

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 41 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,525,054 เดทเวทตัน โดยเรือ 34 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 10 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้ฟิเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 นอกจากนั้น และอีกจำนวน 3 ลำ ในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบของตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิม 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาด อัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก ในปัจจุบันนี้ ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูงและความเข้มงวดที่มากขึ้นในกฎระเบียบควบคุมการปล่อยมลพิษ รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์ จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 2 ลำ ในปี 2557 โดยลำที่เหลือมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 เรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ ในอนาคตเรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 ทั้งนี้ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟิเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการ

สิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัท ให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองไทยไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ปี 2557 ปีแห่งความประหลาดใจ ในขณะที่ปี 2556 เป็นปีแห่งความแตกต่างโดยครึ่งปีหลังดีกว่าครึ่งปีแรกส่งผล ในแง่ดีต่ออุตสาหกรรมเดินเรือรอบโลก จึงทำให้มีการคาดการณ์ว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ตลาดฟื้นตัวซึ่งได้รอคอยกันมานาน แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจที่ผลลัพธ์ไม่เป็นไปตามคาด โดยปี 2557 เป็นปีที่แย่สำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลก ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ของปีนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ อันเป็นเครื่องบ่งบอกสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี และเนื่องจากเป็นปีที่น่าผิดหวัง จึงมีความเห็นส่วนใหญ่ว่าปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่ง

ความแตกต่างระหว่างครึ่งหลังของปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับครึ่งหลังของปี 2556 มีดังต่อไปนี้ การขนส่งแร่ เหล็กจากบราซิลไปจีนในปี 2557 มีปริมาณไม่มากเท่าปี 2556 การขนส่งจากบราซิลดีกว่าการขนส่งจากออสเตรเลียในแง่ของตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ ซึ่งบราซิลมากกว่าประมาณ 3 - 3.5 เท่า โดยในปี 2557 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็กไปจีนเพิ่มขึ้นถึง 110 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปี 2556 ซึ่งโดยปกติแล้ว เมื่อสองปีที่ผ่านมา ตัวเลขการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิลอยู่ในสัดส่วนที่เท่าๆกัน แต่ในปี 2557 ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซต์ลดลง ความแตกต่างอีกอย่างหนึ่งก็คือ ในปี 2557 รูปแบบการขนส่งตามฤดูกาลได้ขาดหายไป ตลาดเรือขนส่งเทกองนั้นมีรูปแบบที่มีปริมาณมากขึ้นอย่างรวดเร็วหรือเป็นไปตามฤดูกาล ทั้งนี้ จีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณมากเหมือนเคยเนื่องจากมาตรการปล่อยสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ฤดูกาลส่งออกธัญพืชจากอเมริกาใต้ก็ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะชาวนาพอใจที่จะเก็บธัญพืชไว้ในไซโลมากกว่าที่จะนำออกมาขายเนื่องจากค่าเงินดอลล่าร์อย่างต่อเนื่อง ด้วยปัจจัยดังกล่าวเมื่อเดือนมิถุนายน 2557 ไม่มีเรือจอร์เจียท่าเพื่อรอโหลดสินค้าธัญพืชในเขตน่านน้ำบราซิล ในขณะที่ในช่วงเดือนมิถุนายน 2556 มีเรือมากกว่า 100 ลำจอดรอโหลดสินค้าธัญพืช ณ ท่าเรือแห่งหนึ่งในบราซิล ปารานากัว

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองทำให้เราประหลาดใจอยู่เสมอ เราเคยมั่นใจอย่างมากว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ดี แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจ เช่นเดียวกันนี้ ปี 2558 มีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่ตกต่ำ แต่สุดท้ายอาจทำให้เราต้องประหลาดใจอย่างน่าอัศจรรย์ ทั้งนี้ ตลาดเรือเทกองอยู่ท่ามกลางวิกฤตมาเป็นเวลาเกือบเจ็ดปีแล้ว หวังว่านี่คงเป็นปีที่แย่ปีสุดท้าย

Hartland Shipping Service สรุปว่าการคาดการณ์ทั้งหมดสำหรับปี 2557 ผิดพลาด โดยระบุว่า “สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัด คือ ปี 2557 เป็นปีที่ภาคอุปสงค์ตกต่ำอย่างมาก สืบเนื่องจากปัจจัยหลายอย่างที่ไม่เป็นไปตามที่คาดไว้ กล่าวคือ ฤดูหนาวที่รุนแรงในสหรัฐอเมริกาและฤดูหนาวที่อากาศไม่หนาวมากในทวีปยุโรปส่งผลให้ปริมาณการขนส่งถ่านหินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกไปทางทิศตะวันออกลดลง การประกาศห้ามการส่งออกแร่ดิบของอินโดนีเซียในเดือนมกราคมส่งผลให้การขนส่งแร่อะลูมิเนียมและแร่เหล็กลดลง ในฤดูใบไม้ผลิ จีนได้ยกเลิกการนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 2 ล้านตันจากการที่ไซหัวดนกกลับมาระบาดทำให้มีความต้องการใช้ถั่วเหลืองเพื่อเป็นอาหารนกลดลง ในเดือนสิงหาคมซึ่งเป็น

ฤดูร้อนแต่มีฝนตกในจีนได้เพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทำให้การนำเข้าถ่านหินลดลง ในขณะที่ ถ่านหินนำเข้าทั้งหมดอาจได้รับผลกระทบจากภาษีนำเข้าที่ภาครัฐได้ประกาศในเดือนตุลาคมเพื่อเป็นการคุ้มครองเหมืองแร่ในประเทศ เราเห็นว่าปัจจัยเชิงลบส่วนใหญ่ดังกล่าวอาจค่อยๆ ลดลงหรือหมดไป ทำให้ปี 2558 กลับกลายเป็นปีที่ดี เพียงแค่อุปทานไม่เพิ่มขึ้น เมื่อช่วงสิ้นเดือนตุลาคม อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซท์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากโรงงานผลิตเหล็กในจีนต้องการสต็อกแร่เหล็กที่มีราคาถูกกว่าการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิล ราคาแร่เหล็กที่ลดลงสามารถกระตุ้นให้มีการขนส่งทางเรือมากขึ้น กล่าวคือ เมื่อเหล็กในจีนมีราคาถูกมาก โรงงานผลิตก็จะส่งออกมากขึ้นถึงร้อยละ 73 ในเดือนกันยายน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ราคาน้ำมันดิบตกลดลงตั้งแต่กลางเดือนมิถุนายน โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสหรัฐลดลงอย่างมากจากสูงสุดที่ 3.64 เหรียญสหรัฐต่อแกลลอนในเดือนเมษายน ซึ่งส่งผลดีต่อลูกค้า และหวังว่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ตัวเลขการบริโภคเพิ่มขึ้นและในที่สุดจะช่วยเพิ่มปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับสินค้าสำเร็จรูปหรือสินค้าวัตถุดิบ ในปีนี้ ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่ได้ ตกลดลง เช่นเดียวกันปีก่อนหน้านี้ กล่าวคือ ราคาแร่เหล็กตกลดลงเกินครึ่งตั้งแต่ช่วงต้นปี 2556 ซึ่งอยู่ที่ 160 เหรียญสหรัฐต่อดัน ราคาข้าวโพดตกลดลงเกือบร้อยละ 60 ตั้งแต่กลางปี 2555 ซึ่งมีราคาที่สูง ราคาฝ้ายตกลดร้อยละ 70 จากต้นปี 2554 ราคาทองแดงตกลดร้อยละ 35 และราคาถ่านหินตกลดร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และตกลดอีกร้อยละ 10 และร้อยละ 13 ตามลำดับในปีนี้ หากการที่ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงจะช่วยกระตุ้นให้มีความต้องการมากขึ้น ดังนั้น ปี 2558 อาจเป็นปีที่ดีขึ้นสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ตรงกันข้ามกับภาคการขนส่งที่มีตอนนี้ ปัจจัยต่างๆ จะต้องเป็นไปให้ทิศทางเดียวกันที่ถูกต้อง แต่เราเชื่อว่าราคาน้ำมันจะเข้าข้างเราอยู่บ้างหลังจากเหตุการณ์ที่เลวร้ายในปี 2557”

ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคล่มฟู่ก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆ ที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆ อยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ทของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่นหรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมน้ำมันดูแย่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เพิ่งก่อตั้งในปี 2549 – ปี 2551 อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤต ได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีอู่ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก จากการวิจัยของธนาคารคอยซ์เบงก์ ทุกๆ 10 เหรียญสหรัฐราคาน้ำมันลดลง

ตัวเลขจีดีพีโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.40 ต่อปี เนื่องจากอุปสงค์การขนส่งทางทะเลมาจากอัตราการขยายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น เมื่อตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลดีต่อธุรกิจของเรา ทั้งนี้ มีหลักการที่ไม่เป็นทางการว่าอุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 – 2 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 – 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรามั่นใจว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ฟื้นตัว นอกจากนั้นสินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่จะมีต้นทุนเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตที่ต่ำลงประมาณร้อยละ 50 หากราคาน้ำมันลดลงมากอาจส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงตามไปด้วยและจะยังคงอยู่ในระดับต่ำต่อไปอีกระยะหนึ่ง โดยทั่วไปแล้ว ราคาที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2558 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเดินเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือค่อนข้างอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะเดินเรือเร็วขึ้นในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้ส่งกับตันได้เดินเรือตามความเร็วนั้น

การปลดระวางเรือสินค้าแห่งเทกองในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตามตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ อัตราการปลดระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองอย่าง กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยแรก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยที่สอง) และไม่มีมีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลง ราคาเศษเหล็กล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 400 เหรียญสหรัฐต่อตันของเหล็กที่มาจากเรือที่ถูกปลดระวางซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กน่าจะปรับตัวเพิ่มขึ้นจากนี้ต่อไป ซึ่งหากราคาเศษเหล็กปรับตัวเพิ่มขึ้น และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางในปี 2558 มากกว่าปี 2557 โดยทั่วไปแล้ว ค่าระวางที่ตกต่ำ ซึ่ง Charterer มีเรือให้เลือกมากมาย จึงไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าของ Charterer ไม่ต้องการขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่าๆกัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำ และเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแล ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และเมื่อราคาดังกล่าวปรับตัวเพิ่มขึ้น เจ้าของเรือก็จะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนง่ายยิ่งขึ้น

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2557 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 35.4 ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของตัวเลขในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ดังนั้น สำหรับปี 2557 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 35.15 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 770.34 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 4.78 ของกองเรือสินค้าแห่งเทกองโลก ถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบเก้าปีที่ผ่านมา อัตรา

ความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้นหากตั้งสมมติฐานว่า อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 35 และมีการปลดระวางเรือ 20 ล้านเดเวตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งแรกของทั่วโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 4.61 หรือคิดเป็น 28.64 ล้านเดเวตัน มาอยู่ที่ 805.84 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2559 ซึ่งภายใต้สมมติฐานดังกล่าว จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งแรกของทั่วโลก 26.79 ล้านเดเวตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.30 มาอยู่ที่ 848.51 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2560

ในด้านอุปสงค์ของเรือ อุปสรรคของความไม่แน่นอนยังคงปรากฏอยู่ **ประเทศจีน**ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.4 ในปี 2557 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 จะขยายตัวราวร้อยละ 7 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การคอร์รัปชันที่ลดลง รวมถึงการขยายตัวของการบินภายในประเทศ และการขยายตัวของตัวเลขการส่งออกจากแนวโน้มเศรษฐกิจของตลาดใหญ่ที่สุด คือ สหรัฐอเมริกา จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น จีนได้สร้างความประหลาดใจต่อตลาดโดยเพิ่มการนำเข้าแร่เหล็กอย่างมากที่ปริมาณ 933.11 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 13.75) ถั่วเหลืองที่ปริมาณ 71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12.6) ไม้ซุงที่ปริมาณ 67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 11.1) แต่นำเข้าถ่านหินลดลงอยู่ที่ปริมาณ 292 ล้านตัน (ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.4) จีนได้ส่งออกเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.5 เมื่อเทียบกับปี 2556 มาอยู่ที่ปริมาณ 93.78 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมาการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนชะลอตัว” ในระหว่างปี 2557 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุว่าเศรษฐกิจจีนได้กลายมาเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกจากการที่กำลังซื้อมากถึง 17.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐตกไปอยู่ในอันดับที่สอง (17.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ตัวเลข จีดีพีของจีนคาดว่าจะอยู่ที่ขยายตัวร้อยละ 7 ในปี 2558 และหนังสือพิมพ์ต่างๆทั่วโลกได้พาดหัวข่าวว่าเศรษฐกิจจีนจะแย่ ทั้งๆที่ตัวเลขจีดีพีของสหรัฐจะอยู่ที่ร้อยละ 4 – 5 ดูเหมือนว่ามีการนำเสนอข่าวแบบไม่ยุติธรรม

เศรษฐกิจเริ่มดีขึ้นของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาไม่เพียงแต่ได้หยุดใช้มาตรการผ่อนคลายแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) แต่ยังจะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยที่ละน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

ส่วนสหภาพยุโรป ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งให้ผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าสนใจ จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการ QE ดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้

หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลก กำลังไปได้ดีภายใต้มาตรการ Abenomics อย่างไรก็ตาม เนื่องจากยังคงมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งมีกำไร ต้องขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็น 115 – 120 เยนต่อเหรียญสหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตนรวมถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อน และภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด อาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจุบันจะเป็นแรงผลักดันที่ดีให้กับตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปิดระวางเรือเก่าลดลง และในอีก 4 ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2561 ร้อยละ 17.4 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 770.34 ล้านดิวเทตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือคิดเป็น 133.7 ล้านดิวเทตัน ซึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดอาจจะถูกปลดระวาง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ นั่นก็ถือว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะขาดทุนเล็กน้อย ทั้งนี้ ปี 2552 ถึงปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเครื่องยนต์ดีเซล

รางวัลและเกียรติยศ:

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานโดดเด่นทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและยังให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานที่โดดเด่นทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม สำหรับปี 2557 เช่นเดียวกันนั้น บริษัทฯ ถูกจัดอันดับให้อยู่ในอันดับที่หนึ่งในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีของประเทศไทย และให้อยู่ในอันดับที่สอง เมื่อเทียบกับบริษัทต่างๆ ใน 12 ประเทศ โดยผลการตัดสินมาจากนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนจำนวน 322 รายซึ่งได้ลงความเห็นในโครงการสำรวจซึ่งจัดโดยนิตยสาร Asiamoney นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (Bulk Ship Operator of the Year) ในงาน IBJ Awards 2014 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรมประจำปี” ในงาน Lloyd’s List Asia Awards 2014

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,661.59 ล้านบาท (ปี 2556: 4,828.61 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 80.22 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 527.77 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 15,283.85 ล้านบาท (ปี 2556: 15,631.03 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นระหว่างปีเป็น 27,908.53 ล้านบาท (ปี 2556: 25,509.76 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมีมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล การจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเรือส่งต่อใหม่ และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มา ระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้น ซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2557 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2556

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 82.31 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 522.34 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.24 ล้านบาท (ปี 2556: จำนวน 7.90 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 8,096 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 7,508 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2556 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 ที่จำนวน 42 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 39 ลำ ในปี 2556 รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2556 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.67 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 10 ปี ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 1,454.28 ล้านบาท โดยได้บันทึกกำไรจำนวน 39.55 ล้านบาทจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล

จำนวน 1 ฉบับ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 311.82 ล้านบาทไปในช่วงปี 2557

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปี 21 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2557 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 25.75 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 21 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 18.24 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2558 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 44 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,525,040 เดทเวตตัน หรือเฉลี่ย 34,660 เดทเวตตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 10.5 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

แผนการปรับลดอายุกองเรือได้กำลังดำเนินการอยู่ โดยปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่งสำหรับการเดินเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรือเก่าและเรืออายุน้อยที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจำนวน 21 ลำ และจะรับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในต้นปี 2559 บริษัทฯ จะรับมอบเรือต่อใหม่อีกจำนวน 7 ลำ ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 48 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 3.5 ปีและขนาดเฉลี่ย 50,000 เดทเวตตันต่อลำ

ผู้ต่อเรือ ABG บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับผู้ต่อเรือ ABG สำหรับสั่งซื้อเรือทั้งหมด 21 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวตตัน จำนวน 12 ลำ ขนาด 54,000 เดทเวตตันจำนวน 6 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตตันจำนวน 3 ลำ) ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวตตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือลำที่สามในเดือนมกราคม 2556 ในช่วงปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ได้กำไรจากการขายต่อสัญญาสั่งซื้อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวตตัน จำนวน 5 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ต่อมาในช่วงปี 2556 - เดือนกรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องเงินงวดตามสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวตตัน จำนวน 2 ฉบับ เรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตตันจำนวน 3 ฉบับ) และได้เป็นตอนจบของตำนาน ABG

เหตุการณ์สำคัญของปี 2557

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งทอดเป็นที่น่าสนใจในปี 2557 ในขณะที่มีคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวแต่สุดท้ายก็ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมาก ณ สิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ

บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปริมาณ 110 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้ามาที่จีนในระหว่างปี 2557 มาจากออสเตรเลียเกือบทั้งหมดส่งผลให้ตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไมล์ลดลง นอกจากนั้น ในปีนี้รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไป และจีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณที่มากเหมือนเคยเนื่องจากการปล่อยสินเชื่อเข้มงวดขึ้น การขนส่งสินค้าธัญพืชจากอเมริกาใต้ได้หายไปโดยไม่มีเรือแม่แต่ลำเดียวที่รอขนสินค้าธัญพืชในน่านน้ำบราซิลเมื่อเทียบกับจำนวนมากกว่า 100 ลำที่รอขนสินค้าดังกล่าวในเดือนมิถุนายน 2556

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีมืดมิด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 749 ลำ คิดเป็นขนาด 51.88 ล้านเดเวตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2557 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้อง รีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้ไม่เหมือนกับตัวเลขปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 21.39 ล้านเดเวตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเลปไซส์ (Capesize) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดพานาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 47 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 59 ลำ เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 54 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 132 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดรวม 16.72 ล้านเดเวตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2558 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 770.34 ล้านเดเวตัน และมีเรือขนาดรวม 85.40 ล้านเดเวตัน และ 66.52 ล้านเดเวตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2558 และ 2559 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเดเวตันต่อปี (ปี 2557 อยู่ที่ 16.72 ล้านเดเวตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 35 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 35.40) สิ้นปี 2558 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 805.84 ล้านเดเวตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.6 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 848.51 ล้านเดเวตัน หรือขยายตัวร้อยละ 5.3 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2558

ในที่สุด ผลพวงของวิกฤติการเงินโลกก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้เลิกใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) และระบุว่าอัตราดอกเบี้ยจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 เนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย โดยสหราชอาณาจักรและสเปนมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ในขณะที่เศรษฐกิจของเยอรมนี อิตาลี และฝรั่งเศสได้อ่อนตัวลง และดูเหมือนกรีซจะออกจากการเป็นสมาชิกในการเลือกตั้งในวันที่ 25 มกราคม 2558 ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) ในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการQE ดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้น ย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการ

พัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ภายใต้การนำของนายก Abe และนโยบาย Abenomics ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 115 - 120 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้เริ่มขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2556 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห่งเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า จากรายงานของ International Energy Agency ณ กรุงปารีสได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแข่งขันขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินเป็น 300 - 350 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 มาอยู่ที่ 196.12 ล้านตันในช่วง ปี 2557 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาต่ำและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้ปี 2558 จะมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็น 230 ล้านตัน อินเดียเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากที่สุดเป็นอันดับที่สามรองจากจีนและญี่ปุ่น อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงผลักดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็กให้ดีขึ้น

ประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้พยายามคืนรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 7.4 เป็นร้อยละ 7.5 เป็นร้อยละ 7.3 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.3 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.4 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 จะขยายตัวประมาณร้อยละ 7 ถึงร้อยละ 8 โดยอยู่บนสมมติฐานของสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่อง นโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ และการขยายตัวของการส่งออกจากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกได้แข็งแกร่งขึ้น จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมาจะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทางและการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน มีปริมาณมากอยู่ที่ 933.11 ล้านตันในปี 2557 หรือขยายตัวร้อยละ 13.75 เมื่อเทียบกับ 820.3 ล้านตันเมื่อปี 2556 โดยเดือนธันวาคม 2557 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 86.85 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติศาสตร์ สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ทั่วโลก ตัวเลขการนำเข้าในอนาคที่จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2557 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 813 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.96 เมื่อเทียบกับปริมาณ 774.57 ล้านตันในปี 2556 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ

80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 ปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 322.01 ล้านตันในปี 2556 ต่อมาลดลงเป็นปริมาณ 291.63 ล้านตันในปี 2557 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสี่ปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากการสำรวจตั้งแต่ปี 2518! และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคากำหนดที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศ และค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ในอนาคตอันใกล้นี้ แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ ต้นปีอยู่ที่ 2,113 จุด แต่สิ้นปีอยู่ที่ 782 จุด ทั้งๆ ที่จีนมีการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.75 หรือประมาณ 110 ล้านตันในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 สินค้านำเข้าอื่นๆปรับตัวเพิ่มขึ้นยกเว้นถ่านหินที่ลดลงจาก 322.01 ล้านตัน มาอยู่ที่ 291.63 ล้านตัน หรือประมาณ 9.43 ล้านตัน ปัจจัยสุดท้ายคือ มีการปลดระวางเรือเก่าประมาณ 19.11 ล้านดwt ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2557 อยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ ทั้งๆ ที่เคยมีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่แข็งแกร่งค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ อยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 524 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,681 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 7,895 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 2.79 สำหรับปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 939 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,818 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 9,034 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.99

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวาง มีเรือ 132 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 119 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลงจำนวน 13 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 0.47 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 ดwt) โดยลดลงจาก 2,770 ลำ เป็น 2,757 ลำ ในปี 2557 การที่ตลาดค่าระวางเรือตกต่ำอย่างต่อเนื่อง

เนื้อเป็นสาเหตุสำคัญทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และยังช่วยให้ราคาเศษเหล็กปรับตัวสูงขึ้นด้วย ทั้งนี้ คงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงปรับตัวลดลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต

โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในปี 2558 และ 2559 กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,934 ลำ ขนาดระวางรวม 336 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 386 ลำ ขนาดระวางรวม 74.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 22.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 282 ลำ ขนาดระวางรวม 52.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.6 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,972 ลำ ขนาดระวางรวม 154 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 366 ลำ ขนาดระวางรวม 29.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 271 ลำ ขนาดระวางรวม 19.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 394 ลำ ขนาดระวางรวม 25.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 613 ลำ ขนาดระวางรวม 38.6 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 163 ลำ ขนาดระวางรวม 11 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 43.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,767 ลำ ขนาดระวางรวม 145.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 173 ลำ ขนาดระวางรวม 9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 491 ลำ ขนาดระวางรวม 22.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดเอนดีแมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,573 ลำ ขนาดระวางรวม 54.4 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 446 ลำ ขนาดระวางรวม 16.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 30.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 230 ลำ ขนาดระวางรวม 8.27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดเอนดีไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,757 ลำ ขนาดระวางรวม 55.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 2.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.7 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 939 ลำ ขนาดระวางรวม 20 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.1 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้

ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 35 ในปีก่อนๆที่ผ่านมาด้วย ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือ **สถานการณ์การแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 44 ลำ รวมกับเรือส่งต่อใหม่อีก 25 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือส่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาคงตัวจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาคงตัวเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น หรือจากการที่กองทุนส่วนบุคคล (PE) ได้รวมการถือหุ้นในบริษัทต่างๆ ให้เหลือเพียงถือหุ้นในหนึ่งบริษัทเท่านั้น ซึ่งน่าจะเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2557 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆ บนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สบายใจขึ้นจากการที่การเรียกร้องค่าเสียหายมีจำนวนลดลง และรายได้ที่เพิ่มขึ้น เงินสำรองที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ผลกระทบจากเรือเก่าซึ่งต้องจ่ายเบี้ยประกันสูงได้ถูกปลดระวาง หรือขาย หรือถูกทดแทนเรือใหม่ที่ทันสมัยขึ้นมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs

ระหว่างประเทศ ได้คงปรับเปลี่ยนประกันภัย กล่าวคือ เพิ่มเบี้ยประกันเป็นเปอร์เซ็นต์สำหรับกรรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557 เป็นต้นไป เพื่อเป็นการชดเชยเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นในต้นทุนการเรียกร้องค่าเสียหายและเพื่อให้ฐานะทางการเงินโดยรวมมั่นคงขึ้น ตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น เจ้าของเรือจะต้องเผชิญกับการเพิ่มเบี้ยประกันภัยแม้ว่าจะเป็นภาระแก่ผู้เอาประกันก็ตาม

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2557 นั้นเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านั้น ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2557 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงและการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆ เข้มงวดขึ้น บริษัทฯ ได้พยายามติดตั้งเครื่องยนต์ (สำหรับเรือที่ส่งต่อใหม่ทั้งหมด) ที่สามารถปรับเปลี่ยนไปติดตั้งเครื่องยนต์สองระบบดังกล่าวในอนาคตได้

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทจึงค่อนข้างยาก โดยตามกำหนด

ใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับเรือลำต่อใหม่ กล่าวคือ เรือลำต่อใหม่ของบริษัท (วางโครงการเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามกฎหมายของ US EPA ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้ จึงคาดว่าอนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2558

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงมีอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน ILO จึงได้ให้เวลาผ่อนผันหนึ่งปี สำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ โดยสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2557 เรือที่ชักธงไทยของบริษัท นั้นได้รับ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรองค์กรที่รับผิดชอบ ยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวในอนาคตอันใกล้ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาหรือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมกับการและสถาบันตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้ในรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้

เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของนครต้องใช้เวลาของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตาม รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มข้นมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center) ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือจากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนากการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัย

ทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวิดีโอเทป (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 และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับ ไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร MAN Diesel Engine and Turbo (ME course) หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ ในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้าและผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชยการของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานเรือ

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

ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้จริงบนเรือ

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

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่าในอีก 20 ปีข้างหน้าเรือต่างๆอาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนตระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก และแม้ว่าจะยังคงเป็นไปได้อย่างที่คาดการณ์ในปัจจุบัน แต่หากเมื่อพัฒนาการใหม่ๆดังกล่าวเกิดขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในรูปแบบการเดินเรือปัจจุบัน

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 ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก

ในปี 2556 - 2557 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานยืนยันถึงข่าวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย อย่างไรก็ตาม จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง หวังว่าบริษัทประกันภัยต่างๆจะรับรู้ถึงแนวโน้มเช่นนี้

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาได้มีการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion

Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

1.2 พันธกิจของบริษัทฯ และภารกิจที่สำคัญ

พันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งทะเลระหว่างประเทศ

ภารกิจที่สำคัญ

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

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ (ตั้งแต่ปี 2555 ถึงปี 2557)

ปี 2555

- การแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมและการเข้าเป็นคู่สัญญา (“บันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3”) ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่หลายลำที่อยู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มกราคม 2555 สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 315 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว รวมถึงการตกลงให้บริษัท ฟรีเชิส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตัด (ซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ “เบญจมาศ นารี” ตัวเรือหมายเลข 334) และบริษัท ฟรีเชิส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (ซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ “จินตนา นารี” ตัวเรือหมายเลข 335) เข้าร่วมเป็นคู่สัญญาในสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ฉบับดังกล่าวด้วย

- **การจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือต่อใหม่ 1 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือหมายเลข 315**

เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation Agreement) กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือต่อใหม่ 1 ฉบับให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ (หรือตัวแทน) สำหรับตัวเรือหมายเลข 315 ฉบับลงวันที่ 14 กันยายน 2550 ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับอยู่ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งซื้อเรือและส่งมอบเรือ ใหม่ 1 ลำสำหรับตัวเรือดังกล่าว เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือภายใต้เงื่อนไขปัจจุบันของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ไม่เหมาะสมสำหรับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯ ได้ชำระให้กับอยู่ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯ ได้ชำระเงินงวดไปแล้วงวด พร้อมทั้งได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อสัญญาสั่งซื้อเรือหนึ่งฉบับ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือนี้ บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาต่ำกว่า

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PILGRIMS)**

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2555 บริษัท ฟรีเชิส เพิร์ลส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย โดยผู้ซื้อและผู้ขายได้เปิดบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2555 ซึ่งผู้ซื้อได้ชำระเงินมัดจำในอีก 3 วันทำการธนาคารถัดไปเรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 30,162 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2552 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 17.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

- **สินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตัด (ABC TWO Pte. Ltd.) และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด (ABC THREE Pte. Ltd.) บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์

แควิเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัท ถือหุ้นร้อยละ 50 ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระหนี้เงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกแต่ละ 20,000 ตันตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป

- **สินเชื่อใหม่จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ
- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PRINCESS)**
เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท พีริเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้ออนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 เรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 30,193 ตันตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2551 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PACIFIC)**
เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท พีริเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้ออนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2555 เรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 30,193 ตันตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2551 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- **สินเชื่อใหม่จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)**
เพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้สำหรับซื้อเรือมือสองวงเงิน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน), ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (เดิมในฐานะ ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จำกัด (มหาชน) (เงินกู้) เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในเงื่อนไขของสัญญาเดิม กับหนึ่งในสามธนาคารข้างต้น กล่าวคือ ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”) โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงเดือนมีนาคม 2555 ทั้งนี้ วงเงินกู้ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐดังกล่าว มาจากวงเงินกู้คงเหลือหลังจากการเบิกถอนเงินกู้จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 58 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2554

- **การรับมอบเรือลำแรกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่**

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2555 เรือลำที่สองของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “เบญจมาศ นารี” (“Benjamas Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รางวัลและเกียรติยศ**

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

ฟิเอสแอลได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555” จากงาน Lloyd's List Asia Awards บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้จากความสามารถของบริษัทฯ ในการขึ้นหยด 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 ประจำเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2555 ได้จัดให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับที่ 23 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกสำหรับปี 2554 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับ

นั้นประกอบไปด้วย 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 มีการบริหารที่ดีในการดำเนินแผนการลดอายุของเรือให้สำเร็จลุล่วงโดยปราศจากความเสี่ยงที่เกินควรหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารหลายแห่ง**

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน (ฉบับที่สอง) วงเงิน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ฉบับแรก) (วงเงินลดลงเหลือ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554) สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน), ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) (ในฐานะผู้จัดการและผู้ให้กู้) โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลง หลักๆ ดังต่อไปนี้ (1) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556 (เดิม วันที่ 30 มิถุนายน 2555) (2) ยกเลิกธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (3) แก้ไขมาร์จิ้นสำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่หลายลำที่อยู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 316 ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการรับมอบเรือลำแรกของสัญญาสั่งซื้อเรือต่อใหม่ในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 เรือลำแรกจากสัญญาสั่งซื้อเรือต่อใหม่จำนวน 4 ลำกับผู้อุปถัมภ์ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อภิรดี นารี” (“Apiradee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 ต่อทำสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่หลายลำที่ต่อเรือ ABG) จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ในเงื่อนไขของตัวเรือหมายเลข 335, 336, 337, 316, 348, 347 และ 349
- **รายงานการแก้ไขสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 335**

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาสั่งซื้อเรือฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 กับ ผู้ต่อเรือ ABG สำหรับการต่อสร้างตัวเรือหมายเลข 335 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขหลักๆ ดังต่อไปนี้ (1) แก้ไขราคาเรือจากจำนวน 29,999,997 เหรียญสหรัฐ เป็นจำนวน 23,000,000 เหรียญสหรัฐ (2) แก้ไขวันส่งมอบเรือจากวันที่ 30 มีนาคม 2555 (รวมระยะเวลาผ่อนผัน 90 วัน) เป็นวันที่ 31 มกราคม 2556
- **รายงานการซื้อเรือต่อใหม่จำนวน 2 ลำ**

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัท 프리เซียส แลนด์ จำกัด และบริษัท 프리เซียส เลคส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) โดยแต่ละบริษัทย่อยเป็นผู้ซื้อเรือแต่ละลำ ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือแต่ละลำกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้ออนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2555 เรือแต่ละลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวตตัน โดยประมาณ สร้างในสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อปี 2555 ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 19.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- **รายงานการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือหมายเลข 336, 340, 316 และ 347**

เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation Agreement) กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ 4 ฉบับให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ (หรือตัวแทน) สำหรับตัวเรือหมายเลข 336, 340, 316 และ 347 ฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550, 20 กรกฎาคม 2550, 14 กันยายน 2550 และ 11 กุมภาพันธ์ 2551 ตามลำดับ 315 ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งซื้อเรือและส่งมอบเรือ ใหม่ 4 ลำสำหรับตัวเรือดังกล่าว เนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้าอย่างไม่มีกำหนดและได้ล่วงเลยวันบอกเลิกตามสัญญาสั่งซื้อเรือของตัวเรือหมายเลข 336 และ 316 รวมทั้งคาดว่าตัวเรือหมายเลข 340 และ 347 จะส่งมอบล่าช้าเช่นเดียวกัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯ ได้ชำระให้กับผู้ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯ ได้ชำระ

เงินงวดไปแต่ละงวด และค่าชดเชยเพิ่มเติม ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือนี้ บริษัทฯสามารถนำมาซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาต่ำกว่า

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สองของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2555 เรือลำที่สองจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำกับกับเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “บาร์นี นารี” (“Baranee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สามของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2555 เรือลำที่สามจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำกับกับเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ชยานี นารี” (“Chayanee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการรับมอบเรือลำสุดท้ายของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 เรือลำสุดท้ายจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำกับกับเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ดาร์นี นารี” (“Daranee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **การลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ**

เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯรวมของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two Pte. Ltd. และ ABC Three Pte. Ltd. (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งแต่ละบริษัทได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้ซื้อแต่ละรายกับผู้ขายได้ตกลงกันในสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำโดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“ราคาตามสัญญา”) ดังนั้น ราคารวมตามสัญญาของเรือทั้งสองลำเป็นเงิน 48.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ (M.V. GOOD PRIDE และ M.V. GOOD PRECEDENT)**

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัท ฟรีเชิส ฟอนด์ส จำกัด และบริษัท ฟรีเชิส คอมเมิร์ซ จำกัด (“บริษัทย่อย”) โดยแต่ละบริษัทย่อยเป็นผู้ซื้อเรือแต่ละลำ ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือแต่ละลำกับผู้ขาย เรือแต่ละลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 53,000 เดทเวตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 13.25

ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 14.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

- **รายงานการแก้ไขสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองต่อใหม่หรือเรือมือสองหลายลำ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 69.98 ล้านเหรียญสหรัฐ ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2556 (จากเดิมวันที่ 30 ธันวาคม 2555)

ปี 2556

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สามของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่**

เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2556 เรือลำที่สามจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ในประเทศอินเดียได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "จินตนา นารี" ("Chintana Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งสั่งซื้อไว้ที่อู่ต่อเรือ ABG**

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทย่อยของบริษัทซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ กล่าวคือ ABC Three Pte. Ltd. ("ผู้ซื้อ") ได้ลงนามสัญญายกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ฉบับลงวันที่ 22 เมษายน 2553 ระหว่างผู้ซื้อกับ ABG Shipyard Limited ("อู่ต่อเรือ") เพื่อต่อเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำขนาด 20,000 เดทเวทตัน ตัวเรือหมายเลข 380 ("เรือ") เนื่องจากบริษัทฯ ได้สั่งซื้อเรือลำดังกล่าวกับอู่ต่อเรือที่ประเทศจีนไปแล้วตามรายงานการเปิดเผยข้อมูลต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2555 ตามเงื่อนไขในสัญญายกเลิก อู่ต่อเรือได้คืนเงินให้แก่ผู้ซื้อแล้วจำนวน 5,700,000 เหรียญสหรัฐ (ซึ่งเป็นเงินงวดแรกที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่อู่ต่อเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 1,004,918 บาทซึ่งเท่ากับอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ชำระเงินงวดดังกล่าวไป

- **รายงานการซื้อหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้นทุนจดทะเบียนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.**

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ (ในฐานะผู้ซื้อ) ได้ลงนามหนังสือสัญญาซื้อขายหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ("บริษัทร่วมทุน") ซึ่งเดิมบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 กับ Varada Marine Pte. Ltd. (เดิมชื่อ PFS Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) (ในฐานะผู้ขาย) ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำรายการซื้อขายนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ในบริษัทร่วมทุนและบริษัทย่อยทั้งหมดของบริษัทร่วมทุนซึ่งบริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้ทำสัญญาTime Charter

และสัญญาส่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งได้ชำระโดยบริษัทฯ และการชำระคืนเงินกู้ยืมผู้ถือหุ้นคงเหลือซึ่งผู้ขายได้เคยให้แก่บริษัทร่วมทุนเป็นเงิน 13.99 ล้านดอลลาร์ โดยบริษัทร่วมทุนให้แก่ผู้ขายในวันสรุปสัญญาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556

- **รายงานการลงทุนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.**

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะเพิ่มอีก 1 บริษัท กล่าวคือ ABC FOUR PTE. LTD. (“บริษัท ย่อย SPV”) โดยบริษัทย่อย SPV นี้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ มีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือขนส่งซีเมนต์ เพิ่มอีกหนึ่งลำ (ลำที่ 4) ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ได้กำลังจะลงนามระหว่าง บริษัทฯ กับ Charterer ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว 3 ฉบับสำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำไปแล้วก่อนหน้านี้

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และ ธนาคารอื่นบางแห่ง**

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2556 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไข เพิ่มเติม ฉบับที่ 7 ต่อทำสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการส่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อยู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาส่ง ต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 348 ในวันที่ 12 มีนาคม 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิก ถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD DAY)**

เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2556 บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามใน หนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของต่อใหม่ ขนาด ระวางบรรทุก 53,000 เดทเวตตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา

- **การลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Four Pte. Ltd.

(“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 ตันตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2556 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 9 ต่อทำสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่หลายลำที่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 349 ในวันที่ 12 มิถุนายน 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนที่เหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารหลายแห่ง**

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแก้ไขเพิ่มเติมต่อทำสัญญาสินเชื่อมีหลักประกัน วงเงิน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (ในฐานะ ผู้จัดการ ผู้ให้กู้ และผู้ให้บริการ swap) โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 (เดิม วันที่ 30 มิถุนายน 2556)

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอปี้ซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอปี้ซี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อทำสัญญากับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อใช้ชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับต่อเรือ ABG โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งซื้อใหม่ จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือ ซึ่งได้สั่งซื้อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ที่เคยสั่งซื้อกับต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป
----------------------	--

จำนวนเงินกู้:	วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ (“จำนวนเงินกู้”)	
เงินกู้แต่ละส่วน:	จำนวนเงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • <u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • <u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของ การเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
การชำระคืนเงินกู้:	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของ ไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน:	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือ

- การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 2 งวด

- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 1 ลำ**
เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 22.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- **รายงานการแก้ไขสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่อใหม่หรือเรือมือสองหลายลำ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557 (จากเดิมวันที่ 30 ธันวาคม 2556)
- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 8 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 8 ลำ**
เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 8 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 39,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 4 ลำ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 21.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และขนาด 64,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 4 ลำ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยราคาเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 4 งวด

ปี 2557

- **รายงานการขายเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ (M.V. Fujisan Maru)**
เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2557 Precious Shipping (Panama) S.A. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศปานามาของบริษัทฯ (“บริษัทย่อยซึ่งถือหุ้นจำนวน 41 จาก 64 หุ้น ในเรือ”) กับเจ้าของร่วม (Rederiaktiebolaget Transmark ซึ่งเป็นเจ้าของร่วมโดยถือหุ้นจำนวน 23 จาก 64 หุ้น ในเรือลำดังกล่าว) (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 16,922 เดทเวทตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นใน Cayman Islands ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ราคาขายเรือซึ่งบริษัทย่อยจะได้รับเป็นเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งจะถูกชำระให้แก่เจ้าของร่วม

- การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 2 ลำ
เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- การแต่งตั้งที่ปรึกษาอิสระทางการเงิน (IFA) สำหรับรายการการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ
ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับผู้ซื้อ 2 แห่ง ในประเทศจีน บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตามคำแนะนำและการอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้บริษัท แกรนท์ ธอนด์ เซอร์วิส เซส จำกัด เป็น IFA เพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นสำหรับรายการการได้มาดังกล่าวนี้
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกจากผู้ซื้อในประเทศจีน
เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อภิญญา นารี” (“Apinya Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (ABC Four Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“ABC”)
ผู้ให้กู้	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งซื้อใหม่จำนวน 1 ลำ

	กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา	
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)	
เงินกู้แต่ละส่วน	<p>เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • <u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของเงินกู้จะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> <ul style="list-style-type: none"> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ที่ถือโดย 	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> <ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้

	<p>ABC</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การค้าประกันจากบริษัทฯ และ ABC 	<p>และบัญชีเงินชำระคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การค้าประกันจาก ABC และ ● การค้าประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	<p>ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องชำระอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องชำระรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด</p>	
ข้อตกลงอื่นๆ:	<ul style="list-style-type: none"> ● จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น 	

- รายงานสินเชื่อนี้ใหม่จำนวน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC One Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทแม่”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้กู้	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระหนี้เงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,584,000 ดอลลาร์สหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)

เงินกู้แต่ละส่วน	<p>เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา • เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,584,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรื่อนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ</p>
การชำระคืนเงินกู้	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ</p>
หลักประกัน	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้น โดยบริษัทแม่ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัทแม่ 	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ และบัญชีเงินชำระคืน • การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า	

ข้อตกลงอื่นๆ:	<ul style="list-style-type: none"> • จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น
---------------	---

- รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้:	บริษัท พีริเชียส ชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM")
วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือส่งต่อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวทตัน
จำนวนเงินกู้:	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย:	LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน:	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน:	<ul style="list-style-type: none"> • การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ • การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน:	ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี บริษัทฯจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ: <ul style="list-style-type: none"> • อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน

	<p>(Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1;</p> <ul style="list-style-type: none"> อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ:	<ul style="list-style-type: none"> เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองจากคู่ต่อเรือในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองตามสัญญาส่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “บุญญา นารี” (“Boonya Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก จากคู่ต่อเรือ Sainty**

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาส่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อินทรา นารี” (“Inthira Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง จากคู่ต่อเรือ Sainty**

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง ตามสัญญาส่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อิสรา นารี” (“Issara Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามจากคู่ต่อเรือในประเทศจีน**

เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามตามสัญญาส่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ชญญา นารี” (“Chanya Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)**

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร NordLB เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน (“สัญญา”) รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร NordLB
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร NordLB
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้ส่งต่อไปให้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ก) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ (ข) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีในวันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก

	<ul style="list-style-type: none"> ● การจำหน่ายหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำหน่ายลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากคู่ต่อเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ ● เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดแสนดีไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน (“สัญญา”) รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ (“บริษัทย่อยผู้กู้”) โดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ
--------	--

ผู้ให้กู้	ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)		
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร DNB		
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร DNB		
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแต่ละลำดังต่อไปนี้ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)		
	เรือลำดับที่	ตัวเรือหมายเลข	เดทเวทตัน
	เรือลำดับที่ 1	BC385-11	38,500
	เรือลำดับที่ 2	BC385-12	38,500
	เรือลำดับที่ 3	SAM14021B	64,000
	เรือลำดับที่ 4	SAM14022B	64,000
	เรือลำดับที่ 5	SAM14023B	64,000
	เรือลำดับที่ 6	SAM14024B	64,000
	เรือลำดับที่ 7	SAM14025B	64,000
	เรือลำดับที่ 8	SAM14026B	64,000
	เรือลำดับที่ 9	SAM14027B	64,000
	เรือลำดับที่ 10	SAM14028B	64,000
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็น ดังต่อไปนี้		
	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคา	

		<p>ตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ</p>
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
วันครบกำหนด	(1) 7 ปี นับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	<p>จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1</p> <p>(ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2</p> <p>(ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4</p> <p>(ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6</p> <p>(จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8</p> <p>(ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10</p>	
การชำระคืนเงินกู้	<p>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</p> <p>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ</p>	<p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p> <p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจากระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 278,975 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ● 348,333 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 ● 342,500 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ

		<p>สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6</p> <ul style="list-style-type: none"> 348,717 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ <p>สำหรับเรือลำดับที่ 10</p> <p>โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำส่วน คงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาส ดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบ กำหนด</p>
หลักประกัน	<p><u>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงินงวด และ โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญา ส่งต่อเรือ 	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การจำนองเรือเป็นลำดับแรก การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของ บริษัทย่อยผู้กู้ และ การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของ สัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ฟิเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบ การเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งฟิเอสแอลและบริษัทย่อยเป็น เจ้าของ</p>	
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ 	
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ฟิเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้ จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิด สัญญาเกิดขึ้น 	

- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
เมื่อ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร BNP ("สัญญา") เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือนมีนาคม 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ") กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้ส่งต่อไปกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ ("เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ" หรือ "เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ") ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ค) 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ง) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ มีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) กล่าวคือ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด

	จำนวน 7 ล้านเหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ ● เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

จากอดีตถึงปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญที่กระทบต่อโครงสร้างและอำนาจการควบคุม บริษัทฯ กล่าวคือบริษัทฯ บริหารงานโดยคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมี บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มาดั้งแต่เริ่มต้น โดยมี นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม เป็น กรรมการผู้จัดการ

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง

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

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

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

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

เส้นทางเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่าน

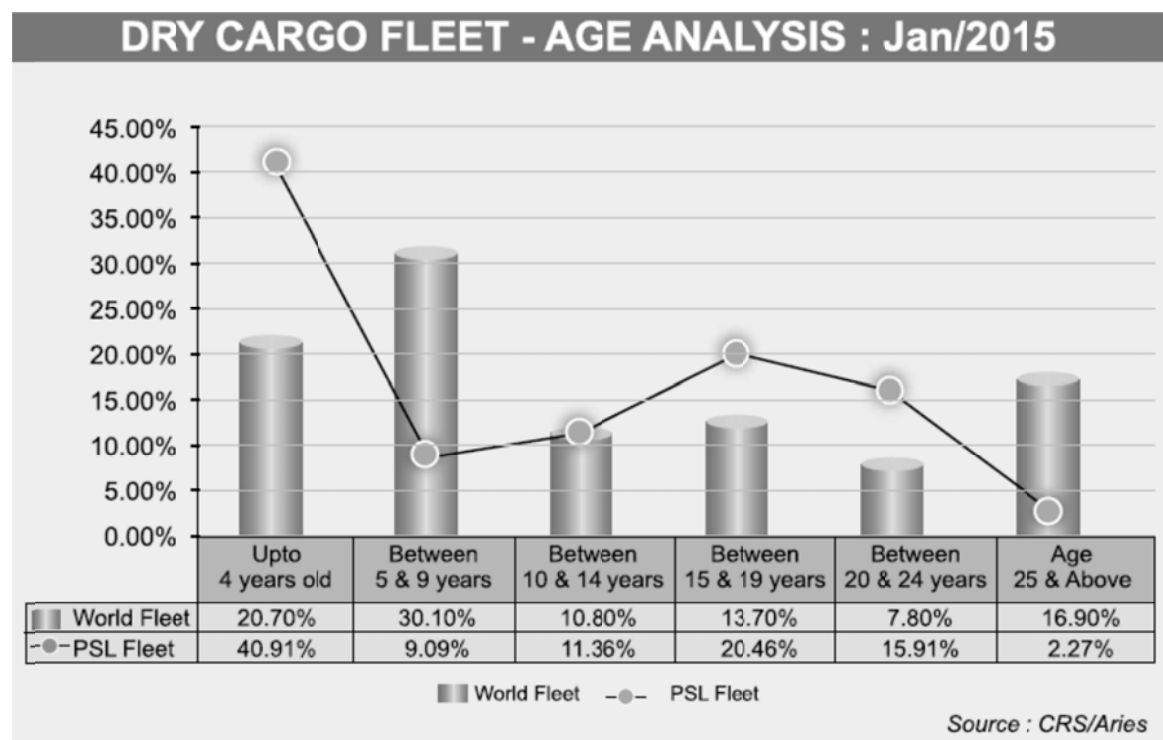
มาพบว่าการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2557 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวเกี่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2558



1.3 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

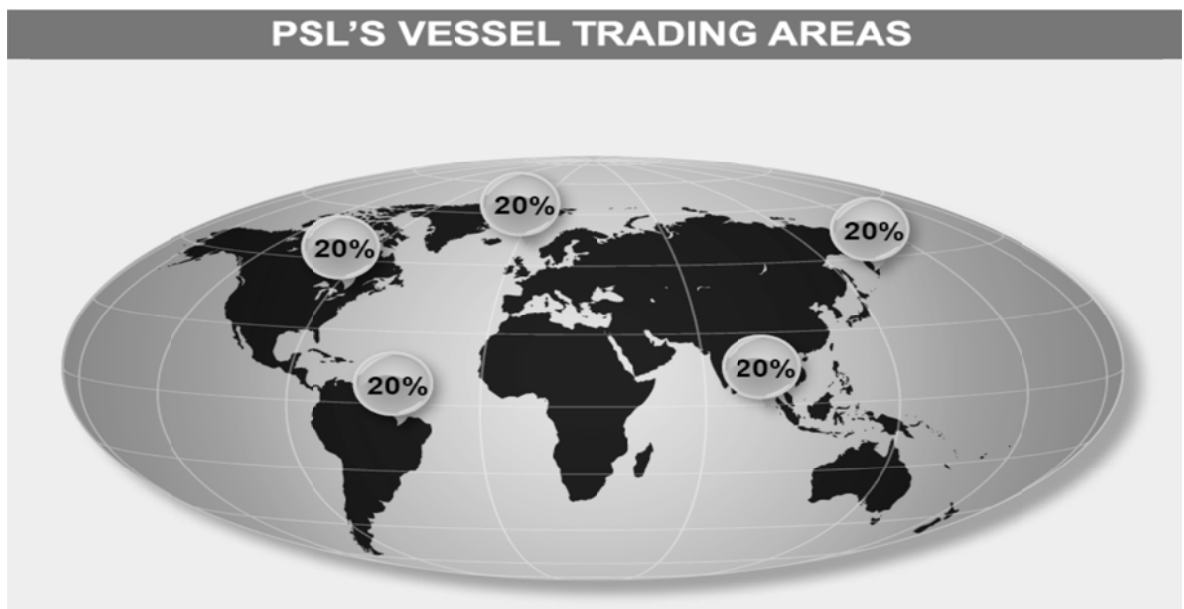
i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
สินค้าการเกษตร	74	(27.51%)	96	(28.05%)	96	(26.96%)
เหล็ก	31	(11.52%)	45	(13.16%)	49	(13.76%)
ป๋ย	39	(14.50%)	40	(11.70%)	50	(14.05%)
แร่ธาตุและสินแร่	30	(11.15%)	48	(14.04%)	41	(11.52%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	25	(9.29%)	19	(5.55%)	17	(4.78%)
ถ่านหิน	15	(5.85%)	26	(7.60%)	34	(9.55%)
อื่นๆ	55	(20.45%)	68	(19.90%)	69	(19.38%)
รวมทั้งสิ้น	269	(100%)	342	(100%)	356	(100%)

ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
Voyage Charters	45	(16.73%)	51	(14.92%)	45	(12.64%)
Time Charters	224	(83.27%)	291	(85.08%)	311	(87.36%)

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



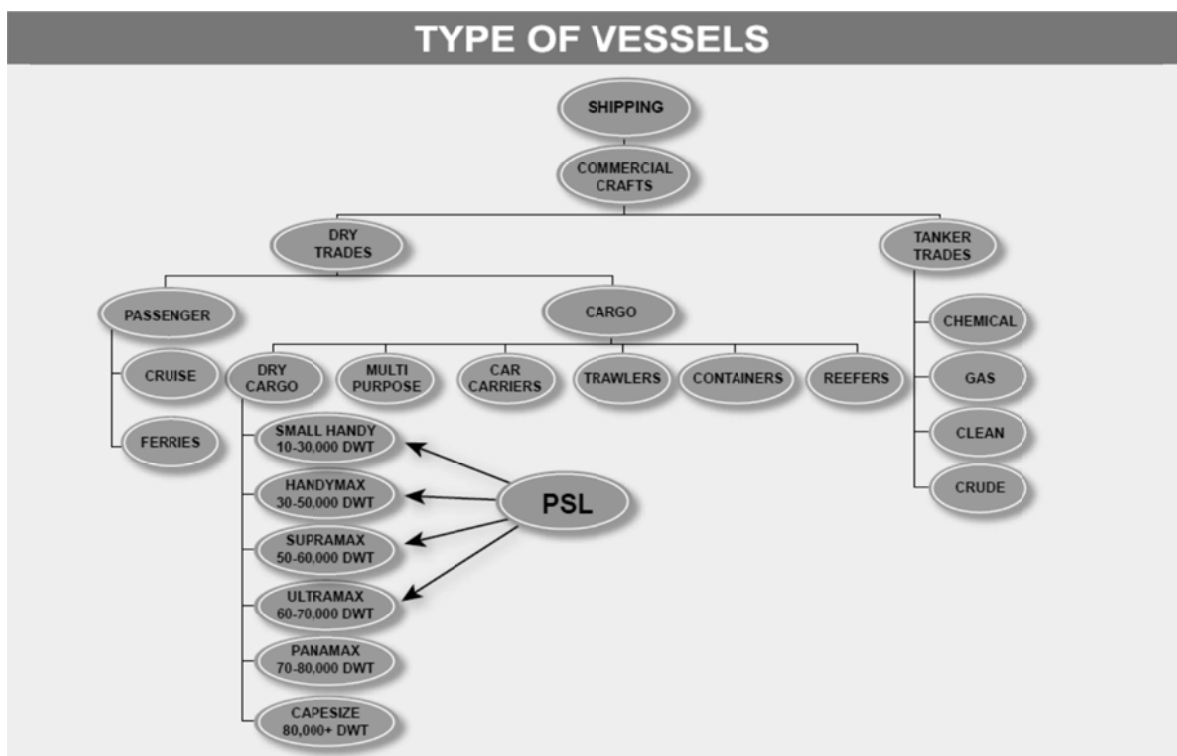
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วยอุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กซึ่งมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,757 ลำ (ณ สิ้นปี 2557) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

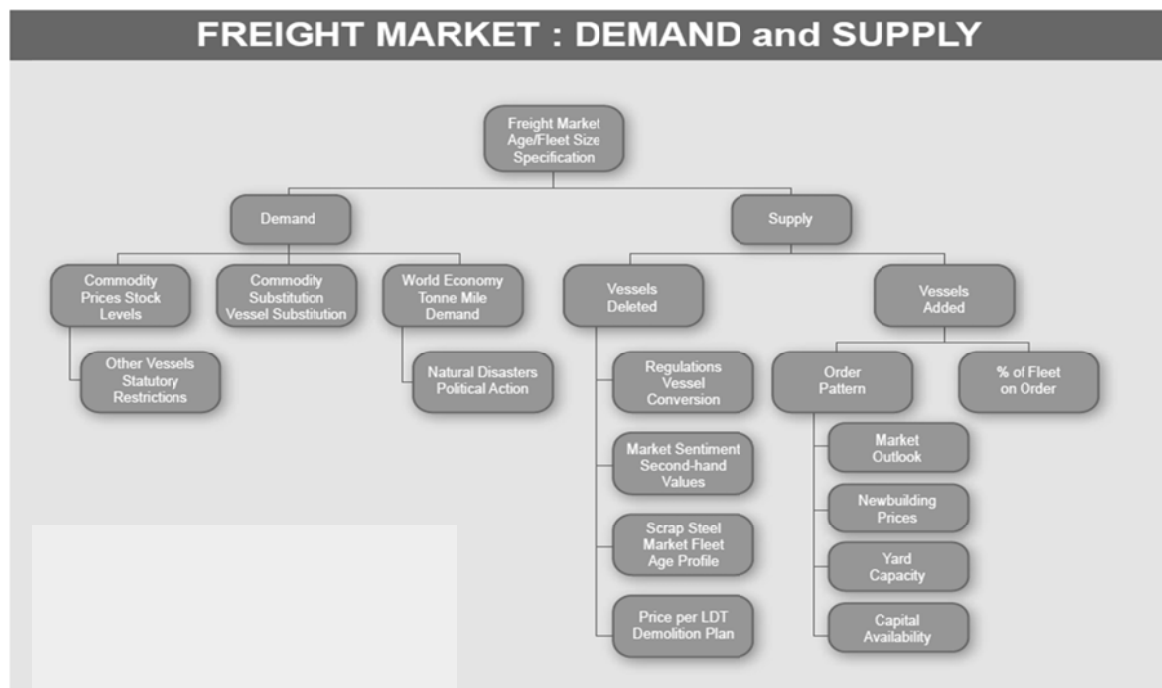
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมารายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวลดลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2557 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 2,277 จุด ณ สิ้นปี 2556 ลงมาที่ระดับ 782 จุด ณ สิ้นปี 2557 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงอย่างมาก อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง แต่เป็นที่น่าเสียดายที่อัตราการปลดระวางเรือยังคงชะลอตัวในช่วงที่ผ่านมาเช่นเดียวกัน หากสภาพตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ คาดว่าอัตราการปลดระวาง

เรือจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก ส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2558 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัทฯ จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรม การขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

(อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนด์ไซส์) / 4) x 0.113473601

ตัวเลขที่นำมาคุณนั้น นำมาใช้ครั้งแรกเมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ถูกใช้แทนดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม (BFI) และได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขดังกล่าวในปีต่อมา ตามการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของดัชนีชี้วัดต่างๆ ที่เป็นส่วนประกอบและวิธีการคำนวณ

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

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

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

เส้นทางที่ 1ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าขณะที่แล่นผ่าน Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือ

เส้นทางที่ 4ก: คินให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25 มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคินให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

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

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

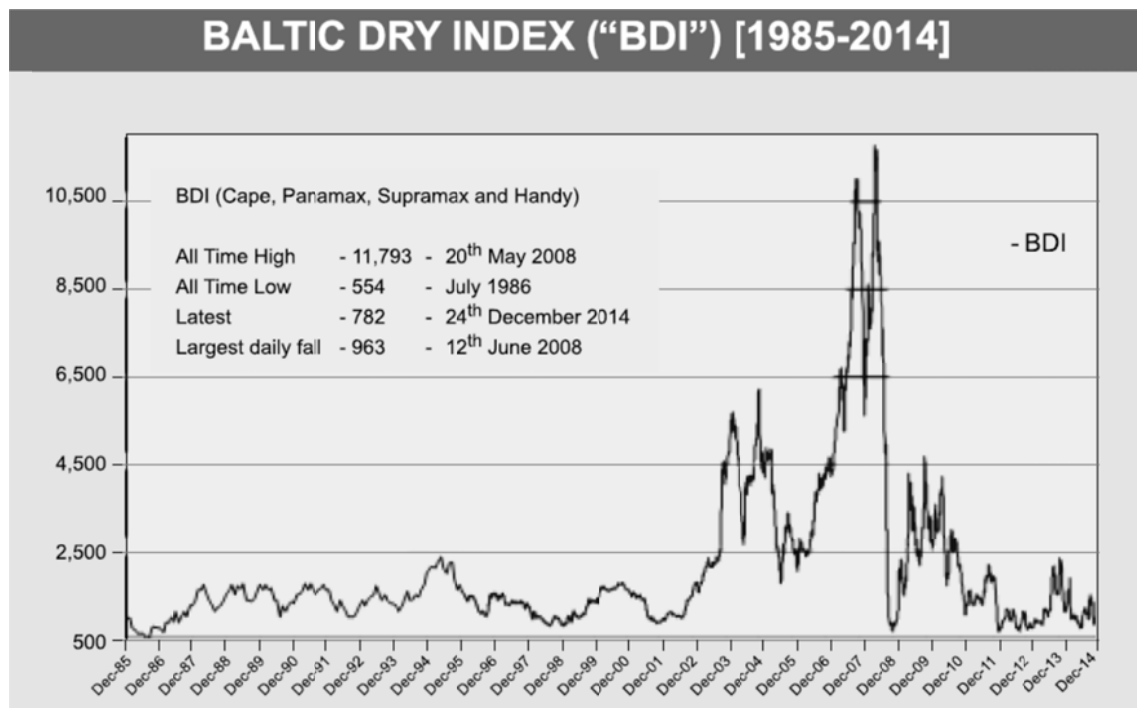
เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือ ชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง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

เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่น รวมถึงประเทศจีน 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 (2557)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

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

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติ และเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ นั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

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

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

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำ

ให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมิฉะนั้นชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (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 เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้

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

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

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

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้อำนาจขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง

ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา 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 คือ ระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) 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 ของกฎหมายอนุสัญญา 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 ใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันถนาการ อาหาร และ การจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชกของไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชกธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองดังต่อไปนี้ ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือที่ระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใส่สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

**10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของ
คนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม**

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออก
ประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการ
ฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดย
รัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่าง
และความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่าง
มาก ทั้งๆที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้น
ต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมี
มาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่
เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุง
มะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคน
ประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila
amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการ
รับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521
และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่
ได้รับการรับรองนั้น 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 ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่าย
สินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูก
ปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำ
เหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3
ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่าง
รุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องใน
ระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้น
ตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็น

ทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากท่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้นการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทจึงค่อนข้างคลาคลาง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากท่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

- ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมถึงแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายเทของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับ ตั้งแต่วันที่ 1 ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าแทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือน

มกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการเข้าทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรรองรับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)

- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล

- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา

- ส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมียกเว้นค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1

- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือสิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่

14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนี้หน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

3 ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วใน

การจัดความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นและรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลต่อเนื่องภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

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

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์อื่น ๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้ อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่าเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ กำลังประสบปัญหา

การขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับหรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อ บริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับ พนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและ กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

บริษัทฯ ไม่ได้เผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือ แบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง ดังกล่าว ลูกจ้างจะเป็นผู้รับภาระ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้น ได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วยและในการให้บริการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระ ของลูกค้าโดยตรง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของ บริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงิน สกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของ บริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตรา ต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบทำเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตรา แลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงิน สินเชื่อเพื่อการสั่งซื้อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤต การเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงิน ดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็น สกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบกกลอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึง ความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้รายดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์ สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจาก อัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบกกลอนเพื่อใช้ในการ ซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระ คืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมี ความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อ ไม่ให้เกิดความเสี่ยงจาก

การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมาก บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งสินค้าหลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือบริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่งเรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่าหรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือส่วนใหญ่ที่ได้ลงนามไปในช่วงปี 2556 ถึงปี 2557

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้

อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อกันว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมา จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2557) อาจส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำในปี 2546 และอีกสองสามลำ ในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ดี ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดีเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็เพิ่มขึ้นมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดีเหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการ และ/หรือ ถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้ จากเรือที่เหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินการตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้

เปลี่ยนการดำเนินการธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็น การทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2557 อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินการธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา อย่างไรก็ดี ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ความเป็นไปได้ยากที่จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter ในอัตราที่เหมาะสมในสถานการณ์ที่ตกต่ำในปัจจุบัน เช่นนี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) ต่อไปอีกระยะหนึ่ง

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

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

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินการธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อ

เรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้อายุของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม ในปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยขจัดความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและอายุของเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder)** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือแต่ละแห่งไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกัน ในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อม

ดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการได้รับเรือลำช้า/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งถืออยู่ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากอยู่ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าวมีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนลำช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาตตุลาการ (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยอยู่ต่อเรือตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผิดนัดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากอยู่ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

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

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้ออย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจส่งผลกระทบต่อรายการค้าขายในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะมีสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือส่งต่อใหม่ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือส่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะมีเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อบริษัทฯ สัญญาส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปี 2556 ถึงปี 2558 โดยสัญญาสินเชื่อดังกล่าวได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าวงเงินสินเชื่อที่จัดหาสำหรับสัญญาส่งต่อเรือนี้ไม่ได้ครอบคลุมต้นทุนราคาเรือเต็มจำนวน โดยบริษัทฯ จะต้องใช้เงินสดบางส่วนเพื่อชำระส่วนต่างระหว่างต้นทุนราคาเรือและวงเงินสินเชื่อ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินสดนี้ได้ (ต้นทุนหักด้วยหนี้) บริษัทฯ อาจมีสัญญาส่งต่อเรือได้

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาครัฐกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือส่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2557 ในกรณีที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้ หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือส่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

ความเสี่ยงจากการลงทุน

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดหุ้นไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น

4 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เคบวทกตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	5.09	5.90
2	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	5.37	6.10
3	ศุขาคา นารี	ไทย	2537	23,732	4.64	4.65
4	ปรีพลา นารี	ไทย	2538	23,720	4.71	5.35
5	บุษชาวิภา นารี	ไทย	2533	27,881	2.79	4.00
6	ธารีณี นารี	ไทย	2537	23,724	4.18	4.85
7	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	5.74	5.75
8	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	5.66	6.40
9	เอมวิภา นารี	ไทย	2540	18,462	6.12	6.15
10	พลอยโพธิ์น นารี	ไทย	2538	26,472	5.53	6.25
11	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	5.92	6.75
12	วิเศษ นารี	ไทย	2545	28,442	11.07	11.10
13	ชลธรร นารี	ไทย	2539	27,079	8.17	8.20
14	ศรีพญา นารี	ไทย	2534	28,583	4.38	4.75
15	ศุจิรา นารี	ไทย	2538	28,290	6.50	6.75
16	วิจิรา นารี	ไทย	2540	28,646	8.07	8.70
17	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	11.75	12.35
18	มาลี นารี	ไทย	2539	28,364	12.13	11.70
19	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	16.50	17.10
20	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	17.97	18.60
21	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	16.44	16.45
22	จรรยา นารี	ไทย	2548	33,720	16.46	16.50
23	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	15.64	16.25
24	มธุรี นารี	ไทย	2551	30,193	15.14	15.15
25	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	15.27	15.30
26	ถันนา นารี	ไทย	2555	33,843	18.28	18.75
27	ถลิกา นารี	ไทย	2555	33,869	18.38	18.75
28	อัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	27.12	27.15
29	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	27.44	27.45
30	จินดา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	22.99	23.00
เรือขนาดเคบวทก 30 ลำ		รวม		833,300	345.45	356.15
		ค่าเฉลี่ย		27,777	11.52	11.87
31	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	24.38	24.35
32	กิระดา นารี	ไทย	2554	56,823	24.31	24.40
33	วรีนา นารี	ไทย	2553	53,839	12.34	16.50
34	วรียา นารี	ไทย	2554	53,833	13.44	17.00
35	วิภาดา นารี	ไทย	2556	53,857	15.46	18.00
36	อภิศรี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	25.72	25.75
37	บรณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	25.71	25.75
38	ชลณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	25.80	25.80
39	คารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	26.00	26.00
เรือขนาดจุฬารามภร 9 ลำ		รวม		501,361	193.16	203.55
		ค่าเฉลี่ย		55,707	21.46	22.62
40	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	27.99	28.00
41	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	28.00	28.00
เรือขนาดอัคราเมภร 2 ลำ		รวม		126,984	55.99	56.00
		ค่าเฉลี่ย		63,492	28.00	28.00
42	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	24.55	37.10
43	มุลญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	24.99	37.10
44	ชลญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	24.70	37.10
เรือห้วงซิมเมร 3 ลำ		รวม		63,409	74.24	111.30
		ค่าเฉลี่ย		21,136	24.75	37.10
44 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,525,054	668.84	727.00
		ค่าเฉลี่ย		34,660	15.20	16.52

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามงบการเงินในรูปแบบสมุดเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

** มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทิจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 13.85 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น เพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ บริษัทย่อยละหนึ่งถึงสองลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 การที่บริษัทฯ มีนโยบายจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น โดยให้แต่ละบริษัทย่อยถือกรรมสิทธิ์เรือ 1-2 ลำนั้น มีจุดประสงค์ที่จะจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัทฯ ในกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดก่อความเสียหายขึ้น ซึ่งการจัดโครงสร้างบริษัทฯ ในลักษณะนี้ถือเป็นบรรทัดฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือโดยทั่วไป บริษัทฯ ควบคุมการบริหารงานของบริษัทย่อยดังกล่าวโดยคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เป็นคณะกรรมการของบริษัทย่อยดังกล่าวและมีอำนาจอย่างเต็มที่ในการบริหารและตัดสินใจ

ในปี 2557 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 2 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างที่อุดรเรือสามแห่งในประเทศจีน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	วันที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท ฟรีเชิส ไลท์ส์ พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	ฟิเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท ฟรีเชิส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	ฟิเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100

ในส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่นๆ ที่ไม่ใช่ธุรกิจเจ้าของเรือนั้นจะพิจารณาการลงทุนโดยขึ้นอยู่กับโครงการหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯ สามารถใช้ความรู้ความสามารถ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ มิใช่ลงทุนเฉพาะในส่วนทางการเงินเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การควบคุมและการบริหารงานจะเป็นลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) ที่บริษัทฯ จะเข้าไปมีส่วนร่วมการบริหารผ่านคณะกรรมการโครงการนั้นๆ ตามสัดส่วนการลงทุน

โครงการร่วมทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีการดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ยังคงดำเนินอยู่แต่ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 2.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 121 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ “ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น” ของแบบแสดงรายการข้อมูล ประจำปี 2557 นี้

5 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

6 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

รายละเอียดของบริษัท บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงคัมพานิ
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
ทุนจดทะเบียน	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ที่ตั้ง	ชั้น 7 อาคารคาเช่เฮ้าส์ เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	66-2 696-8800
โทรสาร	66-2 236-7654
E-mail	ir@preciousshipping.com
Home page	http://www.preciousshipping.com

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท 프리เชียส เมทัลลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท 프리เชียส วิเศษ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท 프리เชียส สโตนส์ รีปปีง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท 프리เชียส มินเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท 프리เชียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท 프리เชียส ชีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท 프리เชียส โอเซียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท 프리เชียส ไคมอนคส์ จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท 프리เชียส รูบีส จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท 프리เชียส ฟอนคส์ จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท 프리เชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท 프리เชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท 프리เชียส ออกคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท 프리เชียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท 프리เชียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท 프리เชียส สิตส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท 프리เชียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท 프리เชียส วิสเซอร์ส จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท 프리เชียส ซิตส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท 프리เชียส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท 프리เชียส ออานแมนส์ จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทรวม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
35	บริษัท พรินเซส สดอเรีย เทอมีนัลส์ 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 กราฟ เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
38	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง (เมอริเซส) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โสดคัง คัมพานิ
39	บริษัท ฟอสแอล อินเวสต์เม้นท์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โสดคัง คัมพานิ
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โสดคัง คัมพานิ
41	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โสดคัง คัมพานิ /ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท ฟอสแอล ทุน ชิปปิ้ง จำกัด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิสเตอร์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท พรินเซส คอมฟอร์ต จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรินเซส สปาร์ก จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรินเซส วิลล์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรินเซส บริดจ์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรินเซส ฟอเรสต์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรินเซส ฟรอนเทียร์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรินเซส ธอท์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรินเซส ไทด์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรินเซส สกาย จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรินเซส โปรเจกต์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท เทป จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
55	บริษัท แอสโซซิเอต บัลค์ แคริเออร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โสดคัง คัมพานิ
56	บริษัท เอบีซี วัน จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทุ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี ตรี จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท เอบีซี โฟร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
62	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลทีจี จำกัด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
63	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ตส์ (ฮาลเดย์) จำกัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเซย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเซย์เฮ้าส์ 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 th Floor, Tower A, 1 CyberCity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41-47 และ 51-52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48-50 และ 53-59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 62	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1 st Floor, No.1, 3 rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 63	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	<p>▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด</p> <p>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</p>
	<p>▶ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1</p> <p>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</p>
ธนาคารหลัก	<p>▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>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</p>
	<p>▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com</p>
	<p>▶ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</p> <p>อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.th</p>
	<p>▶ ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์</p> <p>8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811 โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743 Website : https://www.dnb.no</p>
ผู้สอบบัญชี	<p>▶ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</p> <p>ชั้น 33 อาคารเลคซันดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เขียงศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) คู 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 Website : http://www.ey.com/TH/en/Home</p>
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	<p>▶ WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP</p> <p>6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com</p>