำในปี 2554 อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้ และค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อในปี 2555 มีจำนวนลดลง เนื่องจากการเบิกใช้เงินกู้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกเงินกู้สำหรับการซื้อเรือจำนวน 9 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2555 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2555 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2555 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.1, 5.2 และ 5.5 ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ได้บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2555 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 646.56 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 910.30 ล้านบาทในปี 2555 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ซึ่งค่าเสื่อมราคามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากจำนวนเรือที่รับมอบในปี 2555 จำนวน 11 ลำ

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.65 ล้านบาทสำหรับปี 2555 ซึ่งในปี 2554 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 3.64 ล้านบาท สำหรับปี 2554 และจำนวน 4.15 ล้านบาท สำหรับปี 2555 เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับทั้งสองปี

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 141.03 ล้านบาทสำหรับปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 718.52 ล้านบาทในปี 2554

## 8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2555 จำนวน 514.06 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ซึ่งแสดงรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 725.54 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนอการเงินปี 2555 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้สำหรับปี 2555 บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 370.38 ล้านบาท ซึ่งสำหรับปี 2554 มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,446.35 ล้านบาท

### 8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ลดลงจำนวน 3,080.10 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,473.70 ล้านบาท และการลดลงของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืนจาก จำนวน 1,327.30 ล้านบาท สำหรับตัวเรือหมายเลข 333 และ 315 ซึ่งถูกจัดประเภทรายการให้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน เป็นจำนวน 483 ล้านบาท สำหรับเรือหมายเลข 316, 347, และ 380 จากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาต่อเรือ นอกจากนี้ ลูกหนี้การค้า และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเกิดจากการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 91.69 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 77.79 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดียิ่งขึ้นเนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือหมายเลข 334 (เบญจมาศ นารี) จากผู้ต่อเรือ ABG เรือขนาดซูปราแมกซ์จากจีนจำนวน 4 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 และเรือขนาดแซนด์ไฮส์ จำนวน 6 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.4 ณ วันสิ้นปี 2555 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,942.35 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 72.21 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2555 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 8,265.02 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 9,066.99 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2,093.79 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 5.2 สำหรับจ่ายให้กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในการจ่ายเงินงวดค่าต่อเรือ สำหรับเรือจำนวน 6 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ทั้งนี้รวมถึงเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) และเรือหมายเลข 334 (เบญจมาศ นารี) ซึ่งรับเรือแล้วในปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ บริษัทฯ ได้เบิกเงินกู้ จำนวน 1,502.35 สำหรับการซื้อเรือมือสอง 2 ลำ โดย ณ วันสิ้นปีเงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 1,214.87 ล้านบาท ในระหว่างปี 2555 นอกจากวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่ที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือ จำนวน 2,915.59 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำรับมอบในเดือนมกราคม ปี 2555 ณ วันสิ้นปี เงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 2,113.58 ล้านบาท และในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ซื้อเรือ จำนวน 4,098.96 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือ จำนวน 8 ลำ ณ วันสิ้นปี 2555 เงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 3,648.44 ล้านบาท บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จำนวน 349.20 ล้านบาท (บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุน ดังนั้นเป็นจำนวนเงิน 174.60 ล้านบาท) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ เพื่อจ่ายผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สองและสามของเรือต่อใหม่ขนส่งสินค้าแรก ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 178.29 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 7,536.75 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 9,545.46 ล้านบาทในปี 2555 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ระยะยาว ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในตอนต้น

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 141.03 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 514.06 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 467.70 ล้านบาท (0.45 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2554) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2555 การลดลงสุทธิจำนวน 31.54 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้ เป็นจำนวน 14,484.23 ล้านบาท ซึ่งลดลงจำนวน 872.27 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

## 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,076.15 ล้านบาท ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของปีก่อน เนื่องจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 751.18 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ เป็นจำนวน 1,728.63 ล้านบาท กระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 11 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 5,146.62 ล้านบาท และบริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,138.15 ล้านบาท (ซึ่งรวมจำนวนดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ จากการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับส่งต่อเรือใหม่) หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 4,537.03 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 368.09 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรือ สำหรับเรือ 1 ลำ ให้กับคู่ต่อเรือ ABG ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 และเบิกเงินกู้จำนวน 565.09 ล้านบาท สำหรับใช้รับเรือหมายเลข 334 (เบญจมาศ นารี) เบิกเงินกู้จำนวน 1,642.54 ล้านบาท สำหรับใช้รับเรือส่งต่อใหม่ จำนวน 3 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 และเบิกเงินกู้จำนวน 2,456.42 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 5 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.4 ดังนั้นในปี 2555 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันทั้งสิ้นจำนวน 5,032.14 ล้านบาท ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ก่อนครบกำหนดจำนวน 1,174.32 ล้านบาท เงินจ่ายล่วงหน้าจำนวน 864.64 ล้านบาท และเงินจ่ายคืนล่วงหน้าอื่น จำนวน 708.56 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 ดังนั้นบริษัทจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,747.52 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 467.70 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,430.18 ล้านบาท กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดี และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด

# รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปีงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ในนามของคณะกรรมการ  
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



(คาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม)

กรรมการผู้จัดการ



(กฤษฏ์ คาลิ วาเดีย)

กรรมการบริหาร

4 กุมภาพันธ์ 2556



# รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงิน โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดง  
ความเห็นของข้าพเจ้า

#### ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผลการดำเนินงานและกระแส  
เงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่  
ควบคุมร่วมกัน และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ  
ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



สุมาลี รีวรบัณฑิต

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3970

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด

กรุงเทพฯ: 4 กุมภาพันธ์ 2556

# งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียมส ฮีฟี่ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	1,901,014,613	4,374,710,831	646,276,355
เงินลงทุนชั่วคราว	7	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	216,783,794	125,093,908	1,088,380,489
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	10	-	-	2,352,506,880
เงินล่วงหน้าค่าจ้างค่อเรือเดินทะเล - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	19	482,995,696	1,327,296,167	391,959,194
น้ำมันเชื้อเพลิง		146,751,814	68,962,534	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		103,108,288	63,297,992	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		23,720,413	18,717,858	-
อื่นๆ		67,070,964	43,465,857	44,847,951
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		193,899,665	125,481,707	44,847,951
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,941,445,582	6,021,545,147	4,523,970,869
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	7,002,037,745
เงินลงทุนในการร่วมค้า	13	-	-	31
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14	104,694,188	111,681,183	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	15	7,970,699	8,246,419	7,970,699
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	11	-	-	410,034,598
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		84,131,993	48,752,293	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	16	16,212,572,345	9,445,533,320	7,859,418
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	12,855,864	22,782,018	12,813,206
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลเรือเรียกคืน		45,634,958	41,564,593	-
เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	18	-	396,140,000	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างค่อเรือเดินทะเล - สุกซิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	19	4,459,352,096	6,571,893,082	3,858,843,592
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	20	125,212,100	211,831,896	100,560,614
อื่นๆ	34.4	35,822,140	13,278,643	2,396,105
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		4,666,021,294	7,234,708,214	3,961,800,311
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		21,088,246,383	16,871,703,447	11,402,516,008
รวมสินทรัพย์		24,029,691,965	22,893,248,594	15,926,486,877

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

รายงานประจำปี 2555

บริษัท พรีเมียมส ฮีฟี่ จำกัด (มหาชน)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
9	1,721,660	33,149,672	6,057	523,558
	-	-	2,626,664,945	3,430,580,742
	74,209,876	47,659,255	-	-
	133,738,153	59,641,166	3,775,329	5,421,211
21	44,223,367	66,761,343	40,890,034	61,556,221
	253,893,056	207,211,436	2,671,336,365	3,498,081,732
	34,324,164	86,237,567	-	-
22	801,969,153	718,548,807	481,889,760	286,950,863
	4,431,719	505,569	-	-
	11,047,729	14,205,822	9,722,301	12,778,024
	13,775,810	20,525,852	5,120,090	9,706,563
	24,823,539	34,731,674	14,842,391	22,484,587
	1,119,441,631	1,047,235,053	3,168,068,516	3,807,517,182
21	22,985,687	54,027,882	21,226,715	49,836,307
22	8,265,021,817	6,307,825,838	712,680,665	1,856,651,461
23	67,698,899	64,637,371	-	-
24	70,312,484	63,023,284	64,297,907	57,001,255
	8,426,018,887	6,489,514,375	798,205,287	1,963,489,023
	9,545,460,518	7,536,749,428	3,966,273,803	5,771,006,205

159

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,429,745	411,429,745	411,429,745	411,429,745
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	25	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	25	518,120,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	26	14,951,051	14,951,051	15,332,951
ยังไม่ได้จัดสรร		14,193,833,311	14,521,658,969	10,694,209,831
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(1,971,248,753)	(476,296,025)	(59,831,052)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		14,483,003,826	15,323,369,779	11,960,213,074
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		1,227,621	33,129,387	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		14,484,231,447	15,356,499,166	12,307,733,839
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		24,029,691,965	22,893,248,594	18,078,740,044

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2555	2554	2555	2554
<b>รายได้</b>					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		2,180,520,512	2,102,650,117	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		1,307,016,473	976,265,257	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		3,487,536,985	3,078,915,374	-	-
รายได้จากการให้บริการ	9	11,183,540	4,845,459	72,261,099	52,232,890
กำไรจากการขายอุปกรณ์		272,268	1,831,319	272,268	1,412,510
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาตั้งต่อเรือเดินทะเล	19	305,454,329	319,167,621	305,454,329	319,167,621
ดอกเบี้ยรับ	9	20,253,936	26,071,027	22,805,124	24,156,135
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	-	684,684
รายได้อื่น		3,320,742	2,170,014	2,743,619	14,370
เงินปันผลรับ	9, 12, 15	-	506,521	539,249,380	982,335,321
รวมรายได้		3,828,021,800	3,433,507,335	942,785,819	1,380,003,531
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		1,256,798,284	874,904,589	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		217,973,095	131,305,127	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง		570,871,316	327,083,608	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		2,045,642,695	1,333,293,324	-	-
ค่าเสื่อมราคา	16	910,298,065	646,563,290	4,021,488	4,833,128
ต้นทุนการให้บริการ		4,320,114	5,586,962	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9	177,666,787	185,530,467	152,365,284	155,949,276
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	9	88,393,647	99,390,770	84,094,511	93,976,987
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		12,130,779	124,468	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		5,651,267	5,447,550	7,488,910	-
รวมค่าใช้จ่าย		3,244,103,354	2,275,936,831	247,970,193	254,759,391
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		583,918,446	1,157,570,504	694,815,626	1,125,244,140
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	14.1	(2,425,454)	7,637,073	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		581,492,992	1,165,207,577	694,815,626	1,125,244,140
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(433,659,430)	(440,757,218)	(156,424,627)	(313,548,816)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		147,833,562	724,450,359	538,390,999	811,695,324
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	28	(4,152,840)	(3,638,021)	-	-
กำไรสำหรับปี		143,680,722	720,812,338	538,390,999	811,695,324



## งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	141,026,469	718,524,855	538,390,999	811,695,324
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	2,654,253	2,287,483	-	-
กำไรสำหรับปี	143,680,722	720,812,338	538,390,999	811,695,324
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	30			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.14	0.69	0.52	0.78

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กำไรสำหรับปี	143,680,722	720,812,338	538,390,999	811,695,324
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ของหน่วยงานในต่างประเทศ	202,163	(23,873,553)	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	(512,733,770)	749,415,877	(416,464,973)	602,582,679
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในปี	(1,532,113)	-	(1,744,877)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(514,063,720)	725,542,324	(418,209,850)	602,582,679
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(370,382,998)	1,446,354,662	120,181,149	1,414,278,003
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(372,664,039)	1,442,508,190	120,181,149	1,414,278,003
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	2,281,041	3,846,472	-	-
	(370,382,998)	1,446,354,662	120,181,149	1,414,278,003

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ตรีเพ็ชร ฮีปปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม									
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ					องค์ประกอบอื่น				
						ของส่วนของผู้ถือหุ้น				
						- กำไรขาดทุน				
						เบ็ดเสร็จอื่น				
	กำไรสะสม									
	จัดสรรแล้ว	สำรองเพื่อกิจกรรม	ส่วนเกินมูลค่า	ส่วนเกินทุน	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น
	บริษัท	บริษัทย่อย	หุ้นสามัญ	หุ้นพิเศษ	หุ้นสามัญ	หุ้นพิเศษ	หุ้นสามัญ	หุ้นพิเศษ	หุ้นสามัญ	หุ้นพิเศษ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 33)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 26)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 33)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 26)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียมสตีฟ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
ถ้าวันสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

# งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	147,833,562	724,450,359	538,390,999	811,695,324
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	919,582,272	655,730,565	13,293,157	13,993,535
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	12,130,779	124,468	-	-
ตัดจำหน่ายและบริจาคอุปกรณ์	4	5	4	5
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(272,272)	(1,831,319)	(272,272)	(1,412,510)
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาตั้งต่อเรือเดินทะเล	(305,454,329)	(319,167,621)	(305,454,329)	(319,167,621)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย				
เนื่องจากการยกเลิกวงเงินกู้ยืม	43,123,964	89,513,976	43,123,964	89,513,976
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,425,454	(7,637,073)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล (โอนกลับ)	(165,099)	2,507,343	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,808,674	5,930,849	5,601,576	5,737,637
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	5,384,742	620,599	5,458,056	(2,677,699)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	30,266,802	8,466,799	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	234,315,334	111,417,070	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(18,831,685)	(23,780,098)	(21,765,461)	(23,183,401)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,076,148,202	1,246,345,922	278,375,694	574,499,246
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(107,919,596)	(85,696,364)	495,561,872	220,693,238
น้ำมันเชื้อเพลิง	(79,415,667)	(61,473,623)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(67,099,164)	(32,829,749)	(28,060,046)	5,809,686
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(23,196,172)	(10,096,275)	9,287	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	41,347,725	21,187,748	(711,566,610)	760,533,514
รายได้รับล่วงหน้า	(49,596,679)	36,434,741	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(3,779,814)	(27,279,154)	(8,047,866)	(57,888,004)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(30,625,179)	(24,973,142)	(28,223,746)	(22,712,672)
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	755,863,656	1,061,620,104	(1,951,415)	1,480,935,008
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(4,687,473)	(11,022,168)	(3,298,233)	(3,115,275)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	751,176,183	1,050,597,936	(5,249,648)	1,477,819,733

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

รายงานประจำปี 2555

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส จีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
ซื้อเรือเดินทะเลและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม				
และสำรวจเรือเดินทะเล	(5,146,620,136)	(2,717,584,755)	(5,417,726)	(391,116)
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	-	(351,100)	-	(289,821)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลและต้นทุนทางตรงอื่น	(1,138,145,101)	(1,363,186,373)	(776,758,946)	(808,354,084)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	-	(389,908,750)	-	-
เงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล	1,728,630,001	2,167,572,480	1,728,630,001	2,167,572,480
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	272,272	1,923,077	272,272	1,501,388
เงินปันผลรับจากบริษัทรวมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	-	3,375,001	-	-
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	-	(1,216,000,000)	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(165,142,500)	(249,541,600)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเพิ่มขึ้น	-	-	(148,340,915)	-
ดอกเบี้ยรับ	18,831,685	23,780,098	21,765,461	23,183,400
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(4,537,031,279)</b>	<b>(2,274,380,322)</b>	<b>(560,992,353)</b>	<b>1,133,680,647</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้	(301,761,633)	(162,738,434)	(27,806,026)	(47,804,213)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(50,795,817)	(40,085,098)	(35,318,340)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	5,032,143,604	4,453,525,405	368,091,538	842,227,200
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,174,322,501)	(892,651,149)	(552,808,738)	(655,171,200)
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(864,637,257)	-	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวเนื่องจากยกเลิกวงเงินกู้	(708,563,107)	(1,563,072,746)	(708,563,107)	(1,563,072,746)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(467,701,914)	(644,413,837)	(467,701,914)	(644,413,837)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(34,182,807)	-	-	-
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>1,430,178,568</b>	<b>1,150,564,141</b>	<b>(1,424,106,587)</b>	<b>(2,068,234,796)</b>
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(118,019,690)	224,505,960	(82,893,843)	134,904,263
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>(2,473,696,218)</b>	<b>151,287,715</b>	<b>(2,073,242,431)</b>	<b>678,169,847</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,374,710,831	4,223,423,116	2,719,518,786	2,041,348,939
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,901,014,613</b>	<b>4,374,710,831</b>	<b>646,276,355</b>	<b>2,719,518,786</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด</b>				
<b>รายการที่มีใช้เงินสด</b>				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลับทบหนี้กับลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	539,249,380	981,828,800
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	69,315,978	47,744,245	25,170,550	44,170,852
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	1,303,269	1,802,291	963,857	1,565,209
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	91,484,567	89,849,508	3,660,237	6,063,432
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายให้แก่บริษัทย่อยตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	58,995,055	86,586,466
โอนเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเป็นเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	2,617,409,495	588,433,904	778,557,360	588,433,904
รายการปรับปรุงระหว่างค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายและเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	-	(979,265)	-	(979,265)
รายการปรับปรุงสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานกับกำไรสะสมต้นงวด	-	(57,407,906)	-	(51,551,192)
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้				

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

## 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามท้องที่ทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่ เลขที่ 8 อาคารคาเชย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

- ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) บริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) บริษัทร่วมและการร่วมค้า (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2555	2554
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท พรีเมียม เมทัลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท พรีเมียม วิเศษ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท พรีเมียม มิเนอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท พรีเมียม สตาร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท พรีเมียม ไคมอนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท พรีเมียม โอปอล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท พรีเมียม การ์เนต จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท พรีเมียม เพิร์ล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท พรีเมียม ทรี จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท พรีเมียม แคปิตอล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท พรีเมียม จัสติน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท พรีเมียม ออคัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม คลิฟ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เมาน์เทน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเมียม ริสอร์ท จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเมียม ซิตี จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเมียม คอมเมท จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเมียม ออานามันท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
36. บริษัท พรีเมียม สตอร์ เทอมินัล จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
37. บริษัท เทปส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2555	2554
			%	%
38. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
40. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	99.99	99.99
42. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือทางเดิน เทคนิค	ไทย	99.99	99.99
43. บริษัท 프리เซียส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน*	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
44. บริษัท แรพิด พอร์ท ลิสซิ่ง ฟิทีอี ลิมิเตด	มารีน คอนสตรัคชั่น**	สิงคโปร์	-	100.00
45. บริษัท ฟีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
46. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเกอร์เรจ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	เมอริเชียส	100.00	100.00
47. บริษัท ฟีเอสแอล ทุน ชิปปิง ฟิทีอี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06
48. บริษัท เรจิสเตอร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท 프리เซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท 프리เซียส รอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท 프리เซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท 프리เซียส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท 프리เซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท 프리เซียส บริคจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>การร่วมค้า</u>				
56. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	50.00	50.00
<u>บริษัทย่อยของการร่วมค้า (บริษัทย่อย เอสฟิซี)</u>				
57. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
58. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
59. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
60. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

\*หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

\*\*หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศสิงคโปร์ได้อนุมัติการเลิกกิจการของบริษัทนี้เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555

- ข) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สูญเสียการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทฯ จัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในการร่วมค้าโดยวิธีรวมสินทรัพย์ หักหนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายในการร่วมค้าเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทฯ (วิธีรวมตามสัดส่วน)
- บริษัทฯ จัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญ จนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง
- ค) งบการเงินของบริษัทย่อยและการร่วมค้าจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชี และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้าจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และการร่วมค้า รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในการร่วมค้าของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของการร่วมค้าได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้ตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นในการร่วมค้าแล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

- 2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อย และการร่วมค้าตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 ตามรายละเอียดข้างล่างนี้

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
-----------	------------------

การตีความมาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
ฉบับที่ 21	ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาใหม่ที่ราคาใหม่
ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 และฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) และการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 และฉบับที่ 25 มาถือปฏิบัติแล้วในปี 2554 สำหรับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 และ การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10 ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชีข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

นอกจากนี้ สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 30/2555 - 34/2555 ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556 ให้ใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชี ดังต่อไปนี้



แนวทางปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน	1 มกราคม 2556
การตีความมาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 29 การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 4 การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12 ข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 13 โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	1 มกราคม 2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่อบการเงินในปีที่เริ่มใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีข้างต้น ซึ่งยังไม่สามารถสรุปผลได้ในขณะนี้

#### 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

###### รายได้จากการเดินเรือ

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

###### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว โดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

###### ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

###### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

##### 4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

#### 4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุน โดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

#### 4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

#### 4.5 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการลดลงของมูลค่า (ถ้ามี)
- ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
- ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้าที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

#### 4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินและอาคารชุด และเรือเดินทะเลและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืม

#### 4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีดังนี้

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์

5 ปี และ 10 ปี

#### 4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

#### 4.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4.11 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### 4.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการและรายการบัญชีในงบการเงินจะวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

##### ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

##### ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันของผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานซึ่งประกอบด้วย เงินเดือน ค่าแรง โบนัสและเงินสมทบกองทุนประกันสังคมมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้

##### ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

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

##### - โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงินเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุমানที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้แก่กิจการ

##### - โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน นอกเหนือจากโครงการสมทบเงิน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการ

ทำงานของพนักงานในปัจจุบันและในงวดก่อนๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลด กระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตรา ณ วันที่รายงานของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาครบกำหนดชำระภาระผูกพันของกลุ่ม บริษัท และมีสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะจ่าย การคำนวณนั้น จัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

ในการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน เป็นครั้งแรกในปี 2554 กลุ่มบริษัทเลือกรับรู้หนี้สินในช่วงการเปลี่ยนแปลงที่มากกว่าหนี้สินที่รับรู้ ณ วันเดียวกันตามนโยบายการบัญชีเดิม โดยบันทึกปรับกับกำไรสะสม ณ วันต้นงวดของปี 2554

#### 4.15 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อบริษัทและบริษัทย่อยมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย



ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

#### 4.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่ควบคุมร่วมกันในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

##### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการแต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.17 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

#### 4.18 ตราสารอนุพันธ์

##### สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

##### สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

บริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

#### 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

##### สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

### ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

### ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการค้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลา และบันทึกขาดทุนจากการค้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้น

### สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการค้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดรวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

### สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเกษียณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

## 6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสด	757	674	745	663
เงินฝากธนาคาร	1,900,258	4,374,037	645,531	2,718,856
รวม	1,901,015	4,374,711	646,276	2,719,519

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.40 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.75 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท และร้อยละ 0.64 ถึง 1.25 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (2554: ระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.75 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท ร้อยละ 0.20 ถึง 1.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และร้อยละ 1.37 ถึง 2.25 ต่อปี สำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินยูโร)

## 7. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน			
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
	พันอินเดีย	พันอินเดีย	%	%				
	รูป	รูป						
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	64,592	64,592	50.00	50.00	26,733	27,658	16,821	17,403
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(16,821)	(17,403)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

บริษัทย่อย (บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (เมอร์เซียส) ลิมิเตด) บันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นในประเทศอินเดีย ตามวิธีส่วนได้เสียจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2543 เท่านั้น เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะเสนอขายเงินลงทุนดังกล่าว ดังนั้น จึงได้จัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวน

## 8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	209,034	104,741	-	-
3 - 6 เดือน	1,034	117	-	-
6 - 12 เดือน	6,716	20,236	-	-
มากกว่า 12 เดือน	25,119	20,109	-	-
รวม	241,903	145,203	-	-
หัก: ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(25,119)	(20,109)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	216,784	125,094	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,088,380	771,933
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,088,380	771,933
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	216,784	125,094	1,088,380	771,933

## 9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 กิจการที่ควบคุมร่วมกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกดเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 25.65 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าบริหารจัดการห้องพักและค่าบริการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท ควิดแลบ จำกัด	ซื้อคอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์ หรือซอฟต์แวร์	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการในกิจการดังกล่าว

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

					(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการ
	2555	2554	2555	2554	กำหนดราคา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	64,813	46,094	อัตราค่าที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
เงินปันผลรับ	-	-	539,249	981,829	ตามที่ประกาศจ่าย



	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		(หน่วย: พันบาท)
	2555	2554	2555	2554	นโยบายการ กำหนดราคา
ดอกเบี้ยรับ	-	-	9,415	10,914	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.40 ต่อปี (2554: ร้อยละ 0.40 และ 0.70 ต่อปี)
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	9,161	9,404	ราคาลาด
รายการธุรกิจกับกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมตามสัดส่วนที่ บริษัทฯ ถือหุ้นแล้ว)					
รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือเดินทะเล	3,724	3,069	7,448	6,139	ตามสัญญาซึ่งเป็นไปตาม ธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	3,375	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	9,856	7,731	3,764	3,488	ราคาลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	6,775	5,793	5,733	4,507	ราคาลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	1,290	1,764	589	626	ราคาลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)				
บริษัทย่อย	-	-	921,754	731,132
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	166,626	40,801
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,088,380	771,933
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	2,626,665	3,430,581
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	91	-	32
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	91	2,626,665	3,430,613

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อนี้ลงจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ไม่มีการคิดดอกเบี้ย

### คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ผลประโยชน์ระยะสั้น	75,977	72,631	72,804	69,878
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1,981	2,363	1,981	2,363
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	10,436	24,397	9,310	21,736
รวม	88,394	99,391	84,095	93,977

### ภาระค่าประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทมีภาระจากการค่าประกันให้แก่บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันในการกู้ยืมเงินจากธนาคารโดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค่าประกัน

#### 10. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมดเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 76.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2554: 71.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.40 ต่อปี (2554: ร้อยละ 0.40 และร้อยละ 0.70 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2554	เพิ่มขึ้น	ผลต่างจากการแปลงค่า งบการเงิน	2555
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย				
บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	2,275,428	165,142	(88,063)	2,352,507

#### 11. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ เครียร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) เป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว

รายละเอียดของเงินให้กู้ยืมระยะยาวมีดังนี้

- (ก) 8.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2554: 8.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินสนับสนุนจากบริษัทที่ขายให้แก่บริษัท เอปิจตามสัดส่วนที่บริษัทถือหุ้น (ร้อยละ 50) บริษัท เอปิจได้รับเงินจำนวนที่เท่ากันนี้จากผู้ร่วมค้า (Varada Marine Pte. Limited (“Varada”)) อีกฝ่ายด้วย เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจ่ายไปเพื่อให้บริษัทย่อย เอสพีซี 3 บริษัทของบริษัท เอปิจนำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่ผู้ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ตามสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลที่ได้ลงนามไปเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553
- (ข) 4.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2554: ไม่มี) เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินจากบริษัทที่ขายให้แก่บริษัท เอปิจเพื่อให้บริษัทย่อย เอสพีซี 2 บริษัทของบริษัท เอปิจนำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่ผู้ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลที่ได้ลงนามไปเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัท เอปิจไม่ได้รับเงินให้กู้ยืมจำนวนที่เท่ากันนี้จาก Varada

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ผลต่างจาก			
	การแปลงค่า			
	2554	เพิ่มขึ้น	งบการเงิน	2555
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์				
ฟิทีอี ลิมิเตด	270,960	148,341	(9,266)	410,035

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ						เงินปันผลรับสำหรับปี	
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
			%	%				
บริษัท พรีเมียม เมทัลล์ จำกัด	275,000	250,000	99.99	99.99	324,562	310,698	-	-
บริษัท พรีเมียม วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	276,285	285,842	32,200	23,000
บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	258,084	267,012	44,200	18,200
บริษัท พรีเมียม มิเนอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	234,683	242,802	34,500	32,200
บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	306,000	84,000	99.99	99.99	297,010	78,088	-	-

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปี	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
			%	%				
บริษัท พรีเมียม วิเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	195,213	201,966	35,100	84,240
บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	184,000	99,000	99.99	99.99	171,304	89,474	-	-
บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	120,124	124,279	50,000	72,000
บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	126,130	130,493	31,500	51,450
บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	210,217	217,488	35,000	63,000
บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	100,000	99.99	99.99	285,042	124,279	-	-
บริษัท พรีเมียม โคเมทส์ จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	178,456	184,630	71,749	116,850
บริษัท พรีเมียม เซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	121,074	125,262	43,200	95,040
บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	290,318	300,361	18,300	36,600
บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	75,477	78,088	-	-
บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	74,000	74,000	99.99	99.99	67,702	70,044	-	-
บริษัท พรีเมียม การ์เมตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	299,445	309,803	37,900	7,580
บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	73,000	99.99	99.99	171,030	75,817	-	-
บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	76,000	99.99	99.99	329,759	78,230	-	-
บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	91,587	94,755	-	-
บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	202,000	80,000	99.99	99.99	200,133	81,886	-	-
บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ส จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	78,867	81,595	-	-
บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	80,000	99.99	99.99	217,085	99,423	-	-
บริษัท พรีเมียม แคปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	240,248	248,558	-	100,000
บริษัท พรีเมียม อัลมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	163,222	168,869	-	-
บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	184,447	190,827	-	2,170
บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	168,173	173,990	-	60,200
บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	168,173	173,990	-	43,400
บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	168,173	173,990	33,600	53,200
บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	168,173	173,990	21,000	39,200
บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	168,173	173,990	-	7,000
บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	191,234	197,849	51,000	76,499
บริษัท พรีเมียม คอมเม็ทส์ จำกัด	71,100	71,100	99.99	99.99	55,319	57,233	-	-
บริษัท พรีเมียม ออแนมันท์ส จำกัด	68,100	68,100	99.99	99.99	52,987	54,820	-	-
บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	779	806	-	-
บริษัท พรีเมียม สตอเรจ โฮมมินัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,045	5,219	-	-
บริษัท เทปส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	306	317	-	-
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	306	317	-	-
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	321,342	332,457	-	-
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	99.99	99.99	306	317	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	210,000	100,000	99.99	99.99	332,175	230,226	-	-
บริษัท พรีเมียม โปรเจคส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					7,008,168	6,010,080	539,249	981,829
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(6,130)	(6,342)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,002,038	6,003,738		

บริษัทฯ ได้นำเงินปันผลรับไปหักกลบลดหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยใน

งบแสดงฐานะการเงิน

การเปลี่ยนแปลงในราคาหุ้นของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงในบัญชีเงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน ของบริษัทย่อย	หุ้นสามัญเพิ่มทุน		
		มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท ฟรีเซียส เมททัลส์ จำกัด	24 กุมภาพันธ์ 2555	100.00	0.25	25.00
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	24 กุมภาพันธ์ 2555	100.00	1.70	170.00
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง จำกัด	15 มีนาคม 2555	100.00	1.10	110.00
บริษัท ฟรีเซียส เวินเจอร์ส จำกัด	23 พฤษภาคม 2555	100.00	1.22	122.00
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	23 พฤษภาคม 2555	100.00	1.22	122.00
บริษัท ฟรีเซียส เฟิร์ลส์ จำกัด	27 มิถุนายน 2555	100.00	1.00	100.00
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	27 มิถุนายน 2555	100.00	2.60	260.00
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	19 พฤศจิกายน 2555	100.00	2.22	222.00
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	19 พฤศจิกายน 2555	100.00	0.85	85.00

### 13. เงินลงทุนในการร่วมค้า

#### 13.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในการร่วมค้า

เงินลงทุนในการร่วมค้าเป็นเงินลงทุนตามสัญญาการร่วมทุนในบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งบริษัทฯ และบริษัท Varada Marine Pte. Limited ควบคุมร่วมกันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

ชื่อกิจการที่ควบคุมร่วมกัน	ลักษณะธุรกิจ	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาหุ้น		มูลค่าตามบัญชี	
						ตามวิธีราคาหุ้น	
		2555	2554	2555	2554	2555	2554
		ร้อยละ	ร้อยละ				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์							
แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	50	50	31	32	31	32

การเปลี่ยนแปลงในราคาหุ้นของบัญชีเงินลงทุนในการร่วมค้าเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

### 13.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบการเงินรวมได้รวมส่วนได้เสียในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ มีอยู่ใน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด โดยคิดตามสัดส่วนของสัญญาการร่วมทุนดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	2555	2554
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,826	12,174
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	982	1,016
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	617,478	455,719
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	13,245	3,289
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	32,806	10,304
รวมสินทรัพย์	666,337	482,502
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,563	1,860
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,742	8,893
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	166,508	168,969
รวมหนี้สิน	173,813	179,722
สินทรัพย์สุทธิ	492,524	302,780

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2555	2554
รายได้	6	4
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(582)	(603)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	(3)	(3)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	2,863	(3,647)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	2,284	(4,249)



## 14. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

### 14.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม	
			เงินลงทุน				วิธีส่วนได้เสีย	
			2555	2554	2555	2554	2555	2554
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์	ก่อสร้างและพัฒนา							
(ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	62,416	64,576	104,694	111,681

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	เงินปันผลรับ		ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน)	
	จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย		จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	
	2555	2554	2555	2554
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย)				
ไพรวเท ลิมิเตด	-	3,375	(2,425)	7,637

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 และ 2554

### 14.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร (ขาดทุน)	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์										
(ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	440,580	440,580	632,149	635,935	164,764	137,358	426,578	467,380	(10,828)	34,094

#### 15. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนจดทะเบียน บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากบริษัท บทด จำกัด เป็นจำนวนเงิน 0.51 ล้านบาท

16. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง			สิ่งปลูกสร้าง		
	ที่ดินและอาคารชุด	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
		มูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	มูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	มูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	มูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	มูลค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
ราคาทุน						
1 มกราคม 2555	227,170	14,103,378	465,311	14,568,689	53,708	11,133
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	865	7,743,814	295,836	8,039,650	1,806	2,371
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(185,753)	(185,753)	(90)	(533)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(7,608)	(531,194)	(18,159)	(549,353)	(1,823)	(376)
31 ธันวาคม 2555	220,427	21,315,998	557,235	21,873,233	53,601	12,595
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2555	194,353	4,941,164	225,176	5,166,340	45,709	10,475
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	12,348	670,601	221,810	892,411	4,076	635
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(185,753)	(185,753)	(72)	(533)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(6,655)	(173,738)	(8,282)	(182,020)	(1,579)	(347)
31 ธันวาคม 2555	200,046	5,438,027	252,951	5,690,978	48,134	10,230
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2555	32,817	9,162,214	240,135	9,402,349	7,999	658
31 ธันวาคม 2555	20,381	15,877,971	304,284	16,182,255	5,467	2,365
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2555						910,298

(หน่วย: พันบาท)

รายการ	งบการเงินรวม					
	รายได้และค่าใช้จ่าย			ต้นทุนและค่าใช้จ่าย		
	รายได้	ต้นทุน	กำไรสุทธิ	ต้นทุน	กำไรสุทธิ	กำไรสุทธิ
ปีและ รายการ	รายได้	ต้นทุน	กำไรสุทธิ	ต้นทุน	กำไรสุทธิ	กำไรสุทธิ
ราคาทุน						
1 มกราคม 2554	215,517	10,316,527	547,426	10,863,953	50,869	10,592
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	636	3,182,412	120,859	3,303,271	811	-
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(225,031)	(225,031)	(572)	-
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	11,017	604,439	22,057	626,496	2,600	541
31 ธันวาคม 2554	227,170	14,103,378	465,311	14,568,689	53,708	11,133
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2554	173,220	4,269,839	250,170	4,520,009	39,896	9,471
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	11,875	438,337	190,061	628,398	4,133	502
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(224,747)	(224,747)	(485)	-
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	9,258	232,988	9,692	242,680	2,165	502
31 ธันวาคม 2554	194,353	4,941,164	225,176	5,166,340	45,709	10,475
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2554	42,297	6,046,688	297,256	6,343,944	10,973	1,121
31 ธันวาคม 2554	32,817	9,162,214	240,135	9,402,349	7,999	658
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2554						646,563

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2555	21,976	12,220	8,466	42,662
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	1,742	1,305	2,371	5,418
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(89)	(735)	(533)	(1,357)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(762)	(429)	(288)	(1,479)
31 ธันวาคม 2555	22,867	12,361	10,016	45,244
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2555	16,347	11,772	7,808	35,927
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,817	569	635	4,021
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(73)	(735)	(533)	(1,341)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(580)	(384)	(258)	(1,222)
31 ธันวาคม 2555	18,511	11,222	7,652	37,385
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2555	5,629	448	658	6,735
31 ธันวาคม 2555	4,356	1,139	2,364	7,859
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2555				4,021

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2554	21,084	14,947	8,055	44,086
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	391	-	-	391
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(567)	(3,380)	-	(3,947)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,068	653	411	2,132
31 ธันวาคม 2554	21,976	12,220	8,466	42,662
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2554	13,333	12,948	6,935	33,216
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,734	1,597	502	4,833
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(478)	(3,380)	-	(3,858)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	758	607	371	1,736
31 ธันวาคม 2554	16,347	11,772	7,808	35,927
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2554	7,751	1,999	1,120	10,870
31 ธันวาคม 2554	5,629	448	658	6,735
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2554				4,833

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุด เรือเดินทะเลและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 389.55 ล้านบาท (2554: 197.18 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 24.82 ล้านบาท (2554: 19.55 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือเดินทะเลจำนวน 30 ลำ (2554: 14 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 14,972.61 ล้านบาท (2554: 6,394.78 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 22

## 17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	53,149	50,217	53,085	50,217
ซื้อเพิ่ม	-	351	-	290
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,777)	2,581	(1,775)	2,578
ราคาทุนปลายปี	51,372	53,149	51,310	53,085
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	30,367	19,868	30,360	19,868
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	9,284	9,167	9,272	9,160
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,135)	1,332	(1,135)	1,332
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	38,516	30,367	38,497	30,360
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	12,856	22,782	12,813	22,725
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	9,284	9,167	9,272	9,160

## 18. เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล

ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสองกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งคิดเป็นจำนวนเงิน 19.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทย่อยได้จ่ายเงินมัดจำเป็นจำนวนเงิน 12.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 396.14 ล้านบาท) ต่อมา เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555 บริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายเงินงวดสุดท้ายและรับมอบเรือเดินทะเลแล้ว

## 19. เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล

กลุ่มบริษัทมีรายการสั่งต่อเรือเดินทะเล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือเดินทะเล	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 18 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด Handysize จำนวน 12 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด Supramax จำนวน 6 ลำ)	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ
--------------------	--	--	--



ผู้ซื้อเรือเดินทะเล	บริษัทฯ	กิจการที่ควบคู่ร่วมกัน (บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อ วัตถุประสงค์เฉพาะ)	กิจการที่ควบคู่ร่วมกัน (บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ)
ผู้ซื้อเรือเดินทะเล	ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย	ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (ผู้ซื้อเรือ ในประเทศอินเดีย)	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน (ผู้ซื้อเรือในประเทศ อินเดีย)
วันที่ทำสัญญาสั่งซื้อเรือ เดินทะเล	วันที่ 20 กรกฎาคม 2550 สำหรับเรือเดินทะเล ขนาด Handysize จำนวน 12 ลำ วันที่ 14 กันยายน 2550 สำหรับ เรือเดินทะเลขนาด Supramax จำนวน 3 ลำ และวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 สำหรับเรือเดิน ทะเลขนาด Supramax เพิ่มเติมอีกจำนวน 3 ลำ	วันที่ 22 เมษายน 2553	วันที่ 5 ธันวาคม 2555
ราคาตามสัญญา	ลำละ 30.00 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาสำหรับ เรือเดินทะเลขนาด Handysize และ ลำละ 38.00 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาสำหรับ เรือเดินทะเลขนาด Supramax (หรือคิดเป็น จำนวนเงินรวม 588.00 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	ลำละ 28.50 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (หรือคิด เป็นจำนวนเงินรวม 85.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ส่วนที่บริษัทถือหุ้นคือ ร้อยละ 50 ดังนั้นในทุก สัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเล ส่วนที่เป็นของบริษัทคือ ร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อ เรือเดินทะเลคิดเป็น จำนวนเงิน 42.75 ล้าน เหรียญสหรัฐอเมริกา	ลำละ 24.18 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (หรือคิด เป็นจำนวนเงินรวม 48.36 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา)
การจ่ายชำระ	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของ สัญญาสั่งซื้อเรือเดิน	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของ สัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเล	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด 4 งวดแรกงวดละ ร้อยละ 10 ของสัญญาสั่งซื้อเรือ

	ทะเล จ่ายชำระเมื่อ บริษัทฯได้รับหนังสือคำ ประกันจากรถการและ ใบรับรองขั้นตอนการ ค่อเรือ (milestone certificates) (ยกเว้นการ จ่ายชำระเงินงวดสุดท้าย จะจ่ายเมื่อมีการส่งมอบ เรือเดินทะเล)	จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ เฉพาะแต่ละบริษัทฯได้รับ หนังสือคำประกันจาก รถการ และ ใบรับรอง ขั้นตอนการค่อเรือ (milestone certificates) (ยกเว้นการจ่ายชำระ เงินงวดสุดท้ายจะจ่ายเมื่อ มีการส่งมอบเรือเดิน ทะเล)	เดินทะเล จ่ายชำระเมื่อ บริษัทฯจัดตั้งขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ แต่ละบริษัทฯได้รับ หนังสือคำประกันจาก รถการ และ ใบรับรอง ขั้นตอนการค่อเรือ (milestone certificates งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของสัญญาส่งค่อเรือเดิน ทะเลจ่ายชำระเมื่อมีการ ส่งมอบเรือเดินทะเล)
กำหนดรับมอบ เรือเดินทะเล	ระหว่างปี 2554 ถึง 2557	ปี 2556	ภายในปี 2557

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าจ้างค่อเรือเดินทะเลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ยอดคงเหลือต้นปี	7,899,189	8,548,113	5,815,021	7,112,688
จ่ายเพิ่ม	972,052	1,321,392	736,183	781,436
ต้นทุนดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม				
ในการรักษาวงเงินกู้	69,316	47,744	25,170	44,171
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,303	1,802	964	1,565
ต้นทุนทางตรงอื่น	166,093	41,794	40,576	26,918
การแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งค่อ				
เรือเดินทะเล	(1,423,176)	(1,848,405)	(1,423,176)	(1,848,405)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือเดินทะเลและอุปกรณ์				
ของบริษัทย่อย	(2,617,409)	(588,433)	(778,557)	(588,433)
รายการปรับปรุง	-	(979)	-	(979)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(125,020)	376,161	(165,378)	286,060
ยอดคงเหลือปลายปี	4,942,348	7,899,189	4,250,803	5,815,021
หัก: ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	(482,996)	(1,327,296)	(391,959)	(1,327,296)
เงินล่วงหน้าค่าจ้างค่อเรือเดินทะเล - สุทธิ				
จากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	4,459,352	6,571,893	3,858,844	4,487,725

ในระหว่างปีกลุ่มบริษัทได้จ่ายเงินงวดให้แก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเลตามรายละเอียดดังนี้

	2555		2554	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัทฯ	28.52	875.15	36.47	1,111.30
บริษัทย่อย	53.90	1,676.91	14.70	453.55
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตาม สัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้น (50%) - จ่าย ให้แก่ผู้ต่อเรือในประเทศอินเดีย	2.85	87.53	2.85	86.40
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - จ่ายให้แก่ ผู้ต่อเรือในประเทศจีน	4.84	148.34	-	-
รวม	90.11	2,787.93	54.02	1,651.25

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่วงหน้า ค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 69.32 ล้านบาท (2554: 47.74 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และ จำนวนเงิน 25.17 ล้านบาท (2554: 44.17 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตรา การตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยล่วงหน้าในอัตราร้อยละ 1.20 - 2.97 (2554: ร้อยละ 1.44 - 2.97) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 1.43 - 1.78 (2554: ร้อยละ 1.44 - 1.74) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

**การแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่**

ในระหว่างปี 2555 และ 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่รวม 9 ฉบับ กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) และ ABG Shipyard Ltd., ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อ จำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่รวม 9 ลำ รายละเอียดการแปลงหนี้ใหม่มีดังนี้

(ก) สัญญาแปลงหนี้ใหม่ 5 ฉบับที่ได้ลงนามและจำหน่ายเรียบร้อยแล้ว

รายละเอียดของสัญญาแปลงหนี้ใหม่ 5 ฉบับมีดังนี้

วันที่ทำสัญญา Novation Agreement	ตัวเรือเดิน ทะเล หมายเลข	เดทเวท ตัน	วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือเดินทะเล	ราคาตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระ ให้แก่ผู้ต่อเรือไปแล้ว (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
18 มีนาคม 2554	329	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997
18 มีนาคม 2554	330	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997
18 มีนาคม 2554	313	54,000	14 กันยายน 2550	37,999,998	22,799,998
21 ธันวาคม 2554	333	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997
25 มกราคม 2555	315	54,000	14 กันยายน 2550	37,999,998	22,799,998

ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ ผู้ซื้อรายใหม่ต้องชำระเงินงวดคืนเต็มจำนวนให้แก่บริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปีนับจากวันที่บริษัทฯ ได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด และชำระเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหนึ่งสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนรวม 51.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 1,615.05 ล้านบาทจากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ 2 ฉบับโดยการแปลงหนี้ใหม่ (สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 333 และ 315) บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 305.45 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนรวม 71.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 2,167.57 ล้านบาทจากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ 3 ฉบับโดยการแปลงหนี้ใหม่ (สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 329, 330 และ 313) บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 319.17 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

(ข) สัญญาแปลงหนี้ใหม่ 4 ฉบับที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2555

รายละเอียดของสัญญาแปลงหนี้ใหม่ 4 ฉบับมีดังนี้

ตัวเรือเดินทะเลหมายเลข	รายละเอียดสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลที่ถูกแปลงหนี้ใหม่				กำหนดเกณฑ์ตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่					
					กำหนดเกณฑ์สูงสุดตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	ชำระโดยผู้ซื้อรายใหม่		ชำระโดยผู้ต่อเรือ (โดยการปรับปรุงกับสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลอื่น ๆ)		
	เลขที่	วันที่ทำสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)		วันสุดท้ายของการชำระเงิน	จำนวนเงินสูงสุด <sup>(1)</sup> (เหรียญสหรัฐ)	วันสิ้นสุดตามสัญญา	ชำระ (ปรับปรุง) เงินงวดถัดไปของตัวเรือเดินทะเลหมายเลข	จำนวนเงินสูงสุด <sup>(2)</sup> (เหรียญสหรัฐ)
336	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	5,999,999	8,405,478	15 พฤศจิกายน 2555	100,000	29 พฤศจิกายน 2555	337	8,305,478
340	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	5,999,999	9,005,889	31 ธันวาคม 2555	100,000	31 มีนาคม 2557	342	8,905,889
316	54,000	14 กันยายน 2550	37,999,998	15,199,998	24,023,490	31 ธันวาคม 2555	13,440,752	29 มกราคม 2556	348	10,582,738
347	54,000	11 กุมภาพันธ์ 2551	37,999,998	15,199,998	23,896,997	31 ธันวาคม 2555	13,440,752	31 มีนาคม 2556	349	10,456,245

<sup>(1)</sup> ถ้าชำระเงินในวันสุดท้าย

<sup>(2)</sup> ถ้าชำระ (โดยการปรับปรุง) ในวันสิ้นสุดตามสัญญา

ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ ผู้ซื้อรายใหม่ และผู้ต่อเรือจะชำระคืนเงินงวดค่าต่อเรือเดินทะเลซึ่งบริษัทฯได้ชำระไปภายใต้สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลของตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 336, 340, 316 และ 347 ให้แก่บริษัทฯพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปีนับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด พร้อมกับค่าชดเชยเพิ่มเติมให้แก่บริษัทฯโดยการชำระหนี้บางส่วนเป็นเงินสดและบางส่วนโดยการปรับปรุงเงินงวดที่บริษัทฯต้องชำระสำหรับค่าต่อเรือเดินทะเลงวดถัดไปของตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 337, 342, 348 และ 349 ภายใต้เงื่อนไขว่าบริษัทฯจะต้องได้รับสัญญาค้ำประกันการชำระเงินงวดคืนตามเงื่อนไขเดิมในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลดังกล่าวสำหรับสัญญาแปลงหนี้ใหม่แต่ละฉบับดังกล่าว

- (ก) ในกรณีที่บริษัทฯไม่ได้รับคำตอบแทนสำหรับการแปลงหนี้ใหม่จากผู้ซื้อรายใหม่ หรือ
- (ข) ในกรณีที่บริษัทฯไม่ได้รับคำตอบแทนสำหรับการแปลงหนี้ใหม่จากผู้ต่อเรือ หรือ
- (ค) ผู้ต่อเรือไม่สามารถต่ออายุสัญญาค้ำประกันการชำระเงินงวดคืนได้ตามเงื่อนไขในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลนั้นๆ และผู้ต่อเรือจะต้องชำระคืนเงินงวดทั้งหมดที่บริษัทฯได้ชำระให้ผู้ต่อเรือภายใต้สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล บวกดอกเบี้ยคำนวณนับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินแต่ละงวดไปในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี ตามสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลฉบับดังกล่าว

นอกจากนี้ ในการจ่ายเงินงวดตามสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล บริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารในต่างประเทศเพื่อค้ำประกันการคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้จ่ายออกไป (พร้อมดอกเบี้ย) ในกรณีที่ผู้ซื้อรายใหม่หรือผู้ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่และ/หรือสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลได้

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯได้รับคำตอบแทนบางส่วนจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลหมายเลข 316 และ 336 จำนวนเงิน 3.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 113.58 ล้านบาท

ต่อมา เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯได้รับคำตอบแทนจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลหมายเลข 316, 340 และ 347 บางส่วนเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน 7.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 216.88 ล้านบาท บริษัทฯกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ซื้อรายใหม่และผู้ต่อเรือสำหรับเงินส่วนที่เหลือจากสัญญาแปลงหนี้ใหม่

### การแก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลสำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 335 ฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 กับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย โดยมีรายละเอียดการแก้ไขหลักๆ คือ แก้ไขราคาเรือเดินทะเลจากจำนวน 29,999,997 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 23,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และแก้ไขวันส่งมอบเรือเดินทะเลจากวันที่ 30 มีนาคม 2555 (รวมระยะเวลาผ่อนผัน 90 วัน) เป็นวันที่ 31 มกราคม 2556

### การส่งมอบเรือเดินทะเลตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลกับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2555 เรือเดินทะเลลำที่สอง (ตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 334) ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ (บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด) ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้โอนเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลและต้นทุนทางตรงอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลลำดังกล่าวจำนวนรวม 29.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 917.53 ล้านบาทไปบันทึกเป็นต้นทุนเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ของบริษัทย่อยทางอ้อมดังกล่าว

### การส่งมอบเรือเดินทะเลตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลกับผู้ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd. ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เรือเดินทะเลจำนวน 4 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อม 4 บริษัทในประเทศสิงคโปร์ ดังต่อไปนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ต้นทุนค่าต่อเรือเดินทะเลและ ต้นทุนทางตรงอื่น
10 สิงหาคม 2555	บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	27.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 859.95 ล้านบาท)
19 กันยายน 2555	บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	27.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 860.83 ล้านบาท)
22 ตุลาคม 2555	บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	27.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 846.08 ล้านบาท)
29 พฤศจิกายน 2555	บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	27.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 846.97 ล้านบาท)

## 20. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ยอดคงเหลือต้นปี	211,832	329,044	168,155	324,784
จ่ายเพิ่ม	50,796	40,085	35,318	-
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืม				
ระยะยาว	(91,485)	(89,849)	(3,660)	(6,063)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(54,637)	(82,317)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียม				
ทางการเงินเนื่องจากการยกเลิก				
วงเงินกู้ยืมและการลดวงเงินกู้ยืม	(39,895)	(81,749)	(39,895)	(81,749)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(6,036)	14,301	(4,720)	13,500
ยอดคงเหลือปลายปี	125,212	211,832	100,561	168,155

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอวงเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 39.90 ล้านบาท (2554: 81.75 ล้านบาท) เนื่องจากการยกเลิกวงเงินกู้ยืมและการลดวงเงินกู้ยืม การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง

## 21. โบนัสพนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 โบนัสพนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

จ่ายชำระภายใน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
1 ปี	44,223	66,761	40,890	61,556
2 - 3 ปี	22,986	54,028	21,227	49,836
รวม	67,209	120,789	62,117	111,392





(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อ และจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่	
	วงเงินที่ 1	
	2555	2554
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,200,759	2,155,001
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(6,188)	(11,399)
รวม	1,194,571	2,143,602
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(481,890)	(286,951)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด ชำระภายในหนึ่งปี	712,681	1,856,651

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	วงเงินกู้ยืม เพื่อนำไปใช้ในการ			วงเงินกู้ยืม เพื่อนำไปจัดซื้อ		รวม
	สั่งต่อและจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่			เรือเดินทะเล		
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 3	
ยอดคงเหลือต้นปี	2,766,713	177,862	-	4,081,800	-	7,026,375
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	933,185	-	1,642,536	1,535,580	920,843	5,032,144
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียม						
ทางการเงิน	3,586	339	1,755	25,456	434	31,570
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียม						
ทางการเงินรอตัดจ่าย						
เนื่องจากการยกเลิกวงเงินกู้ยืม	3,229	-	-	-	-	3,229
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่						
ยังไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	36,684	-	36,684
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(3,660)	-	(33,187)	(44,048)	(10,590)	(91,485)
จ่ายคืนเงินกู้	(679,067)	-	(10,859)	(484,397)	-	(1,174,323)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(153,372)	-	-	(602,924)	(108,341)	(864,637)
จ่ายคืนเงินกู้เนื่องจากการ						
ยกเลิกวงเงินกู้ยืม	(708,563)	-	-	-	-	(708,563)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(80,210)	(5,950)	(12,670)	(124,055)	(1,118)	(224,003)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,081,841	172,251	1,587,575	4,424,096	801,228	9,066,991

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อ และจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่ วงเงินที่ 1
ยอดคงเหลือต้นปี	2,143,602
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	368,092
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	964
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายไปบริษัทย่อย	4,358
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่าย เนื่องจากการยกเลิกวงเงินกู้ยืม	3,229
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่าย	(3,660)
จ่ายคืนเงินกู้	(552,809)
จ่ายคืนเงินกู้เนื่องจากการยกเลิกวงเงินกู้ยืม	(708,563)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(60,642)
ยอดคงเหลือปลายปี	1,194,571

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

## 22.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือเดินทะเลที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 บริษัทฯ จำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่โดยการแปลงหนี้ใหม่จำนวน 9 ฉบับ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 บริษัทฯ จึงชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนสำหรับตัวเรือเดินทะเลต่อไป

ตัวเรือเดินทะเล หมายเลข	วันที่ชำระคืน เงินกู้ยืมก่อนกำหนด	จำนวนวงเงินกู้ยืมที่ไม่ได้ เบิกถอนและยกเลิก (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	จำนวนเงินกู้ยืมที่ ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
315	24 มกราคม 2555	22,800,001	7,599,999
316	27 กรกฎาคม 2555	22,800,001	7,599,999
336	-	24,000,000	-
334	-	5,600,000	-
335	-	5,600,000	-
347	31 สิงหาคม 2555	22,800,001	7,599,999
รวมปี 2555		103,600,003	22,799,997
329	26 เมษายน 2554	12,000,002	11,999,998
330	7 เมษายน 2554	12,000,002	11,999,998
313	26 กรกฎาคม 2554	15,200,001	15,199,999
331	-	2,400,000	-
333	25 ตุลาคม 2554	12,000,002	11,999,998
รวมปี 2554		53,600,007	51,199,993

รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของ งานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุ ในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม เท่ากับร้อยละ 60 ของราคา ตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล แต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับร้อย ละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อ เรือเดินทะเลแต่ละลำ ซึ่งจะถูกเบิก ถอนในเวลารับเรือเดินทะเล และ จะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายเงินกู้ยืม สำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเลเต็ม จำนวน
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล แต่ละลำ	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเล ลำแรก

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว เมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ	วงเงินกู้ยืมของเรือเดินทะเลแต่ละลำ จะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงิน สำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับ เงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ ซึ่งจะ จ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะ เริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือเดินทะเล แต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ข) การโอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาตั้ง ต่อเรือเดินทะเล ค) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงิน รายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องจาก สัญญาตั้งต่อเรือเดินทะเล ของบริษัทฯ	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็น ลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็น เจ้าของเรือเดินทะเล ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้า บริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของค่าชดเชยต่างๆของเรือ เดินทะเล จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของวงเงินประกันภัยเรือเดิน ทะเล ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของเงินรายได้จากเรือเดิน ทะเล และการจดจำนำบัญชีเงิน รายได้ของเรือเดินทะเลแต่ละลำ และบัญชีเงินชำระคืนของเรือ แต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค้ำประกันอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค้ำประกันอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค้ำประกันทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท เอปียี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด หนึ่งในสามบริษัทย่อย (เรียกว่า “บริษัทย่อย เอสพีซี” ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อนี้) จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัท เอปียี) โดย บริษัทฯถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่งจำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเพื่อใช้สำหรับการสั่งต่อเรือเดินทะเล ประเภทขนส่งซีเมนต์ที่บริษัทย่อยเอสพีซีสั่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 จำนวนเงินกู้ดังกล่าวเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของ งานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุ ในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม เท่ากับร้อยละ 60 ของราคา ตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่ง ต่อเรือเดินทะเล ซึ่งจะถูกลบออก ในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้ วงเงินนี้ในการจ่ายเงินกู้ยืม สำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล จำนวนร้อยละ 60 ของราคาตาม สัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเล

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากวงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล) เมื่อรับ เรือเดินทะเล	ยอดรวมของการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม (วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดิน ทะเล) จะชำระคืนเป็นงวดราย ไตรมาสแต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดิน ทะเล และจำนวนคงเหลือทั้งหมด จะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบ กำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้ การ ชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้น หลังจากได้รับเรือเดินทะเลแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริ เออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (ผู้ถือ หุ้นของบริษัทย่อยเอสพีซี) ข) การค้ำประกันที่จำกัด เฉพาะส่วนจากบริษัทฯ และจากผู้ร่วมค้าอีก 2 บริษัทตามสัดส่วนการถือ หุ้นในกิจการ คือ การ ค้ำประกันจากบริษัทฯ ร้อยละ 50 และจากผู้ร่วม ค้าอีกร้อยละ 50 ค) การโอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาส่ง ต่อเรือเดินทะเล	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็น ลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์ในรายได้ที่ มีในสัญญา Time Charter กับ Charterer ให้เป็นลำดับแรก ค) การค้ำประกันที่จำกัดเฉพาะส่วน จากบริษัทฯและจากผู้ร่วมค้าอีก 2 บริษัทตามสัดส่วนการถือหุ้นใน กิจการ (ถือหุ้นร้อยละ 50 ใน แต่ละผู้ร่วมค้า) ในจำนวนรวม สูงสุด 8 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา ดังนั้น จำนวน สูงสุดของการค้ำประกันจาก บริษัทฯคือ 4 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา



วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
	ง) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงิน รายงวดจากผู้ให้การค้ำ ประกันที่เกี่ยวข้องกับ สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล	ง) การจำหน่ายหุ้นของบริษัท เอปี้ซี วัน ฟิทีอี ลิมิตัด (บริษัทย่อยเอสพีซี) จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของเงินประกันภัยเรือเดิน ทะเล ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของเงินรายได้จากเรือเดิน ทะเล และการจดจำนำบัญชีเงิน รายได้ของเรือเดินทะเลและบัญชี เงินชำระคืนของเรือเดินทะเล

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอปี้ซี วัน ฟิทีอี ลิมิตัด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข  
ทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่าอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ
- ข) ค่าคงสัดส่วนของส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อผลรวมของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่า  
ร้อยละ 20

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัท เอปี้ซี วัน ฟิทีอี ลิมิตัด อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อขอ  
ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ยืมและแก้ไขเงื่อนไขอื่นๆ

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (บริษัทย่อย  
เอสพีซี) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank  
N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้  
ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือเดินทะเลต่อใหม่ประเภท  
ขนส่งสินค้าเทกองขนาด Supramax ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่ง  
บริษัทย่อยเอสพีซีแต่ละแห่งได้ส่งต่อเรือเดินทะเลในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน วงเงินกู้ยืมคิด  
ดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบ  
กำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อ การซื้อหุ้น การเบิกถอนเงิน แต่ละครั้งให้เป็นไปตาม สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเลซึ่งจะเบิกเงินกู้ เมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ งวดสุดท้ายของเรือเดินทะเล แต่ละลำ	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวด สุดท้ายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ
การชำระคืน	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือ เดินทะเลจะถูกชำระคืนงวด เดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือ เดินทะเลแต่ละลำโดยตัดจาก การเบิกเงินกู้ของวงเงิน สำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล	สำหรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ แบ่ง ชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็น รายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และ ชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ งวดสุดท้ายของเรือเดินทะเลแต่ละ ลำ
หลักประกัน	ก) จำน่าหุ้นของผู้กู้ ข) โอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาค้ำ ประกันการคืนเงินงวดที่ ออกโดยธนาคารพาณิชย์ ในประเทศจีน หรือ ธนาคาร/สถาบันการเงิน อื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเดินทะเลเป็น ลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของเงินได้และสัญญาเช่า เหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชี เงินได้ที่มีกับตัวแทน หลักประกัน

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
	ค) โอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาส่งต่อ เรือเดินทะเล ง) การค้ำประกันจากบริษัทฯ	จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกในสัญญาประกันภัย และ การเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ เดินทะเล ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็น หลักประกันร่วมของวงเงิน กู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดิน ทะเล

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

#### วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอปียี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอปียี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปียี”) ที่บริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่ จำนวน 2 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยเอสพีซีได้ส่งไปเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของ งานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุ ในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม เท่ากับร้อยละ 60 ของราคา ตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่ง ต่อเรือเดินทะเล ซึ่งจะถูกเบิกถอน ในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้ วงเงินนี้ในการจ่ายคืนเงินกู้ยืม สำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล จำนวนร้อยละ 60 ของราคาตาม สัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล	9.75 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดิน ทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากวงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล) เมื่อรับ เรือเดินทะเล	สำหรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ แบ่ง ชำระเท่าๆกันจำนวน 39 งวดเป็น รายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 380,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และ ชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,980,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวด สุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะ ครบกำหนด 3 เดือนหลังจากการ เบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือ เดินทะเลแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาสั่ง ต่อเรือเดินทะเล ข) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงิน รายงวดจากผู้ให้การค้ำ ประกันที่เกี่ยวข้องกับ สัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้ เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกในสัญญาประกันภัย และ การเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ เดินทะเล ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็น ระยะเวลา

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
	ก) จำนำหุ้นของ บริษัท เอบีซี พู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อยเอสพีซี) ง) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี พู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิ เตด (บริษัทย่อยเอสพีซี) จ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ และจากผู้ร่วมค้าอีก 2 บริษัทตามสัดส่วนการถือ หุ้นในกิจการ คือ การค้ำ ประกันจากบริษัทฯ ร้อย ละ 50 และจากผู้ร่วมค้าอีก ร้อยละ 50	ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับ ตัวแทนหลักประกัน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี พู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อยเอสพีซี) ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯและ จากผู้ร่วมค้าอีก 2 บริษัทตาม สัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ (ถือหุ้นร้อยละ 50 ในแต่ละ ผู้ร่วมค้า) ในจำนวนรวมสูงสุด 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้น จำนวนสูงสุดของการ ค้ำประกันจากบริษัทฯคือ 4 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอบีซี พู ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

## 22.2 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 วันที่ 29 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทฯและบริษัท ย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาเงินกู้ยืมหลักลงวันที่ 18 มกราคม 2550 กับธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ก) วงเงินกู้จำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR ลบ 1.00 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล โดยมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 29 ธันวาคม 2553 (ระยะเวลาเบิกถอน) และมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 12 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากระยะเวลาปลอดการชำระหนี้ 1 ปีสิ้นสุดลงนับแต่วันที่มีการเบิกถอนเงินกู้ครั้งแรก
- ข) วงเงินแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ค) วงเงินแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท (swap facility) สำหรับการเปลี่ยนหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งเป็นไปตามอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินกู้เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาแล้ว

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน (เพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสอง) กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารในประเทศอีก 2 แห่ง เพื่อ (1) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (3) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อให้ครอบคลุมการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา (swaps) และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2555 และวันที่ 24 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 บริษัทได้ลงนามในสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (USD Interest Rate Swap) ของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระดอกเบี้ยเป็นรายไตรมาสเช่นเดียวกับกำหนดการชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา สัญญาแลกเปลี่ยนดังกล่าวจะมีผลสำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวคำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
- ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

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

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันจำนวนเงิน 250.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารต่างประเทศสาขากรุงเทพฯแห่งหนึ่ง และธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 4 แห่ง เพื่อจัดหาเงินสำหรับการซื้อเรือเดินทะเลเมื่อสองเพิ่มเติมในกรณีที่บริษัทฯต้องการซื้อเงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือเดินทะเล เงินกู้ยืมมีการชำระคืนเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้



ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลวงเงินที่ 2 ได้หมดอายุ ในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 ต่อมา เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินกู้ยืมมีหลักประกันเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555 และยกเลิกธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งจากผู้ให้กู้ทำให้วงเงินกู้ยืมลดลงเหลือ 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินกู้ยืมมีหลักประกันฉบับที่ 2 เพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ยืมไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556 แก้ไขส่วนเพิ่มสำหรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และยกเลิกธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งจากผู้ให้กู้ ดังนั้น วงเงินกู้ยืมรวมจึงลดลงเหลือ 150.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้เมื่อมีการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
- ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือเดินทะเลต่อใหม่หรือเรือเดินทะเลมือสองประเภทขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ในกรณีที่บริษัทฯ ต้องการซื้อในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือเดินทะเล เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม และมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2555 (ระยะเวลาเบิกถอน) เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

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

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลวงเงินที่ 3 ได้หมดอายุในวันที่ 30 ธันวาคม 2555 อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมมีหลักประกันเพื่อยาวระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 69.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2556

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 สรุปได้ดังนี้				
(หน่วย: ล้านบาทหรือสหรัฐอเมริกา)				
วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
			2555	2554
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่				
วงเงินที่ 1	DNB NOR Bank ASA, สาขา ประเทศสิงคโปร์และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	167.20
			293.60	88.00
วงเงินที่ 2	NIBC Bank Ltd. ประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี วัน ฟิรฟ์ ลิมิตัด - บริษัทย่อย เอสพีซีแห่งหนึ่งของกิจการที่ควบคุม ร่วมกัน	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	22.80
			22.80	11.40
วงเงินที่ 3	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96
			84.96	21.24
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ฟู ฟิรฟ์ ลิมิตัด และ บริษัท เอบีซี ฟู ฟิรฟ์ ลิมิตัด - บริษัทย่อย เอสพีซีของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	45.60
			-	45.60
			-	-

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้
			สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	2555	2554
				2555	2554
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อหรือคืนทะเล					
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย ในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านดอลลาร์ เหรียญ สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านดอลลาร์ บาท	200.00 ล้านดอลลาร์ เหรียญ สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านดอลลาร์ บาท
วงเงินที่ 2	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด สาขากองเทพฯ และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	150.00	200.00
วงเงินที่ 3	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	100.00	-
					69.98
					-

บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีซีของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่วงเงินที่ 2 และวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯ คิดเป็นจำนวนเงิน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ (2554: จำนวนเงิน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ)

บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีซีของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่วงเงินที่ 4 และวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯ คิดเป็นจำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ (2554: ไม่มี)

## 23. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2555	2554
ยอดคงเหลือต้นปี	64,637	67,237
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	27,857	24,222
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(22,217)	(29,780)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,578)	2,958
ยอดคงเหลือปลายปี	67,699	64,637

## 24. ตำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินตำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นปี	63,023	57,408	57,001	51,551
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,630	3,849	3,497	3,721
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,179	2,082	2,105	2,016

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	1,545	-	1,759	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(65)	(316)	(64)	(287)
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ปลายปี	70,312	63,023	64,298	57,001
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	70,312	63,023	64,298	57,001

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,630	3,849	3,497	3,721
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,179	2,082	2,105	2,016
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	5,809	5,931	5,602	5,737
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรับรู้ในรายการต่อไปในงบกำไรขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	3,829	3,568	3,622	3,374
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	1,980	2,363	1,980	2,363

ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสะสมที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวนเงิน 1.53 ล้านบาท (2554: ไม่มี) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 1.74 ล้านบาทและ 2554: ไม่มี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันประเมินสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	3.80	4.70	3.80	4.70
อัตราการขึ้นเงินเดือนใน อนาคต (ขึ้นกับช่วงอายุ)	6.50	6.50	6.50	6.50
อัตราการเปลี่ยนแปลงใน จำนวนพนักงาน	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00

จำนวนเงินภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์สำหรับปีปัจจุบันและสองปีย้อนหลังมีดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	ภาระผูกพันตามโครงการ ผลประโยชน์		การปรับปรุงตามประสบการณ์ที่ เกิดจากหนี้สินโครงการ	
	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ
ปี 2555	70,312	64,298	(3,392)	(2,937)
ปี 2554	63,023	57,001	-	-
ปี 2553	57,408	51,551	-	-

## 25. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

## 26. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2554: 3.59 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 2.13 ล้านบาท (2554: 2.60 ล้านบาท)



## 27. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,008,349	745,205	192,939	202,341
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,157	5,321	3,726	3,887

## 28. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2555 และ 2554 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากรายการปีก่อนๆ

บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 1 มกราคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 1,657.52 ล้านบาท (2554: 1,641.90 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 1,253.62 ล้านบาท (2554: 1,430.74 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 35.04 ล้านบาท (2554: 252.96 ล้านบาท)

## 29. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเดินทะเลของบริษัทย่อยเป็นเรือไทย ในปี 2555 บริษัทย่อยมีเรือเดินทะเล 18 ลำ (2554: 11 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2555 และ 2554 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตาม							
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		ประกาศอธิบดีกรมสรรพากร		กิจการที่ไม่ได้รับ		รวม	
			เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		ยกเว้นภาษีเงินได้			
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
รายได้	1,749,552	1,557,487	1,134,820	1,310,063	1,426,048	1,522,956	4,310,420	4,390,506
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,726,415)	(1,056,272)	(1,144,178)	(960,607)	(1,059,191)	(984,530)	(3,929,784)	(3,001,409)

## 30. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

## 31. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small handy sized) และขนาดกลาง (Supramax) สำหรับขนสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่น นอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิง” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

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

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,231,024	2,147,190	-	-	2,231,024	2,147,190	(50,503)	(44,540)	2,180,521	2,102,650
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	1,396,593	1,133,442	1,396,593	1,133,442	(89,577)	(157,177)	1,307,016	976,265
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,231,024	2,147,190	1,396,593	1,133,442	3,627,617	3,280,632	(140,080)	(201,717)	3,487,537	3,078,915
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(358,053)	(333,022)	(358,053)	(333,022)	140,080	201,717	(217,973)	(131,305)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(570,871)	(327,084)	(570,871)	(327,084)	-	-	(570,871)	(327,084)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(928,924)	(660,106)	(928,924)	(660,106)	140,080	201,717	(788,844)	(458,389)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	2,231,024	2,147,190	467,669	473,336	2,698,693	2,620,526	-	-	2,698,693	2,620,526

### 32. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 3.13 ล้านบาท (2554: 2.66 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.89 ล้านบาท 2554: 2.41 ล้านบาท)

### 33. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลได้อนุมัติเพื่อจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ณ วันที่ ปิดสมุดทะเบียนหุ้น หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก เป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและ สัญชาติต่างด้าวจากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ (1,039,520,600 หุ้น)

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2555 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับ เงินปันผล	หุ้นที่นายทะเบียน หลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	เงินปันผล ต่อหุ้น	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2555	(หุ้น) 1,039,378,300	(หุ้น) 142,300	(บาท) 0.10	(ล้านบาท) 103.94	3 ธันวาคม 2555
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2555	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 6 สิงหาคม 2555	1,039,187,097	333,503	0.10	103.91	3 กันยายน 2555
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 14 พฤษภาคม 2555	1,039,380,297	140,303	0.10	103.94	12 มิถุนายน 2555
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 26 มีนาคม 2555	1,039,382,300	138,300	0.15	155.91	5 เมษายน 2555
รวม				0.45	467.70	

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2554 มีดังต่อไปนี้

อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับ เงินปันผล (หุ้น)	หุ้นที่นายทะเบียน หลักทรัพย์เป็นผู้ถือ (หุ้น)	เงินปันผล ต่อหุ้น (บาท)	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท วันที่ 3 พฤศจิกายน 2554	1,039,379,450	141,150	0.15	155.90	1 ธันวาคม 2554
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท วันที่ 4 สิงหาคม 2554	1,039,376,100	144,500	0.15	155.91	2 กันยายน 2554
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท วันที่ 12 พฤษภาคม 2554	1,039,373,000	147,600	0.10	103.94	8 มิถุนายน 2554
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 14 มีนาคม 2554	1,039,378,200	142,400	0.22	228.66	25 มีนาคม 2554
รวม			0.62	644.41	

### 34. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 34.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลที่ต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2555		2554	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัท	122.60	3,755.43	268.40	8,505.92
บริษัทย่อย	-	-	53.90	1,708.15
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตาม สัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้น (50%) - กับคู่ต่อเรือในประเทศอินเดีย*	25.65	785.70	28.50	903.20
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - กับคู่ต่อเรือในประเทศจีน	43.52	1,333.21	-	-
รวม	191.77	5,874.34	350.80	11,117.27

\* ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37.2 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายหุ้นและทำการซื้อขายหุ้นเสร็จเรียบร้อย ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีอำนาจควบคุม บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ร้อยละ 100 ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556

#### 34.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ค่าธรรมเนียม ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		กำหนดจ่ายชำระ ค่าธรรมเนียม ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2555 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	2554 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือเดินทะเลใหม่					
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	88.00	204.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดิน ทะเลแต่ละลำ
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	11.40	11.40	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดิน ทะเล



วงเงิน	ค่าธรรมเนียม ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		กำหนดจ่ายชำระ	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ค่าธรรมเนียม	
		2555	2554	ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	
		(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 1.15 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	21.24	84.96	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดิน ทะเลแต่ละลำ
วงเงินที่ 4	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	45.60	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดิน ทะเลแต่ละลำ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล					
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	-	108.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	26 มีนาคม 2555
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	150.00	200.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 มิถุนายน 2556
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	69.98	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 ธันวาคม 2556

เนื่องจากบริษัทถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีซีของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น จำนวนเงินที่ยังไม่ได้มีการเบิกใช้ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่วงเงินที่ 2 และวงเงินที่ 4 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

### 34.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่น (บริษัท บทด จำกัด) ที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท (2554: 10.13 ล้านบาท)

### 34.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรือเดินทะเลระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ (เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำจะแจ้งความประสงค์ในภายหลัง) กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือเดินทะเลมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีกครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือเดินทะเลดังกล่าว

ครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือเดินทะเลดังกล่าว เป็นเรือเดินทะเลที่ส่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือ ในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายใน ระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯ จะต้องชำระค่าปรับจำนวนเงิน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ ได้ส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้า

ในปี 2554 บริษัทฯ ได้โอนสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลจำนวน 3 ลำซึ่งเป็นที่แน่นอนแล้วดังกล่าว แก่บริษัทย่อยเอสพีซีแต่ละแห่งของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น ภาระผูกพันในส่วนที่เป็นของ บริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยเอสพีซี แต่ละแห่ง (โดยการถือหุ้นผ่านกิจการที่ควบคุมร่วมกัน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อยเอสพีซีแห่งหนึ่งของกิจการที่ ควบคุมร่วมกัน) ได้ชำระค่าปรับแก่ผู้เช่าเรือเดินทะเลเนื่องจากการส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้าเป็น จำนวนเงิน 2.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 65.61 ล้านบาท (2554: 0.65 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 20.60 ล้านบาท) โดยส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวเท่ากับ ร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมหรือคิดเป็นจำนวนเงิน 1.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 32.81 ล้านบาท (2554: 0.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 10.30 ล้านบาท) ซึ่งบันทึกอยู่ในบัญชี สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในงบแสดงฐานะการเงินรวม ทั้งนี้ จำนวนดังกล่าวจะหักจากการชำระค่า ต่อเรือซีเมนต์งวดสุดท้ายแก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเลตามที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล ซึ่งส่งต่อโดย บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37.2 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนาม ในสัญญาซื้อขายหุ้นและทำการซื้อขายหุ้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ในบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเคยเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันจนถึง วันที่ 18 มกราคม 2556

### 34.5 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาซื้อเรือเดินทะเล

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดิน ทะเลจำนวน 2 ลำกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ราคาเรือเดินทะเลที่ซื้อ	กำหนดการรับ มอบเรือเดินทะเล
บริษัท ฟรีเซียส พอนด์ส จำกัด	13.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 405.87 ล้านบาท)	ระหว่างวันที่ 15 มกราคม 2556 ถึง 15 มีนาคม 2556
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	14.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 436.50 ล้านบาท)	ระหว่างวันที่ 15 มกราคม 2556 ถึง 15 มีนาคม 2556

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตามบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสองกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 27.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 842.37 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2556 บริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายเงินมัดจำจำนวนรวม 2.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 83.51 ล้านบาท โดยนำฝากไว้ในบัญชีร่วมเพื่อผู้ซื้อและผู้ขาย

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2554 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 1 ลำกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ราคาเรือเดินทะเลที่ซื้อ	กำหนดการรับมอบเรือเดินทะเล
บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	19.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 617.98 ล้านบาท	ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2554 ถึง 31 มกราคม 2555

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตามบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสองกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งจำนวน 7.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 221.84 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555 บริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายเงินงวดสุดท้ายและรับมอบเรือเดินทะเลแล้ว

### 35. เครื่องมือทางการเงิน

#### 35.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น และเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

##### ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555							
อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครอบคลุมภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
				เงินเหรียญสหรัฐ	เงินเหรียญสหรัฐ	เงินบาท	
				สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,290,546	495,481	114,988	1,901,015	0.64 - 1.25	0.10 - 0.40	0.75
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	216,784	216,784	-	-	-
รวม	1,290,546	495,481	331,772	2,117,799			
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้า	-	-	1,722	1,722	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	9,066,991	-	9,066,991	-	1.51 - 3.13	6.38
รวม	-	9,066,991	1,722	9,068,713			

(หน่วย: พันบาท)

## งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

	อัตรา ดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	อัตรา ดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดุลล	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงิน บาท
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>								
เงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	343,023	-	302,508	745	646,276	1.25	0.10 - 0.30	0.75
ลูกหนี้การค้าและ ลูกหนี้อื่น	-	-	-	1,088,380	1,088,380	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัทย่อย	-	2,352,507	-	-	2,352,507	0.40	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว แก่กิจการที่ควบคุม ร่วมกัน	-	-	-	410,035	410,035	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>343,023</b>	<b>2,352,507</b>	<b>302,508</b>	<b>1,499,160</b>	<b>4,497,198</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	6	6	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	2,626,665	2,626,665	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	1,195,570	-	1,195,570	-	1.51 - 1.56	-
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,195,570</b>	<b>2,626,671</b>	<b>3,822,241</b>			

(หน่วย: พันบาท)

## งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

	อัตรา ดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดุลล	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	ยูโร	เงินบาท
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>								
เงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	3,971,729	349,898	53,084	4,374,711	0.20 - 1.50	1.37,	0.10 - 0.50	0.75
ลูกหนี้การค้าและ ลูกหนี้อื่น	-	-	125,094	125,094	-	2.25	-	-
<b>รวม</b>	<b>3,971,729</b>	<b>349,898</b>	<b>178,178</b>	<b>4,499,805</b>				
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	33,150	33,150	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	7,026,375	-	7,026,375	-	-	1.54 - 3.31	6.50
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>7,026,375</b>	<b>33,150</b>	<b>7,059,525</b>				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554										
	อัตรา	อัตรา	อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)				
	ดอกเบี้ยคงที่ -	ดอกเบี้ยคงที่ -	ปรับขึ้นลง			อัตราดอกเบี้ย	คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
	ครบกำหนด	ครบกำหนด	ตามราคาดุลล					เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงิน
	ภายใน 1 ปี	เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย					สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	บาท
สินทรัพย์ทางการเงิน										
เงินสดและรายการ	2,624,935	-	92,658	1,926	2,719,519	0.20 - 1.50	0.10 - 0.50	0.75		
เทียบเท่าเงินสด										
ลูกหนี้การค้าและ	-	-	-	771,933	771,933	-	-	-		
ลูกหนี้อื่น										
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	-	2,275,428	-	-	2,275,428	0.40	-	-		
แก่บริษัทย่อย										
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	-	270,960	270,960	-	-	-		
แก่กิจการที่ควบคุม										
ร่วมกัน										
รวม	2,624,935	2,275,428	92,658	1,044,819	6,037,840					
หนี้สินทางการเงิน										
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	524	524	-	-	-		
เงินที่ตรงจากกิจการ	-	-	-	3,430,581	3,430,581	-	-	-		
ที่เกี่ยวข้องกัน										
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	2,143,602	-	2,143,602	-	1.58 - 1.74	-		
รวม	-	-	2,143,602	3,431,105	5,574,707					

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า  
กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตรา  
ต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ใน  
การดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	1,220.66	1,345.85	0.0325	0.0314
เงินฝากประจำสกุลเงินยูโร	-	7.45	-	-	-	1.2905

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555				
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
		จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)				
1,220.66 ล้านบาท	37.29 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	-	รายไตรมาสตาม กำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554				
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
		จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)				
1,345.85 ล้านบาท	41.12 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	-	รายไตรมาสตาม กำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565
10.06 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	7.51 ล้านยูโร	-	1.3313, 1.3503	กุมภาพันธ์ 2555 และ มีนาคม 2555 ตามวันที่ ครบกำหนดเงินฝาก ประจำ



### 35.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

### 36. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.66:1 (2554: 0.49:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.25:1 (2554: 0.47:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 37. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

- 37.1 เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2556 เรือเดินทะเลลำที่สามภายใต้สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่กับคู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย ได้เสร็จสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯในประเทศสิงคโปร์ (บริษัท ฟรีเซียส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด) ราคาตามสัญญาของเรือเดินทะเลหมายเลข 335 คือ 23.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 692.28 ล้านบาท

37.2 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามในหนังสือสัญญาซื้อขายหุ้นกับ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ขาย”) เพื่อซื้อหุ้นสามัญของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน บริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ในราคาหุ้นละ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในวันสรุปสัญญาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้ชำระค่าซื้อหุ้นจำนวน 1 เหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 29.79 บาท บวกกับการชำระเงินให้แก่ผู้ขายเพื่อเป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นคงเหลือซึ่งผู้ขายได้เคยให้แก่บริษัท เอบีซี เป็นเงิน 13.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 416.78 ล้านบาท ดังนั้นบริษัท เอบีซี ได้กลายมาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 และไม่ถือเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันอีกต่อไป

นอกเหนือจากสัญญาซื้อขายหุ้นดังกล่าวข้างต้น บริษัท เอบีซี (ในฐานะผู้ให้สัญญา) ยังได้เข้าทำสัญญาทางเลือก (Option Deed) กับผู้ขายในวันที่ 18 มกราคม 2556 โดยให้ผู้ขายมีทางเลือกในการซื้อหุ้นทุนจดทะเบียนร้อยละ 50 ของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี รวมถึงของบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ที่อาจตั้งขึ้นใหม่ในอนาคต (“หลักทรัพย์ทางเลือก”) ในราคาที่บริษัทฯ ได้ลงทุนไปในบริษัท เอบีซี (รวมถึงเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น) บวกดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี ทั้งนี้ ผู้ขายจะต้องใช้สิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ทางเลือกของบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี แต่ละบริษัทภายในระยะเวลา 60 วัน โดยนับจาก 30 วันหลังจากวันที่รับมอบเรือเดินทะเลแต่ละลำของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ตามเงื่อนไขภายใต้สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละฉบับ

นอกเหนือจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหนังสือยืนยันเกี่ยวข้องกับโครงการต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ที่เรือต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 ให้แก่ ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) และ Varada Marine Pte. Limited (ตามที่เกี่ยวข้อง) เพื่อดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) จัดให้บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด ยินยอมขยายระยะเวลาการยกเลิกสัญญาภายใต้สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลลงวันที่ 22 เมษายน 2553 เพื่อต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 378 ไปถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2556
- (2) สำหรับสัญญา Time Charter ที่จะเข้าทำกับ Ultratech Cement Ltd. (ซึ่งเป็น Charterer ของเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำที่กำลังต่อ) ในเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ลำที่ 4 นั้น จัดให้บริษัทฯ หรือบริษัทที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทฯ เข้าทำสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลฉบับใหม่ (ไม่ว่าโดยการแปลงหนี้ใหม่ในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลเดิม หรือการเข้าทำสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลฉบับใหม่) กับผู้ต่อเรือสำหรับเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์อีกจำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน (“เรือเดินทะเลส่งต่อลำใหม่” ซึ่งจะเป็นเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ลำที่ 4 ที่จะส่งต่อ) แทนที่สัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลฉบับลงวันที่ 22 เมษายน 2553 เพื่อต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 379 ระหว่างบริษัท เอบีซี ฟู ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้ซื้อกับผู้ต่อเรือ

- (3) ใช้ความพยายามอย่างผู้ทำธุรกิจการค้าในการดำเนินการให้มีการถอนการค้าประกันที่ออกโดย Varada Marine Pte. Limited และบริษัทในเครือ (ในฐานะผู้ร่วมทุน) ให้กับธนาคารสองแห่ง สำหรับเงินกู้เพื่อใช้ในการส่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ

รายการดังกล่าวเป็นไปตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 1/2013 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556

- 37.3 เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี ทรี”) ได้ลงนามในสัญญายกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล โดยยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ฉบับลงวันที่ 22 เมษายน 2553 กับ ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือเดินทะเลขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวตตันสำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 380 (“เรือเดินทะเล”) เนื่องจากบริษัท เอบีซี ทรี ได้ส่งต่อเรือเดินทะเลลำใหม่กับผู้ต่อเรือในประเทศจีนแล้ว รายละเอียดของสัญญายกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลสำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 380 มีดังนี้

ตัวเรือเดินทะเล หมายเลข	เดทเวตตัน	วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือเดินทะเล	ราคาตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดที่บริษัท เอบีซี ทรี ได้ ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือไปแล้ว (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
380	20,000	22 เมษายน 2553	28,500,000	5,700,000

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท เอบีซี ทรีได้รับเงินจำนวน 6.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 199.90 ล้านบาท (รวมดอกเบี้ยจำนวน 1.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ดังกล่าว

- 37.4 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2556 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 103.95 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากการได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

### 38. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน แสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	62,061	138,042	21,098	85,813
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7,077	3,947	35,531	24,358
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	76,800	71,800
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	15,768	41,882	12,796	41,882
น้ำมันเชื้อเพลิง	4,791	2,176	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	3,366	1,997	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	774	591	-	-
อื่นๆ	2,190	1,372	1,465	438
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6,330	3,960	1,465	438
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	96,027	190,007	147,690	224,291
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	228,589	189,445
เงินลงทุนในการร่วมค้า	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	3,418	3,524	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	260	260	260	260
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	13,386	8,550
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2,746	1,538	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	529,276	298,049	257	213
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	420	719	418	717
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล				
รอเรียกคืน	1,490	1,312	-	-
เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	-	12,500	-	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล -				
สุทธิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	145,580	207,373	125,976	141,608
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	4,088	6,684	3,283	5,306
อื่นๆ	1,169	419	78	76
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	152,327	228,288	129,337	146,990
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	688,447	532,378	372,247	346,175
รวมสินทรัพย์	784,474	722,385	519,937	570,466

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้า	56	1,046	-	17
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	85,750	108,250
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,423	1,504	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,366	1,882	124	171
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	1,444	2,107	1,335	1,942
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8,289	6,539	87,209	110,380
รายได้รับล่วงหน้า	1,120	2,721	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26,181	22,673	15,732	9,055
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	145	16	-	-
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>				
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	360	448	317	403
อื่นๆ	450	648	167	306
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	810	1,096	484	709
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>36,545</b>	<b>33,045</b>	<b>103,425</b>	<b>120,144</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	750	1,704	693	1,572
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	269,820	199,040	23,266	58,586
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	2,210	2,040	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,296	1,989	2,099	1,799
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>275,076</b>	<b>204,773</b>	<b>26,058</b>	<b>61,957</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>311,621</b>	<b>237,818</b>	<b>129,483</b>	<b>182,101</b>

บริษัท ฟรีเชียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	35,308	35,308	35,308	35,308
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	35,308	35,308	35,308	35,308
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	16,135	16,135	16,135	16,135
ส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,285	14,285	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	467	473	467	473
ยังไม่ได้จัดสรร	400,142	410,813	330,923	328,828
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,145)	(1,113)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	472,813	483,522	390,454	388,365
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	40	1,045	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	472,853	484,567	390,454	388,365
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	784,474	722,385	519,937	570,466

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	2555	2554
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	70,219	68,661	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	42,117	31,854	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	112,336	100,515	-	-
รายได้จากการให้บริการ	360	158	2,329	1,705
กำไรจากการขายอุปกรณ์	9	59	9	46
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาตั้งต่อเรือเดินทะเล	9,771	10,525	9,771	10,525
ดอกเบี้ยรับ	654	848	735	786
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	25
รายได้อื่น	106	72	88	-
เงินปันผลรับ	-	17	17,301	32,278
<b>รวมรายได้</b>	<b>123,236</b>	<b>112,194</b>	<b>30,233</b>	<b>45,365</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	40,510	28,550	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	7,026	4,287	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	18,387	10,650	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	65,923	43,487	-	-
ค่าเสื่อมราคา	29,331	21,102	130	158
ต้นทุนการให้บริการ	139	183	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	5,725	6,056	4,910	5,092
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,848	3,246	2,709	3,069
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	394	4	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	182	174	243	-
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>104,542</b>	<b>74,252</b>	<b>7,992</b>	<b>8,319</b>
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	18,694	37,942	22,241	37,046
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	(74)	248	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	18,620	38,190	22,241	37,046
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(13,947)	(14,354)	(5,014)	(10,214)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,673	23,836	17,227	26,832
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(133)	(119)	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>4,540</b>	<b>23,717</b>	<b>17,227</b>	<b>26,832</b>

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,455	23,643	17,227	26,832
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	85	74	-	-
กำไรสำหรับปี	4,540	23,717	17,227	26,832

(หน่วย: เหรียญสหรัฐฯ)

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.0043	0.0227	0.0166	0.0258

### 39. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556



# รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

## 1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิจิต้า ขาห์ และนายอิทธิชัย ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิจิต้า ขาห์ และนายอิทธิชัย ขาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด และนายกิริต ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 2.15 ล้านบาท (ปี 2554: 1.84 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2554: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอก ในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกัน ที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2556 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2555

## 2. ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิจิต้า ขาห์ และนายอิทธิชัย ขาห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ดังกล่าว

### ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกเหนือจากค่าตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหารแล้วนั้น ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัทฯ แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจาก 2 บริษัทดังกล่าวจำนวน 9.86 ล้านบาท (ปี 2554: 7.73 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.07 (ปี 2554: ร้อยละ 0.05) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2556 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตัวเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2555 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานของการให้บริการของผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด ในกรณีที่ราคาตัวเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตัวเครื่องบินอื่นแทน

## 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริการจัดการห้องพักและค่าบริการอื่นๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาวนิชิตา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจาก นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นกรรมการและผู้จัดการของ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายอุษรุ ภาลี วาเดีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

### ความสำคัญของการทำการรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงการบริหารจัดการห้องพักนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย รวมถึงค่าบริการจัดการห้องพัก จำนวน 2.25 ล้านบาท (ปี 2554: 1.49 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2554: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวนโยบายการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และค่าบริหารจัดการห้องพักกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานของการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

## 4. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

### ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

#### ความเกี่ยวข้องกัน

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

#### ความสำคัญของการทำการรายการ

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

#### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าว จำนวนรวม 2.38 ล้านบาท (ปี 2554: 2.46 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2554: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวนโยบายการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## 5. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์จากบริษัท คิวแอส จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จากบริษัท คิวแอส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากนาย กามาต กุมาร ดู ในฐานะผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) และเป็นหนึ่งในผู้บริหารของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์เป็นคู่สมรสของนางจาร์ ดู ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ บริษัท คิวแอส จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท คิวแอส จำกัด เป็นหนึ่งในคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ จำนวนรวม 1.29 ล้านบาท (ปี 2554: 1.76 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2554: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2556 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวแอส จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท คิวแอส จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานในการให้บริการของบริษัท คิวแอส จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอ ไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท คิวแอส จำกัด

อเนกกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องเพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์ สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

# ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
<b>1.</b>	<b>ข้อมูลทั่วไป</b>	
1.1	ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของบริษัทฯ	8
1.2	ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป	9 - 11
1.3	ชื่อ สถานที่ตั้ง ของบุคคลอ้างอิง	254
<b>2.</b>	<b>ข้อมูลทางการเงิน</b>	
2.1	ข้อมูลจากงบการเงินโดยสรุป	4 - 5
2.2	อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	4 - 5
<b>3.</b>	<b>ลักษณะการประกอบธุรกิจ</b>	
3.1	ลักษณะการประกอบธุรกิจโดยสังเขป	12 - 25
3.2	โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย	27
3.3	สรุปการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของลักษณะการประกอบธุรกิจ	32 - 51
<b>4.</b>	<b>ปัจจัยความเสี่ยง</b>	95 - 100
<b>5.</b>	<b>โครงสร้างผู้ถือหุ้นและการจัดการ</b>	
5.1	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	101
5.2	การจัดการ	
	• โครงสร้างองค์กร	30 - 31
	• โครงสร้างการจัดการ	102 - 107
	• การสรรหากรรมการและผู้บริหาร	56, 102, 104
	• กรรมการอิสระ - นโยบายของกรรมการอิสระ	68 - 69
	• ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร	56, 63 - 66
	• การกำกับดูแลกิจการ	55 - 74
	• การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	75
	• การควบคุมภายใน	76 - 77
	• ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทที่มีต่อการควบคุมภายใน	52 - 54, 71
	• รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	78 - 84
	• รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	85 - 94
5.3	นโยบายการจ่ายเงินปันผล	101
<b>6.</b>	<b>รายการระหว่างกัน</b>	
6.1	การเปิดเผยรายการระหว่างกัน	249 - 252
6.2	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ	249 - 252
6.3	มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน	249 - 252
6.4	นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกัน	249 - 252
<b>7.</b>	<b>คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน</b>	120 - 154
<b>8.</b>	<b>งบการเงิน</b>	
8.1	งบการเงิน	155 - 248
8.2	ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี	
	• ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี	54
	• ค่าบริการอื่น	54

# บุคคลอ้างอิง

## นายทะเบียนหลักทรัพย์ ▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก  
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110  
โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259  
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888  
E-mail : contact.tsd@set.or.th  
Website : <http://www.tsd.co.th>

## ▶ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1

อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2  
2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง  
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210  
โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6

## ธนาคารหลัก ▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

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

## ▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140  
โทรศัพท์ : 66-2 888 8800 โทรสาร : 66-2 888 8882  
Website : <http://www.kasikornbank.com>

## ▶ ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811  
โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743  
Website : <https://www.dnb.no>

## ผู้สอบบัญชี ▶ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท์ แอนด์ ยัง จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ  
10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เขียงศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)  
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย  
โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90  
E-mail : [ErnstYoung.Thailand@th.ey.com](mailto:ErnstYoung.Thailand@th.ey.com)  
Website : <http://www.ey.com/th>

## 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](mailto:singaporeinfo@wfw.com)  
Website : <http://www.wfw.com>



## บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคารีย์ฮาส ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

Email : [psl@preciousshipping.com](mailto:psl@preciousshipping.com), [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)

Home page : <http://www.preciousshipping.com>

Paper made from

