

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 41 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,628,398 เดทเวตัน โดยเรือ 33 ลำเป็นเรือธงไทย และเรือ 12 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 4 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 32 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งเทกองในการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแฮนด์แมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 30,000 - 50,000 เดทเวตัน 3. กลุ่มเรือซูปราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 50,000 - 60,000 เดทเวตัน และ 4. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวตัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก ซึ่งผู้ประกอบการในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้กองเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กของฟิเอสแอลเป็นหนึ่งในกองเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งดำเนินธุรกิจในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 และซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มอีกจำนวน 3 ลำ ในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก ในปัจจุบันนี้ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - 2557

บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือนาคนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับเรือนาคอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 4 ลำ ในปี 2557 - 2558 เมื่อรวมเรือนาคอัลตราแมกซ์ จำนวน 4 ลำที่ทำสัญญาสั่งซื้อไปในปี 2558 และหลังจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 9 สัญญาสำหรับเรือนาคอัลตราแมกซ์จำนวน 9 ลำ (ณ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559) คงเหลือเรือนาคอัลตราแมกซ์จำนวน 11 ลำที่มีกำหนดรับมอบในปี 2559 เช่นเดียวกับเรือนาคซูปราแมกซ์ เรือนาคแฮนด์ไฮส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก ในอนาคตเรือนาคแฮนด์ไฮส์จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวตัน ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแฮนด์ไฮส์ขนาด 38,000 เดทเวตันจำนวน 1 ลำ และรับมอบเรือนาคดังกล่าวอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2559 ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือนาส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ปีแห่งความประหลาดใจที่เลวร้าย ปี 2558 นั้นจะถูกจดจำว่าเป็นหนึ่งในปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือเทกองค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับทั้งปี อยู่ที่ 719 จุด ซึ่งสูงกว่าตัวเลขดัชนีที่ต่ำที่สุดในอดีตที่ผ่านมาเพียง 4 จุด อันเป็นเครื่องบ่งบอกสถานการณ์ของตลาดได้เป็นอย่างดี สืบเนื่องจากปีที่น่าผิดหวังนี้เอง ทำให้มีความเห็นตรงกันว่าปี 2559 นั้นก็จะเป็นปีที่ลำบากอีกปีหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 771 จุด และลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์ ที่ระดับ 509 จุด เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 โดยดัชนีได้อยู่ในระดับราวๆ 500 จุดจนถึงต้นเดือนมิถุนายน ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นเดือนที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ปีนี้ไม่ได้เป็นเหมือนเช่นเคย ตลาดสร้างความประหลาดใจด้วยดัชนี 1,222 จุด เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม ซึ่งเป็นดัชนีที่สูงที่สุดของปี และหลังจากนั้นก็ลดลงมาและต่ำสุดเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ที่ระดับ 471 จุด ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่ดัชนีแข็งแกร่งที่สุดของปี ส่งผลให้ค่าดัชนีตามฤดูกาลปีนี้นักกลับตาลปัตร ในช่วงหน้าร้อนดังกล่าวแม้ดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นแต่อุปสงค์กลับไม่ได้เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม มีเรือเทกองอย่างน้อยประมาณ 20 ล้านเดทเวตัน ถูกปลดระวางในช่วงครึ่งแรกของปี 2558 ซึ่งได้ช่วยลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานลงและทำให้ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่เกือบน้อยที่สุดในประวัติการณ์ การสั่งซื้อเรือเดิมก็ถูกทำให้ล่าช้าหรือเลื่อนเวลาออกเรือออกไปอันเนื่องมาจากสถานะทางการเงินไม่ว่าของผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ มีการเปลี่ยนการสั่งซื้อเรือจากเรือเทกองที่มีกำหนดรับมอบในปี 2559 เป็น เรือแท้งค์ และ/หรือ เรือคอนเทนเนอร์ ปัจจัยเหล่านี้เองได้ช่วยลดความกดดันในภาคอุปทานอันส่งผลให้สถานการณ์ที่เลวร้ายได้เริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดีก่อนกลางปี 2558 ซึ่งส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น นำโดยกลุ่มเรือนาคเคปไฮส์ซึ่งตัวเลขการปลดระวางส่งผลให้การขยายตัวของกองเรือนาคนี้ติดลบ สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าจุดสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์นั้นคงจะไม่ไกลจนเกินไปและหากมีการลดปริมาณเรือในตลาดลงจริงก็จะทำให้เกิดความสมดุลเร็วยิ่งขึ้น แต่เป็นที่น่าเสียดาย อัตราการปลดระวางเรือในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 ลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับช่วงครึ่งแรกของปี ส่งผลให้ดัชนี BDI นั้นปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 บริษัทฯ คาดว่าช่วงครึ่งแรกของปี 2559 ตลาดก็คงจะไม่คืนักด้วยปริมาณเรือใหม่ที่เข้ามาสู่ตลาดและอุปสงค์ที่ยังไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หากการปลดระวางเรือมีปริมาณมากตลอดทั้งปี 2559 ก็คงจะ

ได้เห็นตลาดมีแนวโน้มที่ดีขึ้นในช่วงสิ้นปี 2559 ระดับดัชนี BDI ในปัจจุบันนั้นส่งผลให้เรือเทกองเกือบทุกขนาดต้องดำเนินการธุรกิจต่ำกว่าจุดคุ้มทุนเงินสด แต่ตามหลักแล้วสภาพตลาดที่ผิดปกติเช่นนี้คงเกิดขึ้นเป็นระยะเวลาไม่นาน อย่างไรก็ตาม ตามที่ Lord Keynes ได้กล่าวไว้ว่าตลาดนั้นสามารถผิดปกติมากกว่าที่คนเราจะหาเงินมาได้เพียงพอ บริษัทฯ เห็นว่าดัชนี BDI คงจะไม่ตกต่ำมากไปกว่านี้ และน่าจะแกว่งตัวอยู่ที่ระดับ 400 ถึง 750 จุด ในปี 2559

มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินซึ่งเป็นเช่นนี้มาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2559 เพิ่มขึ้นเหมือนในปี 2555 ยังมีโอกาสที่เราจะได้เห็นปัญหานี้หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์เศรษฐกิจรอบโลกนั้นไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นที่จะทำให้ปริมาณการค้าขายขยายตัว การชะลอตัวในการเติบโตของภาคอุปสงค์และปริมาณการค้าขายไม่น่าจะเกิดขึ้นในภาวะที่ตลาดขยับ อย่างไรก็ตาม โพรตระกูลไต้หวันกลางสหรัฐได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และคาดว่าจะปรับเพิ่มขึ้นอีก ร้อยละ 1 ในระหว่างปี 2559 อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก กำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ ด้วยราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและคาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคต ผู้บริโภคน่าจะมีเงินไว้ใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐและน่าจะช่วยกระตุ้นการซื้อสินค้าราคาถูกที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลานี้ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2558 เช่นเดียวกันนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับปี 2559 แต่เรายังหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีซึ่งตรงกันข้ามกับการคาดการณ์ ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 8 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าเวลาที่ชั่วร้ายมากแห่งที่สุด 7 ปี ดังนั้นจึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือ ได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือต่างๆ อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ตั้งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆ ที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆ อยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ทของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆ ลงเลที่จะปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของตู้ต่อเรือนั้นดูแย่ โดยมีตู้ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงตู้ต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีนซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ ตู้ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วน และซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นธุรกิจเคลือบเบนอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ ตู้ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีตู้ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงตู้ต่อเรือยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลัง

ประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจะส่งผลเกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ เนื่องจากความต้องการในการขนส่งทางเรือมาจากอัตราการขยายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น ย่อมเป็นการดีต่อธุรกิจเดินเรือหากตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หลักการทั่วไปก็คืออุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 - 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรามั่นใจว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆฟื้นตัว ปัจจุบัน สินค้าโภคภัณฑ์มีปริมาณมากเกินความต้องการส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ตกต่ำเป็นประวัติการณ์ โดยทั่วไปแล้ว ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้นและหวังว่าจะได้ขนส่งในเส้นทางที่ไกลขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2559 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือค่อนข้างอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะแล่นเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้ส่งกลับคืนให้เดินเรือตามความเร็วขึ้น

การปลดระวางเรือสินค้าแห่งเทกองในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ได้ขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 471 จุด ในวันที่ 16 ธันวาคม 2558 ทั้งนี้ อัตราการปลดระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองอย่าง กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยแรก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยที่สอง) และไม่มีมีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นสูงขึ้นหรือลดลง ราคาเศษเหล็กล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 300 เหรียญสหรัฐต่อตันของเหล็กที่มาจากเรือที่ถูกปลดระวางซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กไม่อาจจะลดลงอีก ซึ่งหากราคาเศษเหล็กยังอยู่ในระดับเช่นเดียวกับปัจจุบัน และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางในปี 2559 มากกว่าปี 2555 โดยทั่วไปแล้ว ในเวลาที่ค่าระวางตกต่ำ Charterer ซึ่งมีเรือให้เลือกมากมายจะไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี่ยงประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าไม่ต้องการขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่าๆกัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำ และเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแล ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และหากเกรงว่าราคาเศษเหล็กจะปรับตัวลดลงอีก เจ้าของเรือก็จะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนได้ง่ายยิ่งขึ้น

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2562 จะมีเรือร้อยละ 14.58 ของกองเรือเทกองโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 788.42 ล้านเดทเวทตัน) (ณ วันที่ 1 มกราคม 2559) ที่อายุเกิน 20 ปี หรือคิดเป็นขนาดระวางบรรทุก

114.93 ล้านเดทเวทตันซึ่งคาดว่าเรือดังกล่าวไม่บางส่วนก็ทั้งหมดจะถูกปลดระวาง โดยขึ้นอยู่กับดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อที่เรือต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2558 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 46.03 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังนั้น สำหรับปี 2558 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 18.08 ล้านเดทเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 788.42 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.35 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา! อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับดัชนี BDI หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 45 และมีการปลดระวางเรือ 36 ล้านเดทเวทตัน ต่อปี ดังนั้น ณ ต้นปี 2560 จะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกร้อยละ 1.92 หรือคิดเป็น 15.13 ล้านเดทเวทตัน โดยกองเรือโลกจะมีขนาด 803.55 ล้านเดทเวทตัน และภายใต้สมมติฐานดังกล่าว ณ ต้นปี 2561 จะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกร้อยละ 0.12 หรือคิดเป็น 0.93 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็น โดยกองเรือโลกจะมีขนาด 804.48 ล้านเดทเวทตัน

ในด้านอุปสงค์ของเรือ ยังคงมีความไม่แน่นอน **ประเทศจีน**ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.9 ในปี 2558 เศรษฐกิจจีนตามแผนห้าปีซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2559 น่าจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.5 จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น ในปี 2558 จีนได้สร้างความประหลาดใจต่อตลาดโดยการนำเข้าแร่เหล็กสูงถึงปริมาณ 953.37 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.17) แต่นำเข้าถ่านหินลดลงอยู่ที่ปริมาณ 204.18 ล้านตัน (ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 30) จีนได้ส่งออกเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.87 เมื่อเทียบกับปี 2557 มาอยู่ที่ปริมาณ 112.41 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมีการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนกำลังชะลอตัว”

เศรษฐกิจเริ่มที่จะฟื้นตัวในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 เมื่อเดือนธันวาคม 2558 และตั้งใจที่จะปรับเพิ่มอีกร้อยละ 1 ในปี 2559 ซึ่งเป็นการบ่งบอกว่าสหรัฐซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกได้ฟื้นตัวขึ้นในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้

ส่วนสหภาพยุโรป ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ต่อไปอันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าทางเรือมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึง ต้องขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อนตัวลงอีกและภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด ทำให้อินเดียอาจกลายเป็นผู้ที่มีบทบาทในตลาดเรือเทกอง ท่าเรือของอินเดียเกิดความแออัดอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากลักษณะของท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อุปทานในเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะส่งผลดีต่อเรือขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ อินเดียซึ่งเป็นผู้บริโภคเหล็กกรวยใหญ่เป็นอันดับที่สามของโลกถึงปริมาณ 75 ล้านตันในปี 2557 และคาดว่าปริมาณการบริโภคเหล็กของอินเดียจะขยายตัวร้อยละ 7 ในปี 2558 เมื่อเทียบกับอัตราการขยายตัวของ การบริโภคเหล็กของโลกที่ร้อยละ 2 อุปสงค์ในเหล็กภายในประเทศจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากรัฐบาลลงทุนอย่างมหาศาลในการก่อสร้างถนนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย รายงานหลากหลายฉบับได้แนะนำว่า พลังงาน ถ่านหิน และพลังงานทางเลือกจะใช้งบประมาณถึง 250 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้รัฐบาลชุดปัจจุบัน ความหวังของการขนส่งทางเรือจากการนำเข้าถ่านหินของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมากซึ่งเป็นการทดแทนจากการที่จีนลดปริมาณการนำเข้าถ่านหิน อินเดียได้กลายมาเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกด้วยปริมาณ 223.99 ล้านตัน ในปี 2558 มากกว่าจีนซึ่งนำเข้าที่ปริมาณ 204.18 ล้านตัน

ประเทศอาร์เจนตินา เกษตรกรชาวอาร์เจนตินาช่วยเสริมตลาดการส่งออกโดยได้ส่งออกข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดถั่วเหลือง เนื่องจาก Mauricio Macri ประธานาธิบดีคนใหม่ประกาศว่าจะยกเลิกภาษีส่งออก โดยเกษตรกรต่างๆ ได้พร้อมที่จะส่งออกสินค้าในคลังสินค้าของตนมูลค่าประมาณ 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อใดก็ตามที่รัฐประกาศลดหรือยกเลิกภาษีส่งออกตามที่ได้ประกาศไว้ ประธานาธิบดี Macri ยังได้ยกเลิกการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งทำให้นักลงทุนเห็นว่าเงินสกุลเปโซ จะลดค่าลงร้อยละ 35 ซึ่งจะส่งผลให้เกษตรกรพยายามส่งออกสินค้าของตน ปัจจัยนี้น่าจะส่งผลบวกต่อตลาดเรือเทกองในช่วงครึ่งแรกของปี 2559 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรือขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์

หนึ่งในสัญญาณที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะสำหรับเรือเทกองก็คือ โครงการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งเป็นโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ใช้ระยะเวลามากกว่า 10 ปี เชื่อมโยงทวีปเอเชียกับทวีปยุโรปผ่านการเส้นทางคมนาคมทางบกซึ่งครอบคลุม 30 ถึง 60 ประเทศ โครงการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในจีนตอนกลาง ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม และเมืองเวนิส โครงการนี้ไม่ได้สร้างประโยชน์ให้แก่จีนเท่านั้น แต่ยังสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นๆทั่วโลก

1. โครงการนี้จะช่วยให้จีนได้ใช้กำลังการผลิตเหล็กที่มีมากเกินไปเกินความต้องการถึงร้อยละ 30 ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดในโลก โดยเฉพาะจากการที่เหมืองแร่เหล็กจีนต่างๆ ได้ปรับลดราคาแร่เหล็กของตนลง ถ่าน

หินซึ่งเป็นองค์ประกอบในการผลิตเหล็กก็มีการผลิตออกมามากเกินเช่นเดียวกับเหล็ก เช่นเดียวกับโรงงานผลิตซีเมนต์ซึ่งมีการผลิตมากเกินไปร้อยละ 40 ทำให้สามารถผลิตซีเมนต์ได้ในราคาถูกสำหรับใช้ในโครงการนี้ ซึ่งจะช่วยให้ตัวเลขจีดีพีของจีนโตขึ้นเกินกว่าร้อยละ 6.5 ซึ่งผู้นำจีนได้ให้คำมั่นไว้สำหรับอีกห้าปีข้างหน้า

2. โครงการนี้จะช่วยให้จีนขยายเศรษฐกิจของตนได้ไปจนถึงพื้นที่ทางตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ทุรกันดาร เมื่อใดก็ตามที่พื้นที่นี้เริ่มมีความเจริญ ปัญหาชนกลุ่มอุยกูร์ (Uyghur) ก็น่าจะคลี่คลายลง
3. ประเทศต่างๆซึ่งอยู่เหนือประเทศจีนอันเป็นพื้นที่ที่ทุรกันดารซึ่งปกครองโดยกลุ่มคนบางกลุ่มซึ่งเฝ้าหาความมั่งคั่งจากประเทศเพื่อประโยชน์ของตนมากกว่าที่จะคำนึงถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้น เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระจายผลประโยชน์ให้แก่ประชาชนโดยรวมและลดความไม่เสมอภาค
4. โลกไม่ได้รับประโยชน์จากการที่สหรัฐอเมริกาเป็นมหาอำนาจแต่เพียงผู้เดียว โดยขณะนี้ จีนได้เริ่มมีอิทธิพลและโครงการเส้นทางสายไหมนี้จะช่วยเพิ่มอำนาจของจีนและทำให้จีนมีบทบาทมากขึ้นกับสหรัฐอเมริกาได้

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่ निकเกิล แร่อะลูมิเนียมในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
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	719
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.10	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)
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	45.46
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)	(1.53)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 719 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติศาสตร์ ซึ่งสูงกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2529 เพียงแค่ 4 จุดเท่านั้น ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย เมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และได้เริ่มขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และมีแผนที่จะขายเรืออีกจำนวน 12 ลำในปี 2559 - 2560)

รางวัลและเกียรติยศ:

บริษัทฯ ได้รับรางวัล IR Magazine Award (IRMA) สำหรับทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในสาขา “บริษัทที่ดีที่สุดในด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม” นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัล Thailand Sustainability Investment Awards ในงานประกาศรางวัล SET Sustainability Awards 2015 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้บริหารเรือ” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia 2015 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับหมวด “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” และหมวด “บริษัทที่น่าลงทุนในอนาคต” ในงาน Lloyd’s List Asia Awards 2015

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,263.92 ล้านบาท (ปี 2557: 4,661.60 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 2,425.78 ล้านบาท (ปี 2557: 80.22 ล้านบาท) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ประเมินและพิจารณาบันทึกค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2559 เป็นเงิน 840.77 ล้านบาท (ซึ่งรวมอยู่ในขาดทุนสุทธิ) โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขายเรือ) โดยมูลค่ายุติธรรมคิดจากราคาขายเรือเฉลี่ยที่ขายได้ล่าสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไปขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาทำการขายเรือแต่ละลำ ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 16,486.17 ล้านบาท (ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนในเดือนมิถุนายน 2558 โดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน) (ปี 2557: 15,283.85 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 32,457.82 ล้านบาท (ปี 2557: 27,908.53 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 4 ลำ และเงินสดจากการเพิ่มทุนในปี 2558 สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2558 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2557

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2,398.75 ล้านบาท (ปี 2557: 82.31 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท (ปี 2557: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 1.66 ล้านบาท (ปี 2557: จำนวน 2.24 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 6,266 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 8,096 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2557 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2558 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2558 (จำนวน 45 ลำ) เมื่อเทียบกับปี 2557 (จำนวน 42 ลำ) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2557 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.36 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 10 ปี ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 โดยได้รับเงินจากการขายเรือจำนวน 123.50 ล้านบาท และได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือจำนวน 279.03 ล้านบาท

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นที่ 22 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2558 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 7.25 บาทต่อ

หุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 22 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 10.29 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2559 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 45 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 4 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 32 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,628,398 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 36,187 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 9.8 ปี บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 3 ลำในปี 2558 และมีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 12 ลำในปี 2559 – 2560 ในขณะที่มีเรือจำนวน 12 ลำมีกำหนดครบรอบในปี 2559 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่าน่าจะได้รับการมอบเรือส่งต่อใหม่เพียง 5 ลำ (จากตามกำหนดครบรอบจำนวน 12 ลำภายในสิ้นปี 2559) ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 38 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 7.1 ปี และขนาดเฉลี่ย 43,332 เดทเวทตันต่อลำ ภายในสิ้นปี 2560

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหวั่นเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

เหตุการณ์สำคัญของปี 2558

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสร้างความประหลาดใจที่เลวร้าย ในปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ร่วงสร้างสถิติใหม่หลายครั้งจนถึงสิ้นปี ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมากจนถึงสิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปริมาณ 953.37 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้าที่จีนในระหว่างปี 2558 มาจากออสเตรเลียปริมาณ 607.64 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 59.18 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 548.46 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลปริมาณ 191.76 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 20.72 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 171.04 ล้านตัน) แม้ว่าตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไม้ของแร่เหล็กจากบราซิลจะเพิ่มขึ้น แต่ดัชนี BDI ได้ร่วงลงทำสถิติใหม่ตอนช่วงสิ้นปี ปี 2558 รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไปอย่างสิ้นเชิงด้วยดัชนี BDI ปรับตัวอยู่ในระดับที่สูงในช่วงฤดูร้อน

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 720 ลำ คิดเป็นขนาด 50.17 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2558 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้นี้ใกล้เคียงกับตัวเลขในปี 2555 ที่มีการปลดระวางเรือมากถึง 35.97 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซด์ (Capesize) จำนวน 97 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 50 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 53 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 68 ลำ เรือขนาดแฮนด์ไซด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 88 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 113 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 32.09 ล้านเดทเวทตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2559 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 788.42 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 92.96

ล้านเคทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2559 และ 25.31 ล้านเคทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบ 2560 หากตั้งสมมติฐานว่า มีการปลดระวางเรือที่ 36 ล้านเคทเวทตันต่อปี (ปี 2558 อยู่ที่ 32.09 ล้านเคทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือ ลำช้าร้อยละ 45 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03) สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 803.55 ล้านเคทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 1.92 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 804.48 ล้านเคทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 0.12 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2559 ในที่สุด ปัญหาอุปทาน มากเกินก็ได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของวิกฤติการเงินโลกก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่ม แข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับ ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผล ให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจาก สหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อ ตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ประสบความสำเร็จในการ บริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่ม ปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 120/125 เยนต่อ 1 ดอลลาร์ สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงาน ต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงาน อุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้ขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบ นิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2554 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดเรือเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้น การตลาดใหม่ๆ จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า การนำเข้าถ่านหินของ อินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.61 มาอยู่ที่ 223.99 ล้านตันในช่วง ปี 2558 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้น เนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาต่ำและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ

ประเทศจีน ได้พยายามคืนร่นกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 6.9 สำหรับปี 2558 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในอีกห้าปีข้างหน้าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 ต่อ ปี ในปี 2558 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 953.37 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 2.17 มากกว่าปริมาณ 933.11 ล้านตันเมื่อปี 2557 ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับ

ต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2558 อยู่ที่ประมาณ 800.53 ล้านดอลลาร์ หรือลดลงร้อยละ 1.57 เมื่อเทียบกับปริมาณ 813.30 ล้านดอลลาร์ในปี 2557 จีนได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 204.18 ล้านดอลลาร์ในปี 2558 หรือลดลงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปริมาณ 291.63 ล้านดอลลาร์ในปี 2557 คาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินลดลง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคากำหนดที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,900 ล้านดอลลาร์ต่อปี แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนี BDI ของปี 2558 เติบโตอยู่ที่ 719 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติศาสตร์ ซึ่งสูงกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2529 เพียงแค่ 4 จุดเท่านั้น ทั้งนี้ ดัชนี BDI (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด อยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

ในปี 2558 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เติบโตอยู่ที่ 6,266 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำ เติบโตอยู่ที่ 4,652 เหรียญสหรัฐซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือเล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 366 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,381 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 6,184 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 14.92 สำหรับปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 666 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,966 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 6,577 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.58

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดแบนด์ไฮส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 1,931 ลำ ขนาดระวางรวม 337.28 ล้านเดทเวตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 249 ลำ ขนาดระวางรวม 49.21 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 14.6 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 215 ลำ ขนาดระวางรวม 41.46 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 12.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 2,034 ลำ ขนาดระวางรวม 159.13 ล้านเดทเวตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 320 ลำ ขนาดระวางรวม 26.22 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 16.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 285 ลำ ขนาดระวางรวม 20.95 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 13.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 542 ลำ ขนาดระวางรวม 34.52 ล้านเดทเวตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 477 ลำ ขนาดระวางรวม 29.98 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 86.8 ของขนาด

ระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 110 ลำ ขนาดระวางรวม 7.46 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 21.6 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดซูปรามัคซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,765 ลำ ขนาดระวางรวม 145.89 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 118 ลำ ขนาดระวางรวม 6.27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 459 ลำ ขนาดระวางรวม 20.86 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,658 ลำ ขนาดระวางรวม 57.55 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 371 ลำ ขนาดระวางรวม 13.74 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 23.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 160 ลำ ขนาดระวางรวม 5.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.8 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,720 ลำ ขนาดระวางรวม 54.15 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 130 ลำ ขนาดระวางรวม 2.11 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 876 ลำ ขนาดระวางรวม 18.56 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 34.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือสถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 46 ลำ (ณ วันที่รายงานนี้) รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 4 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบภายในปี 2559 ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่า จากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

เว้นเสียแต่จะมีเหตุการณ์ที่สร้างความประหลาดใจในทางที่ดี เป็นที่ชัดเจนว่าในปี 2559 บริษัทเดินเรือเทกองต่างๆ ต้องจัดหาแหล่งเงินสด และน่าจะอยู่ในรูปของเงินทุนของบริษัทเอง แต่ตลาดทุนจะพร้อมสนับสนุนเงินสดหรือไม่ ผู้ถือหุ้นใหญ่ (ซึ่งรวมถึงกองทุนหุ้นส่วนบุคคล) จะลงทุนเพิ่มในบริษัทเดินเรือต่างๆหรือไม่ บริษัทเดินเรือ

ต่างๆจะต้องประกอบธุรกิจด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันการล้มละลาย แต่มีอย่างหนึ่งที่แน่นอน ก็คือ บริษัทเดินเรือเทกองต่างๆจะต้องเพิ่มทุนไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่ง (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ก็จะปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถบริหารกับปัญหาต่างๆได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

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

ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี บริษัทฯได้เริ่มขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558) และบริษัทฯ จะยังคงขายเรืออีกจำนวน 12 ลำ ภายในสิ้นปี 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังคงเป็นบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนด์ไฮส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์)

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2558 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก บริษัทฯสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดีของกองเรือของบริษัทฯ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินสำรองของผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นมีมูลค่าถึงเกือบ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และเนื่องจากมีจำนวนกรณีเรียกร้องค่าเสียหายที่น้อย ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2558 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2558 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถัน

ต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

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 เรือต่างๆจึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิค เนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบัน ไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้น เพื่อเป็นการรองรับการจำกัดค่ากำมะถันดังกล่าว โดยหลักบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นไปที่เรือส่งต่อใหม่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งจะช่วยสร้างความเย็นอันจะช่วยเพิ่มความหนืดของ MGO ไม่ให้เกินร้อยละ 1 ที่มีการใช้ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (ECA) นอกจากนั้นก่อนที่จะปรับเพิ่มการจำกัดเป็นค่ากำมะถันเป็นร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์โดยการติดตั้ง Exhaust Gas Cleaning Scrubbers ในเรือส่งต่อใหม่ดังกล่าว

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากท่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ขณะนี้ อนุสัญญาดังกล่าวมีประเทศต่างๆเข้าร่วมรับรองซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.56 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก ซึ่งเกือบถึงร้อยละ 35 อันจะส่งผลให้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ คาดว่าน่าจะมีประเทศที่เข้าร่วมรับรองครบในปี 2559 อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับเรือส่งต่อใหม่และเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยกำลังมีการพิจารณาให้มีการเลื่อนการบังคับใช้ออกไปด้วยเหตุผลที่ว่ายังมีเรือมือบำบัดที่ได้รับการอนุมัติ ทั้งนี้ เรือส่งต่อใหม่ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามกฎระเบียบของ US EPA อย่างไรก็ตาม ณ ปัจจุบันนี้ ยังไม่มีเรือมือบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติโดย USGC โดย USCG กำลังอนุญาตให้ใช้ระบบทดแทน (AMS) ไปก่อนจนกว่าจะมีการอนุมัติเรือมือบำบัดน้ำถ่วงเรือ

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่าง ๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศรวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ นั้น ได้รับใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ของเรือชักธงไทยอาจไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาหรือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้รับถึงอุตสาหกรรมพาณิชย์อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification ของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้สปีป้องกันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือ

สิ่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกัน

อย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากนี้หลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งคันเรือ (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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร 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 “ระบบการทำงานของซิลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต้องเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือใหม่ส่วนใหญ่มีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานแล้ว สำหรับเรือเก่าที่มีอยู่ในปัจจุบันจะมีการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ในปี 2561 เป็นต้นไป การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จะต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงาน

ของระบบต่างๆไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต นักเดินเรือที่จะใช้งานอุปกรณ์ ECDIS ในการเดินเรือจะต้องได้รับการฝึกอบรมที่ถูกต้อง และได้รับใบรับรองผ่านการฝึกอบรมมาแล้วก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้จริงบนเรือ

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

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวไว้ในอีก 20 ปี ข้างหน้า เรือต่างๆอาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนตระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก และแม้ว่าจะยังคงเป็นไปได้ยากที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบัน แต่หากเมื่อพัฒนาการใหม่ๆดังกล่าวเกิดขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในรูปแบบการเดินเรือปัจจุบัน

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

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจกรรมภาครัฐ และในชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะล่าช้ากว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไร ปัจจุบัน บริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ซึ่งมีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางแผนเชอร์บนอุปกรณ์ต่างๆที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือโดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

การนำทางโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-navigation) ซึ่งริเริ่มโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อเร่งพัฒนาการขนส่งทางเรือทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยการแบ่งปันข้อมูลระหว่างเรือกับเรือกับสำนักงานบนฝั่งที่เกี่ยวข้องกับการนำทาง เส้นทางเดินเรือ สภาพอากาศ กระแสน้ำ การบรรจุสินค้า การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า และการขนถ่ายสินค้า ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

ในกรณีที่ไม่มีกำบังป้องกันที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แม้ในการดำเนินงานทั่วไปเพิ่มขึ้น อาจทำให้อุตสาหกรรมต้องประสบกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ (cyber-attack) ได้แก่ แผนการโจมตีซึ่งมีเป้าหมายที่ระบบสารสนเทศ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เพื่อที่จะแทรกแซง ทำลาย หรือเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลของบริษัทและของเรือ

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ได้เพิ่มความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อน ตัวอย่างเช่น จากการคิดไวรัสโทรจันด้วยการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือเพื่อทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือเพื่อหาแทรกแซงระบบควบคุมติดตามระยะไกลและสารสนเทศเครื่องหมายทางเรือ (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS รวมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า เมื่อเร็วๆ นี้ หน่วยงาน USCG ได้แจ้งเตือนในเรื่องความปลอดภัยว่าระบบ GPS ที่เกิดขัดข้องเนื่องจากสัญญาณขาดหาย ทำให้การเดินทางในบริเวณที่มีเรือแออัดต้องใช้วิธีอื่นในการระบุตำแหน่งจนสัญญาณ GPS กลับมาใช้ได้ดังเดิม เหตุการณ์เช่นนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรือจากการรบกวนหรือการที่สัญญาณ GPS ขัดข้อง และแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการทำความเข้าใจถึงผลกระทบที่อาจเกิดต่ออุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ การเชื่อในระบบการนำทาง GNSS อย่างมากและความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาชญากรไซเบอร์ได้ทำให้เห็นความสำคัญในการเรียนรู้มาตรการสำรองสำหรับการนำทางสำหรับการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมี ประสิทธิภาพเพียงพอและจนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ยังไม่พบกรณีอาชญากรรมไซเบอร์
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน โดยกำหนดให้สามารถเข้าเว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้น ส่วนบนเรือใช้ระบบดาวเทียมสื่อสาร (Inmarsat) ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- กรณีที่ถกเถียงกันเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง เนื่องจากบริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บนเรือสามารถใช้ระบบออนไลน์ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์

และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ

แม้ว่าในปี 2556 - 2558 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานยืนยันถึงข่าวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

1.2 พันธกิจของบริษัทฯ และภารกิจที่สำคัญ

พันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ

ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้า รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ (ตั้งแต่ ปี 2556 ถึงปี 2558)

ปี 2556

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สามของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่**
เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2556 เรือลำที่สามจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ในประเทศอินเดียได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “จินตนา นารี” (“Chintana Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- **รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งสั่งซื้อไว้ที่อู่ต่อเรือ ABG**
เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทย่อยของบริษัทซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ กล่าวคือ ABC Three Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญายกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ลงวันที่ 22 เมษายน 2553 ระหว่างผู้ซื้อกับ ABG Shipyard Limited (“อู่ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำขนาด 20,000 เดทเวตัน ตัวเรือหมายเลข 380 (“เรือ”) เนื่องจากบริษัทฯ ได้สั่งซื้อเรือลำดังกล่าวกับอู่ต่อเรือที่ประเทศจีนไปแล้วตามรายงานการเปิดเผยข้อมูลต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2555 ตามเงื่อนไขในสัญญายกเลิก อู่ต่อเรือได้คืนเงินให้แก่ผู้ซื้อแล้วจำนวน 5,700,000 เหรียญสหรัฐ (ซึ่งเป็นเงินงวดแรกจากผู้ซื้อได้ชำระให้แก่อู่ต่อเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 1,004,918 บาทซึ่ง

เท่ากับอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ได้ชำระเงินงวดดังกล่าวไป

- **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 ในบริษัทร่วมทุนและบริษัทย่อยทั้งหมดของบริษัทร่วมทุนซึ่งบริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้ทำสัญญา Time Charter และสัญญาส่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งได้ชำระโดยบริษัทฯ และการชำระคืนเงินกู้ยืมผู้ถือหุ้นคงเหลือซึ่งผู้ขายได้เคยให้แก่บริษัทร่วมทุนเป็นเงิน 13.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 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. (“บริษัทย่อย SPV”) โดยบริษัทย่อย SPV นี้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ มีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือขนส่งซีเมนต์เพิ่มอีกหนึ่งลำ (ลำที่ 4) ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ได้กำลังจะลงนามระหว่างบริษัทฯ กับ Charterer ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว 3 ฉบับสำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำไปแล้วก่อนหน้านี้
- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**
เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 7 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการส่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อยู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 348 ในวันที่ 12 มีนาคม 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว
- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD DAY)**
เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2556 บริษัท พรินเซส ออเนชั่นส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของต่อใหม่ ขนาด

ระวางบรรทุก 53,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ**
เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทร่วมของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Four Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**
เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 9 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่หลายลำที่อยู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 349 ในวันที่ 12 มิถุนายน 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว
- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารหลายแห่ง**
เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันวงเงิน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (ในฐานะผู้จัดการ ผู้ให้กู้ และผู้ให้บริการ swap) โดยหลักเพื่อยขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 (เดิม วันที่ 30 มิถุนายน 2556)
- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**
เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อใช้ชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับผู้ต่อเรือ ABG โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่ จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือ ซึ่งได้ส่งต่อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ที่เคยส่งต่อกับอู่ต่อเรือ 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"> • เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของ ไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน:	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือ

- การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 1 ลำ
เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวตัน 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 เดทเวตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 22.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- รายงานการแก้ไขสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่อใหม่หรือเรือมือสองหลายลำ 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 เดทเวตัน โดยประมาณจำนวน 4 ลำ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 21.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และขนาด 64,000 เดทเวตัน 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. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศปานามาของ บริษัทฯ (“บริษัทย่อยซึ่งถือหุ้นจำนวน 41 จาก 64 หุ้น ในเรือ”) กับเจ้าของร่วม (Rederiaktiebolaget Transmark ซึ่งเป็นเจ้าของร่วมโดยถือหุ้นจำนวน 23 จาก 64 หุ้น ในเรือลำดังกล่าว) (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 16,922 เดทเวตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นใน Cayman Islands ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ราคาขายเรือซึ่งบริษัทย่อยจะได้รับเป็นเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งจะถูชำระให้แก่เจ้าของร่วม

- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 2 ลำ**
เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ 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 กับผู้ต่อเรือ 2 แห่ง ในประเทศจีน บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตามคำแนะนำและการอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้บริษัท แกรนท์ ธอนตัน เซอร์วิสเซส จำกัด เป็น IFA เพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นสำหรับรายการการได้มาดังกล่าวนี้
- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกจากผู้ต่อเรือในประเทศจีน**
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	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ 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"> • เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อ ได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<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"> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด 	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> <ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา

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

- 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 กับ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 ตันต่อวัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

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	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินก่อนและเมื่อได้รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)
เงินกู้แต่ละส่วน	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา

	<ul style="list-style-type: none"> 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	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> <ul style="list-style-type: none"> การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือ การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดยบริษัทแม่ การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัทแม่ 	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> <ul style="list-style-type: none"> การจำนองเรือเป็นลำดับแรก การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน 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 เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ 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 ฟรีเซียส ชิปปิ้ง 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
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน:	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 (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ:	<ul style="list-style-type: none"> • เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย • ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน**
เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ 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 จากอู่ต่อเรือ Sainty**
เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อินทรา นารี” (“Inthira Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง จากอู่ต่อเรือ Sainty**
เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อิสรา นารี” (“Issara Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน**
เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ 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 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 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 เดทเวตตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ 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 ● การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากอู่ต่อเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	ฟิเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ

	ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
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”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดแอสดีไซส์ 38,500 เดทเวตตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน (“สัญญา”) รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พีริเชียส 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 ซึ่งได้ส่งต่อไปให้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)			
	เรือลำดับที่	ตัวเรือหมายเลข	เดทเวตตัน	ผู้ขาย
	เรือลำดับที่ 1	BC385-11	38,500	SHG
	เรือลำดับที่ 2	BC385-12	38,500	SHG
	เรือลำดับที่ 3	SAM14021B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 4	SAM14022B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 5	SAM14023B	64,000	Sainty

	เรือลำดับที่ 6	SAM14024B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 7	SAM14025B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 8	SAM14026B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 9	SAM14027B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 10	SAM14028B	64,000	Sainty
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 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม			
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส			
วันครบกำหนด	(1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันที่เกิดขึ้นก่อน			
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้ (ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1 (ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2			

	<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><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่ากันเป็นรายไตรมาสเท่ากัน 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 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 ● 348,717 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10 <p>โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบกำหนด</p>
หลักประกัน	<p><u>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด และ ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ 	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ฟิเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้</p> <p>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 ต่อลำเรือซึ่งฟิเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> • เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ • เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> • ฟิเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และบริษัทย่อยผู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ผู้กู้	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("ฟิเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ") กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้ส่งต่อไปไว้กับ 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 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีในวันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
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 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 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

ปี 2558

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้ายจากผู้อู่ต่อเรือในประเทศจีน เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558 เรือขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้ายตามสัญญาส่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและ

ได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “คนยา นารี” (“Danaya Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

● รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ

เมื่อไม่นานมานี้ บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท 프리เชิส ซิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสแอล สิงคโปร์”) ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 6 บริษัท และบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 1 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างที่อู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน รายละเอียดมีดังนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	วันที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท 프리เชิส ไทคัส พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส กลอว์ส พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท 프리เชิส มูนส์ จำกัด	9 กุมภาพันธ์ 2558	ไทย	1 ล้านบาท	บริษัทฯ	ร้อยละ 99.99

● การเพิ่มทุนจดทะเบียนบริษัทและการออกไปสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่1 (PSL-W1)

ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2558 สำหรับการเพิ่มทุนจดทะเบียนบริษัทอีกจำนวน 571,736,330 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท จากเดิมที่มีทุนจดทะเบียนจำนวน 1,039,520,600 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ดังนั้นทุนจดทะเบียนใหม่จะเป็นจำนวน 1,611,256,930 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

และการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รายละเอียดมีดังนี้

(1) การเสนอหุ้นใหม่แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (“Right Offering”)

การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 519,760,300 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของ บริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิม (“Right Offering”) ในอัตราจัดสรร 2 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยเสนอขายในราคาหุ้นละ 4 บาท เศษของหุ้นให้ปัดทิ้ง

ในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น ผู้ถือหุ้นอาจจองซื้อหุ้นในส่วนที่เกินจากสัดส่วนการถือหุ้นที่มีอยู่เดิม ("การจองหุ้นเกินสิทธิ") โดยหุ้นที่จองเกินสิทธิจะได้รับการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นที่ใช้สิทธิหลังจากที่หุ้นสามัญเพิ่มทุนได้รับการจัดสรรตามสัดส่วนการถือหุ้นทุกรายในรอบแรก เกณฑ์ที่ใช้ในการจัดสรรหุ้นการจองหุ้นเกินสิทธิ มีดังต่อไปนี้

- **กรณีหุ้นเหลือเกินกว่าจำนวนหุ้นจองเกินสิทธิ**

บริษัทฯ จะจัดสรรหุ้นให้กับผู้ถือหุ้นทุกคนที่ได้แสดงความจำนงในการจองซื้อหุ้นเกินกว่าสิทธิของตนและผู้ที่ได้จ่ายเงินราคาจองซื้อหุ้นดังกล่าว

- **กรณีหุ้นเหลือน้อยกว่าจำนวนหุ้นจองเกินสิทธิ**

- (ก) ผู้ถือหุ้นที่ได้แสดงความจำนงในการจองซื้อหุ้นเกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นที่มีอยู่ จะได้รับการจัดสรรหุ้นจองเกินสิทธิตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้น (เศษของหุ้นที่จะได้มาจากการคำนวณให้ปัดทิ้ง) จำนวนหุ้นที่จะได้รับการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นที่จองเกินสิทธิจะไม่เกินจำนวนหุ้นที่จองซื้อและได้ชำระเงิน
- (ข) จำนวนหุ้นที่เหลือจากการจัดสรรตาม (ก) จะได้รับการจัดสรรตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นแก่ผู้ถือหุ้นที่จองเกินสิทธิซึ่งยังไม่ได้ได้รับการจัดสรรเต็มจำนวนที่ต้องการ (เศษของจำนวนหุ้นที่ได้มาจากการคำนวณให้ปัดทิ้ง) จำนวนหุ้นที่จะได้รับการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นที่จองเกินสิทธิจะไม่เกินจำนวนหุ้นที่จองซื้อและชำระเงิน สำหรับขั้นตอนการจัดสรรตามข้อ (ข) นี้ บริษัทฯ จะจัดสรรหุ้นส่วนที่เหลือให้แก่ผู้ถือหุ้นซึ่งแสดงความจำนงจองซื้อเกินสัดส่วนตามสัดส่วนการถือหุ้นจนกว่าจะหมด หรือจนกว่าจะไม่สามารถจัดสรรส่วนที่เหลือได้เนื่องจากเหลือเศษหุ้น หรือจนกว่าจะไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดประสงค์ที่จะจองซื้อหุ้นดังกล่าวอีกต่อไป

ในกรณีที่มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนเหลือจากการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นเดิม บริษัทฯ จะยกเลิกหุ้นสามัญที่เหลืออยู่และลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ

(2) การออกไปสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1)

การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 51,976,030 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1) ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ได้จองซื้อและชำระเงินค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วน 10 หุ้นสามัญใหม่ต่อ 1 หน่วยของใบสำคัญแสดงสิทธิ PSL-W1 (10:1) เศษของหุ้นหรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่ได้มาจากการคำนวณจะถูกปัดทิ้ง ผู้ถือหุ้นจะต้องใช้สิทธิในการจองซื้อและชำระเงินค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุน จึงจะได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิ PSL-W1 ตามสัดส่วนในคราวเดียวกัน

- **รายงานการแก้ไขสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Sanfu**

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อและผู้ขายได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 4 ฉบับ (อ้างอิงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 8 ฉบับ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สำหรับการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 39,000 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำ และขนาดอัตรามากซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำ) ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 มีนาคม

2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนซึ่งรวมถึงเงื่อนไขในการชำระคืนเงินงวดทั้งหมดที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปสำหรับการต่อเรือขนาดแฮนด์ไซส์ทั้ง 4 ลำ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมนั้น โดยหลักเพื่อเปลี่ยนการสั่งต่อเรือสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 4 ลำ (ตัวเรือ หมายเลข SF130120 SF130121 SF130122 และ SF130123) เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำแทนดังนี้

1. SF130130 (เปลี่ยนจาก SF130120)
2. SF130131 (เปลี่ยนจาก SF130121)
3. SF130132 (เปลี่ยนจาก SF130122)
4. SF130133 (เปลี่ยนจาก SF130123)

โดยกำหนดราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเป็นเงิน 27.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ (เปลี่ยนจาก 21.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ) และไม่มีการเปลี่ยนแปลงในกำหนดการรับมอบเรือแม้ว่าเรือขนาดอัลตราแมกซ์จะมีขนาดระวางบรรทุกใหญ่กว่าเรือขนาดแฮนด์ไซส์มากก็ตาม ซึ่งราคาเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **แจ้งกรรมการลาออก**

บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการ จากนายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 เป็นต้นไป ดังนั้น นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม จึงได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 เป็นต้นไป

- **กำหนดวัน Record Date วันจองซื้อและชำระเงินค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนสำหรับผู้ถือหุ้นเดิม (“Rights Offering”) และใบสำคัญแสดงสิทธิ PSL-W1**

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2558 มีมติอนุมัติ วาระดังต่อไปนี้

1. ที่ประชุมฯ มีมติอนุมัติกำหนดให้วันที่ 12 พฤษภาคม 2558 เป็นวันที่กำหนดสิทธิให้ผู้ถือหุ้น (“Record Date”) ที่มีสิทธิในการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนสำหรับผู้ถือหุ้นเดิม และใบสำคัญแสดงสิทธิ PSL-W1 และกำหนดปิดสมุดทะเบียนหุ้นในวันที่ 13 พฤษภาคม 2558 เพื่อรวบรวมรายชื่อผู้ถือหุ้นตามมาตรา 225 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. ที่ประชุมฯ มีมติอนุมัติกำหนดวันจองซื้อและชำระเงินค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนสำหรับผู้ถือหุ้นเดิม และใบสำคัญแสดงสิทธิ PSL-W1 ในวันที่ 27 - 29 พฤษภาคม 2558 และในวันที่ 2 - 3 มิถุนายน 2558 (รวม 5 วันทำการ)

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan**

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ตามสัญญาสั่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของ

บริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “วิภา นารี” (“Vipha Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองจำนวน 1 ลำ (เรือบรรทุกสินค้า นารี)

เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งกอง ขนาดระวางบรรทุก 27,881 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศ วงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2558 บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิตเดด (“ผู้ออกหุ้นกู้”) บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ลงนามในสัญญาเพื่อจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศวงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ กับธนาคาร BNP Paribas ในฐานะตัวแทนจัดการหุ้นกู้และคู่สัญญารายอื่นๆ (“โครงการฯ”)

บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตเดด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ เป็นผู้รับประกันความรับผิดชอบของผู้ออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ แม้ว่าโครงการฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังไม่มีการออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ นี้แต่อย่างใด ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ออกหุ้นกู้และผู้รับประกันทั้งสองรายนั้นจึงยังมีความสำคัญมากจนกว่าจะมีการออกหุ้นกู้จริง วันที่ออกหุ้นกู้จะขึ้นอยู่กับความต้องการเงินทุนของบริษัทฯ และสภาพตลาด เป็นต้น รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขของโครงการฯ มีดังนี้

วันที่ลงนาม	24 กรกฎาคม 2558
ผู้ออกหุ้นกู้	บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิตเดด
บริษัทแม่ผู้รับประกัน	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
บริษัทย่อยผู้รับประกัน	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตเดด
ตัวแทนจัดการหุ้นกู้/ ตัวแทนจำหน่ายหุ้นกู้	ธนาคาร BNP Paribas
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	Citicorp International Ltd.
มูลค่าโครงการ	สูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (หรือเทียบเท่าหากออกเป็นสกุลเงินอื่น)
ลักษณะการจำหน่าย	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
หลักประกัน	ไม่มีหลักประกัน แต่มีการรับประกันโดยบริษัทย่อยผู้รับประกัน (ไม่มีวงเงินกำหนด) และบริษัทแม่ผู้รับประกัน (วงเงินไม่เกิน 600 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์)
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> ● เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ต่างๆ ● เพื่อใช้รองรับโอกาสในการซื้อเรือและการลงทุน

	<ul style="list-style-type: none"> ● เพื่อใช้สำหรับค่าใช้จ่ายต่างๆและเป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปตามความจำเป็น ● เพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์ทั่วไปของกลุ่มบริษัท ● อื่นๆ ตามที่จะได้กำหนดต่อไปก่อนหรือเมื่อออกหุ้นกู้
วันออกหุ้นกู้	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
ราคาเสนอขาย	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
อัตราผลตอบแทน	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
วันครบกำหนด	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
ข้อตกลงทางการเงิน	ก) ดำรงส่วนผู้ถือหุ้นรวมไม่ต่ำกว่า 300 ล้านเหรียญสหรัฐ ข) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้รวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Total Debt/Total Equity) 2 ต่อ 1 และ ค) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้มีหลักประกันรวมต่อสินทรัพย์รวมไม่มากกว่า 7 ต่อ 1

● **รายงานข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล**

เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบเกี่ยวกับข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ กล่าวคือ ตามที่ได้รายงานไว้ในงบการเงินของบริษัทฯ ที่ผ่านมานั้น จากสภาพตลาดเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างมากและต่อเนื่อง (โดยดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ได้แตะจุดต่ำสุดในประวัติศาสตร์อันยาวนาน ในช่วงต้นปีนี้) จนถึงตลอดครึ่งแรกของปี 2558 ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถรักษ้อัตราส่วนข้อกำหนดทางการเงินบางข้อภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับได้ ซึ่งหลังจากที่ได้มีการเจรจากับธนาคารผู้ให้กู้รายต่างๆ บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารเหล่านั้น อันส่งผลให้ ณ ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ครบถ้วน ยกเว้นสัญญาเงินกู้หนึ่งฉบับซึ่งยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อขอผ่อนปรนจากผู้ให้กู้

อย่างไรก็ตาม การผ่อนปรนของสัญญาเงินกู้ 2 ฉบับสำหรับ 2 วงเงินกู้ มีเงื่อนไขกำหนดให้ บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือจ่ายเงินใดๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

● **รายงานการใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (“Rights Offering”)**

เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบเกี่ยวกับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 519,760,297 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ในระหว่างวันที่ 27 พฤษภาคม ถึง 3 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการเพิ่มทุนครั้งนี้ทั้งหมดจำนวน 2,079,041,188 บาท (“เงินเพิ่มทุน”) รายงานโดยสรุปการใช้เงินเพิ่มทุน ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2558 มีดังนี้

หน่วย : บาท

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงินเพิ่มทุนที่ใช้ไป (ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2558)
1	จ่ายเงินงวดสำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่	37,454,626
2	ชดเชยเงินสดส่วนที่ขาดในการดำเนินงาน / เงินทุนหมุนเวียน	105,501,280
	เงินเพิ่มทุนคงเหลือ (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558)	1,936,085,282

- รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”) ลงนามเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 (“สัญญาเงินกู้”)

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ และ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท ฟรีเซียส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิตัด และ บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิตัด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ต่อท้าย สัญญาเงินกู้ (ตามรายงานการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2557) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 38,500 เดท เวทตันจำนวน 2 ลำซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“เรือSHG”) และ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“เรือ Sainty”) (เรือ SHG และเรือ Sainty รวมต่อไปนี้จะเรียกว่า “เรือทุกลำ”) ทั้งนี้ บันทึกแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วน โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังนี้

เงินกู้แต่ละส่วน	ยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ดีตาม เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง
หลักประกัน	ยกเลิกหลักประกันสำหรับเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty โดยการโอนสิทธิและผลประโยชน์ตามสัญญาสั่งซื้อเรือและสัญญาค้ำประกันเงินงวดกลับมาให้บริษัทฯ
การผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน	อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน Funded debt to EBITDA ตามสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล	บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นจนกว่าบริษัทฯ จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน ซึ่งรวมไปถึงข้อกำหนดทางการเงินที่ได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B และ หมายเลข SAM14018B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับลงวันที่ 24

กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรก ขนาด 64,000 เดท เวตตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14017B และหมายเลข SAM14018B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำตามเงื่อนไขที่ระบุสัญญาและข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

- **รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 2 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างที่ต่อเรือในประเทศจีน รายละเอียดมีดังนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท ฟรีเชิส วินัส จำกัด	ไทย	1 ล้านบาท	บริษัทฯ	ร้อยละ 99.99
บริษัท ฟรีเชิส เนปจูน จำกัด	ไทย	1 ล้านบาท	บริษัทฯ	ร้อยละ 99.99

- **การออกและเสนอขายหุ้นกู้**

ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 สำหรับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยถึงที่ประชุมบริษัทฯ มติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในลำดับต่อไป สำหรับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ รายละเอียดมีดังนี้

ประเภท	หุ้นกู้ทุกประเภท ชนิดระบุชื่อผู้ถือหรือไม่ระบุชื่อผู้ถือ ประเภทด้อยสิทธิหรือไม่ด้อยสิทธิ ซึ่งอาจมีหรือไม่มีประกัน และอาจมีหรือไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
สกุลเงิน	เงินบาท หรือเงินเหรียญสหรัฐและ/หรือเงินสกุลต่างประเทศอื่นๆ
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ต่างๆและ/หรือเพื่อใช้รองรับโอกาสในการซื้อเรือและ/หรือ การลงทุนและ/หรือ เพื่อใช้สำหรับค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนและ/หรือ เป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปตามความจำเป็นและ/หรือเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทฯและกลุ่มบริษัท
จำนวนเงินรวมของหุ้นกู้ทั้งหมด	ไม่เกิน 4 พันล้านบาท (หรือเทียบเท่า) หากเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ออกหุ้นกู้ (issue date) ในแต่ละคราว
อัตราดอกเบี้ย	ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม และสภาพตลาดในขณะที่ยกออกและเสนอขาย
อายุ	ไม่เกิน 10 ปี
วิธีการจัดสรร	เสนอขายในประเทศ และ/หรือต่างประเทศ ให้แก่ประชาชนทั่วไป และ/หรือผู้ลงทุน

	สถาบัน และ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ และ/หรือผู้ลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง โดยอาจแบ่งขายเป็นรุ่นเดียวหรือหลายรุ่น และ/หรือในลักษณะหมุนเวียน (Revolving) และสามารถออก และเสนอขายแยกต่างหากจากกันก็ได้ การออกเสนอขายสามารถเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิม ซึ่งตราสารนั้นๆ กำลังจะครบกำหนดชำระคืนหรือถูกไถ่ถอนคืนก่อนกำหนดทั้งนี้โดยปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ หรือประกาศที่เกี่ยวข้อง
การชำระคืนเงินต้น	ทยอยคืนเงินต้นหรือชำระงวดเดียวเมื่อครบกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของหุ้นกู้ที่จะออกในแต่ละคราว
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดอายุ	ผู้ถือหุ้นกู้อาจมีสิทธิหรือไม่มีสิทธิขอให้บริษัทไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด และ/หรือบริษัทอาจมีสิทธิหรือไม่มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด ทั้งนี้การไถ่ถอนหุ้นกู้ให้เป็นไปตามข้อตกลงและเงื่อนไขของหุ้นกู้ที่จะออกในแต่ละคราว
การขึ้นทะเบียนตราสารหนี้	บริษัทอาจขึ้นทะเบียนหุ้นกู้ กับสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย และ/หรือศูนย์ซื้อขายตราสารหนี้อื่นใด ในประเทศไทย หรือต่างประเทศ

นอกจากนั้น ที่ประชุมฯ มีมติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในลำดับต่อไป สำหรับการมอบอำนาจให้คณะกรรมการบริหาร หรือบุคคลอื่นใดซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหาร ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัด) อำนาจต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) การกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ เช่น การกำหนด ชื่อ ลักษณะการขายหุ้นกู้ จำนวนหุ้นกู้ที่จะออกและเสนอขายในแต่ละคราว ประเภทของหุ้นกู้ หลักประกัน ราคา เสนอขายต่อหน่วย อายุ ระยะเวลาไถ่ถอน การไถ่ถอนก่อนกำหนด อัตราดอกเบี้ย วิธีการชำระเงินต้น และดอกเบี้ย วิธีการจัดสรร และรายละเอียดการเสนอขายเป็นต้น

(2) การแต่งตั้ง ที่ปรึกษาทางการเงิน และ/หรือ ผู้จัดการนายหลักทรัพย์ และ/หรือสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือของผู้ออกหลักทรัพย์ และ/หรือ นายทะเบียนหุ้นกู้ และ/หรือ ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ และ/หรือ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้

(3) การเข้าเจรจา ตกลง ลงนามในเอกสารและสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีอำนาจในการดำเนินการใดๆ ตามที่จำเป็น และเกี่ยวเนื่องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้ รวมถึงการนำหุ้นกู้ดังกล่าวไปจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือ สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (The Thai Bond Market Association) หรือ ตลาดรองอื่นๆ และเพื่อให้ได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานต่างๆ การเปิดเผยรายการ และกระทำการอื่นใดต่อหน่วยงานต่างๆ

- การลงนามสัญญาฉบับซื้อพิพาท จำนวน 2 ฉบับ ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับซื้อพิพาทจำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาฉบับซื้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ วันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือ

สินค้าแห่งทอง ขนาด 63,345 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) ซึ่งได้ลงนามโดยบริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อ และ Sanfu ในฐานะผู้ขาย (“สัญญาส่งต่อเรือใหม่”) ตามรายงานการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 ทั้งนี้ รายละเอียดหลักๆของสัญญาระับข้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร
การระงับข้อพิพาท	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาดกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้ อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาโตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาโตตุลาการ”) <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร 2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไร
ราคาตามสัญญาใหม่ และเงื่อนไขการชำระ	ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ (จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ทั้งนี้ ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. การเพิ่มเงินงวดที่ 4 จำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำ ซึ่งในวันรับมอบเรือ จะต้องชำระให้แก่ Sanfu ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ 2. การแก้ไขจำนวนเงินงวดสำหรับรับมอบเรือ (เงินงวดที่ 5) เป็นจำนวน 14,630,625 เหรียญสหรัฐต่อลำ ซึ่งจะชำระเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
กำหนดวันรับเรือใหม่	ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใดๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558

<p>สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน</p>	<p>เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อลำแก่บริษัทฯ</p> <p>เงื่อนไขการชำระเงินสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันนั้นขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่ Sanfu และไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะจ่ายเงินตามสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวให้แก่ Sanfu ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือจนถึงวันที่มีการชำระเงินคืน • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่บริษัทฯ และมีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะใช้คืนเงินให้แก่ Sanfu สำหรับส่วนต่างระหว่างสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันกับค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้บริษัทฯได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย • ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทฯนั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทฯ และ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระเงินจำนวนเงินใดๆให้แก่กันตามสัญญาฉบับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ • ภายหลังจากการชำระเงินตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป
--------------------------------------	---

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำแรก จากผู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สริตา นารี” (“Sarita Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่สอง จากผู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่สอง ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สริกา นารี” (“Sarika Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14019B และหมายเลข SAM14020B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อกับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และหมายเลข SAM14020B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำตามเงื่อนไขที่ระบุสัญญาและข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

- รายงานการเลิกบริษัทย่อย

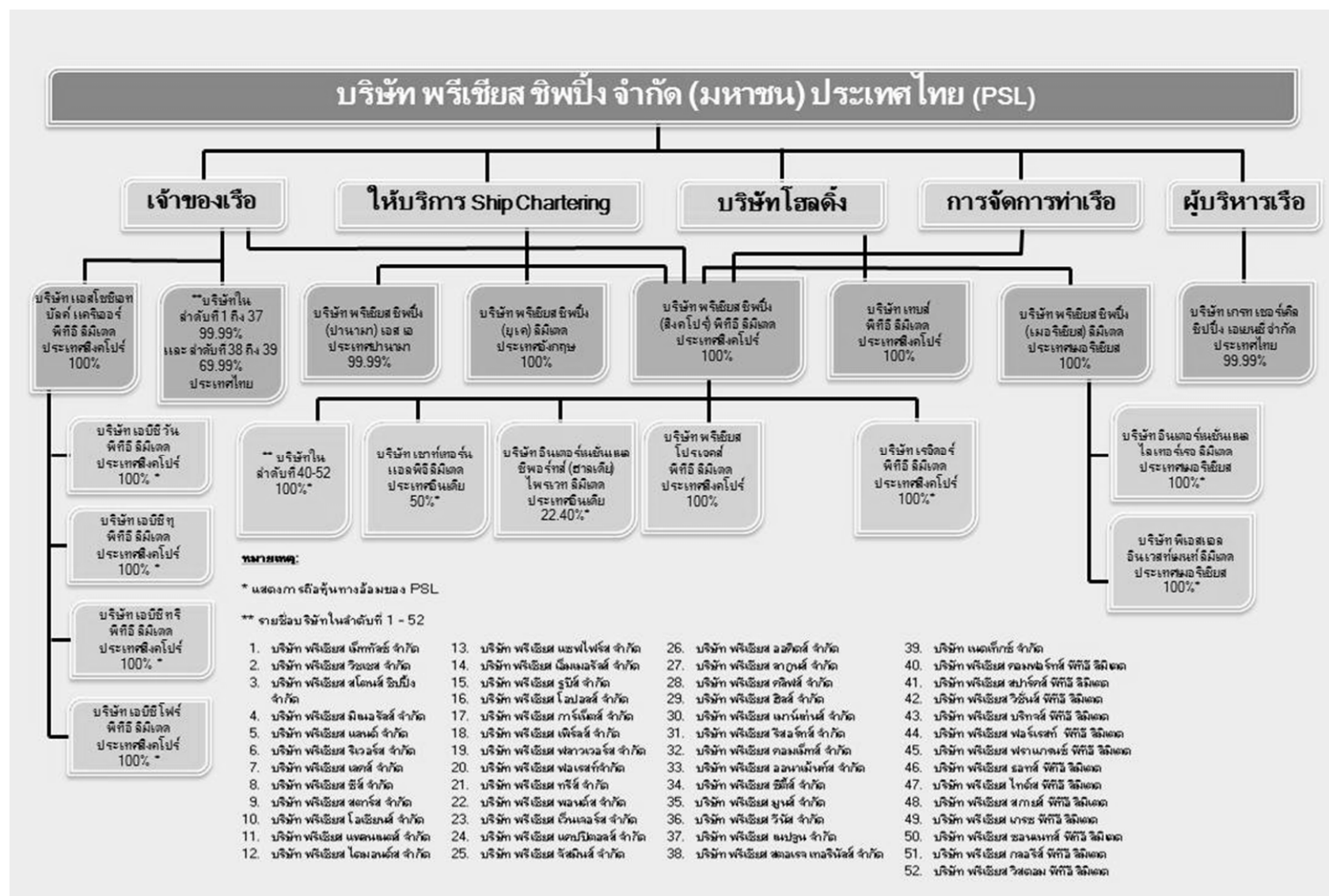
เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด (PSL Thun Shipping Pte. Ltd.) บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ได้เลิกบริษัทเสร็จสิ้นและได้ถูกลบชื่อออกจากระบบทะเบียนบริษัทในประเทศสิงคโปร์แล้ว มีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด (PSL Thun Shipping Pte. Ltd.)
ที่อยู่	72 Peck Seah Street, Singapore 079329
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	12,864 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 12,864 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (Precious Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 64.06 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้เลิกบริษัท
เหตุผลของการเลิกบริษัท	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการเลิกบริษัท	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือสุจิตรา นารี)

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2558 บริษัท พรีเมเชียส มินิออร์ลส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ (“ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 28,290 เดทเวทตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

จากอดีตถึงปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญที่กระทบต่อโครงสร้างและอำนาจการควบคุมบริษัทฯ กล่าวคือบริษัทฯ บริหารงานโดยคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมี บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มาตั้งแต่เริ่มต้น โดยมี นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นกรรมการผู้จัดการ

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแฮนด์แมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 30,000 - 50,000 เดทเวทตัน 3. กลุ่มเรือซูปราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 50,000 - 60,000 เดทเวทตัน และ 4. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวทตัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างกว้างๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ความได้เปรียบนี้ยังช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าเนื่องจากค่าแรงชายฝั่งของประเทศพัฒนาแล้วนั้นค่อนข้างสูง ด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ ทำให้เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและ/หรือประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัท

เจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากฟิเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครอง และควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

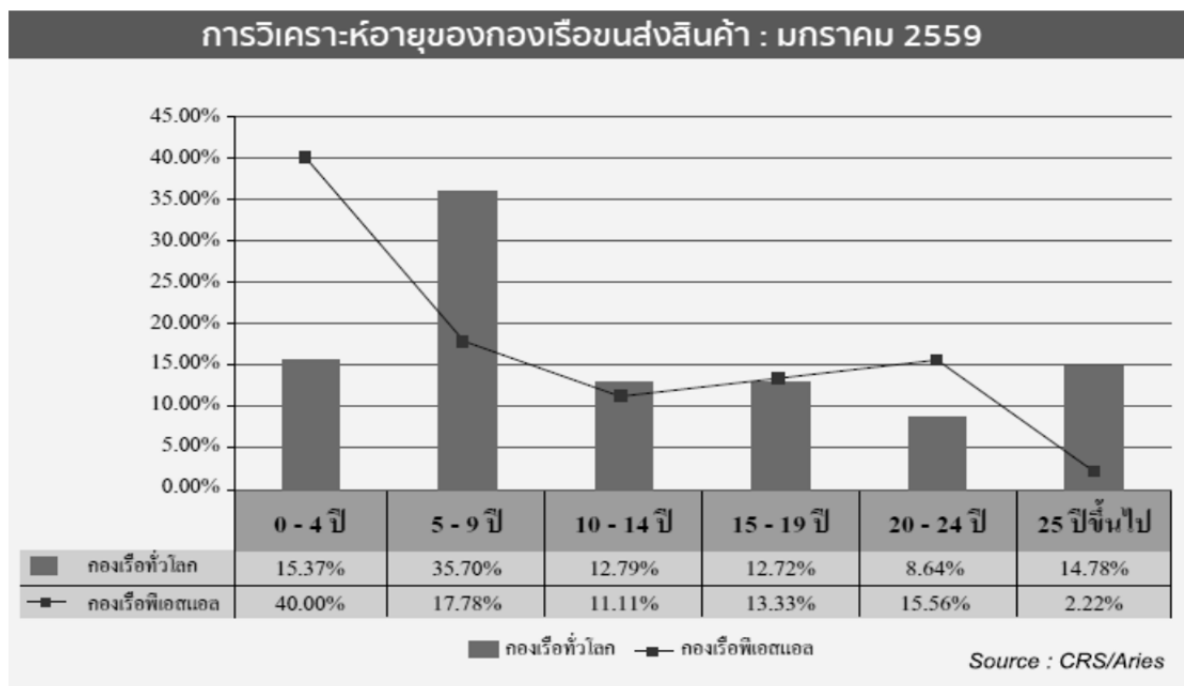
การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้ฟิเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น ฟิเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือฟิเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว โดยเรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลก โดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ดีตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบ ระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ดีตาม ในปี 2554 - 2558 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวเกี่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นราย เที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่ จำเป็น ทำให้ฟิเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพ เศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือฟิเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 10 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือฟิเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2559



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2556		2557		2558	
สินค้าการเกษตร	96	28.05%	96	26.96%	95	21.03%
ซีเมนต์	27	7.90%	42	11.80%	94	20.80%
เหล็ก	45	13.16%	49	13.76%	71	15.70%
ปุ๋ย	40	11.70%	50	14.05%	44	9.73%
แร่ธาตุและสินแร่	48	14.04%	41	11.52%	44	9.73%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	19	5.55%	17	4.78%	15	3.32%
ถ่านหิน	26	7.60%	34	9.55%	47	10.40%
อื่นๆ	41	12.00%	27	7.58%	42	9.29%
รวมทั้งสิ้น	342	100.00%	356	100.00%	452	100.00%

ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2556		2557		2558	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	51	14.92%	45	12.64%	67	14.82%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	291	85.08%	311	87.36%	385	85.18%

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



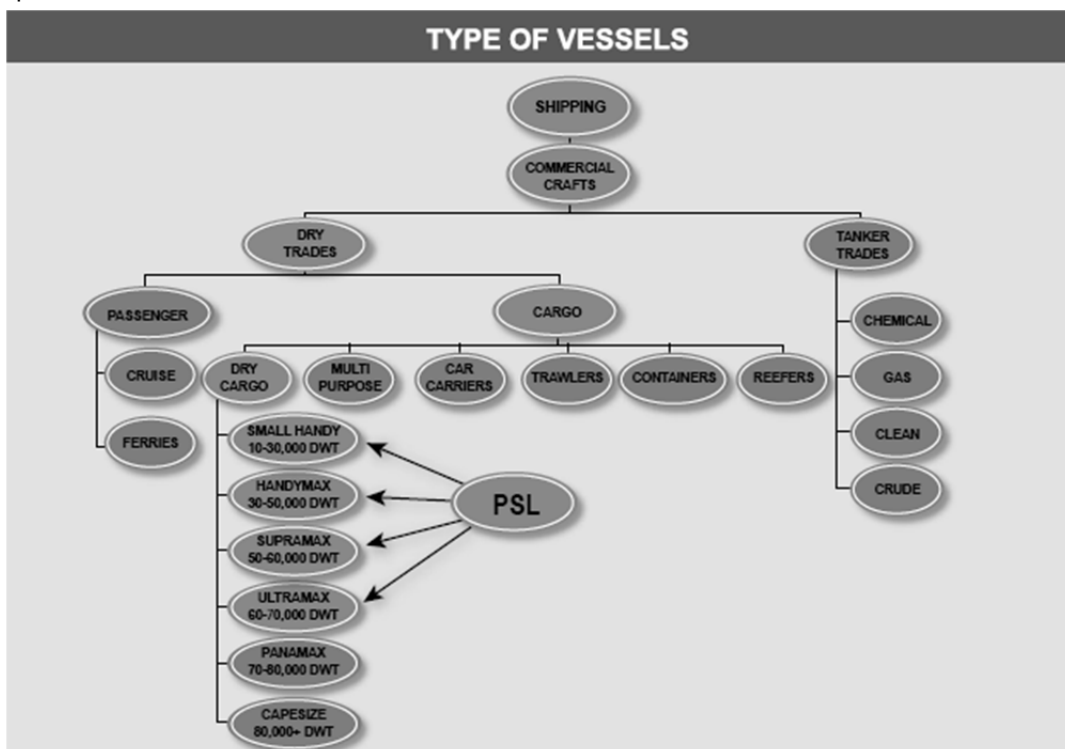
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก ส่วนหนึ่งของตลาดเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Market) ประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือเดินทะเลขนาดเล็กสามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,720 ลำ (ณ สิ้นปี 2558) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 68 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2558 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 782 จุด ณ สิ้นปี 2557 ลงมาอยู่ที่ระดับ 478 จุด ณ สิ้นปี 2558 โดยมีความผันผวนเป็นอย่างมากภายในปี สำหรับปี 2558 BDI ได้แตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุด ในวันที่ 16 ธันวาคม 2558 อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง หากสภาพตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ คาดว่าอัตราการปลดระวางเรือจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก ส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่

ภาวะสมดุล อย่างไรก็ตาม แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2559 บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสที่สามหรือในไตรมาสที่ 4 ของปี 2559

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอื่นหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรม การขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) จำนวนได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

$$\left(\text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนด์ไซส์} \right) / 4 \times 0.113473601$$

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่มีระวางชั้นเดียว 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
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 10 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

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

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSD)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ 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 โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

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

เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US

Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุดลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2558)



2.4 กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย

สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะการบำรุงซ่อมแซมตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้น สัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ นั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

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

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

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งขีดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย 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 เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมี

มาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลักถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน และทวีปอเมริกาเหนือ นั้น ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

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

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

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

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่ง

จะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (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 ของกฎหมายขนาวี นอกเหนือจาก SOLAS, MARPOL และ STCW

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

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะเป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว บังคับดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาวิธีปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

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 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้ ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ 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 ฉบับใหม่ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเฟรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใส่สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (STCW 1978)

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรือนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรการเข้าเวรยามของคน

ประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

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

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004

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

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ขนาดระวางเรือขั้นต่ำของประเทศที่เข้าร่วมให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าวนั้นใกล้เคียงกับตามที่ IMO ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ หน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (US Coast Guard) ยังได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น แต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงปัจจุบันนี้ยังไม่ได้อนุมัติการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือดังกล่าวแต่อย่างใด

12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้

ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

(The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the “Wrecks Convention”))

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา ทำเครื่องหมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือทุกลำที่มีขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปจะต้องมีใบรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อรับรองว่ามีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

14. 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 รวมถึงตั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงาน และเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรม ลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 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 จะต้องมีการกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าทำดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการชักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาคฟ้าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไปเรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ได้แก่ ท่าเรือShenzhen, ท่าเรือ Guangzhou, ท่าเรือ Zhujiang, ท่าเรือ Shanghai, ท่าเรือ Ningbo, ท่าเรือ Zhoushan, ท่าเรือ Suzhou, ท่าเรือ Nantong, ท่าเรือ Tianjin, ท่าเรือ Qinhuangdao และ ท่าเรือ Tangshan/ท่าเรือ Huanghua ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าเรือหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไปข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) (แผน RVM) ที่ได้รับการอนุมัติ
 - นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
 - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
 - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
 - เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป

- 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลรีโอจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”))

15. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่สุดที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนี้หน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้ปาร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

3 ปัจจัยความเสี่ยง

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

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

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

ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่ออยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัย ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นและรุนแรงขึ้นจากวิกฤต เศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลต่อเนื่อง ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละ ประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทาง ภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความ สูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไก ขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของพนักงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์ อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำ ประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้ อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำ ให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการ ปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้ และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาด หลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่ง บุคลากรเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะ ในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสม ต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่าง ประเทศ กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของการนำประจำเรือซึ่งจะต้อง ทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือ ถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

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

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการสั่งซื้อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบกตอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้รายดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบกตอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 25.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน

รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆของบริษัทฯ 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 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 56.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 70.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือส่วนใหญ่ที่ได้ลงนามไปในช่วงปี 2556 ถึงปี 2557

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาลดลงของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาลดลงของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และในขณะนี้มูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำมาก ความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยเป็นข้อจำกัดในการระดมเงินสดหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้

นอกจากนั้น หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ ซึ่งอาจ

ส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวในการดำเนินการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ในปี 2558 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้จำนวนสองฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถชำระอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือเมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย บริษัทฯ ได้หารือกับธนาคารต่างๆ เพื่อขอการผ่อนปรนชั่วคราวในการชำระอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน บริษัทฯ จึงได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และบางสัญญาเงินกู้ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาดตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่มคืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วย

พยุในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจอุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์ขึ้นขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดียและประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2557) อาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนในช่วงที่ผ่านมาเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำ ตลอดปี 2558 และปิดท้ายในเดือนธันวาคม 2558 ด้วยดัชนีที่ตกต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ในอดีตลูกค้าสำหรับกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้นั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ดี ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมา จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2557 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อบรรเทาผลกระทบการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ดีตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลัง

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

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อกองทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงประมาณ 7 – 8 ปีก่อนทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดซบเซาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยขจัดความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งซื้อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder)** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้กับบริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อื่นเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคือผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากผู้ต่อเรือเหล่านั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาตศาล (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยผู้ต่อเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะคิดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ที่ได้ลงนามกับผู้ต่อเรือแห่งหนึ่ง กล่าวคือ ผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาและข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา เพื่อให้ได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือ Sainty ไป บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร ซึ่ง ณ ขณะนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการ

อนุญาโตตุลาการ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

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

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อมาอย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจส่งผลกระทบต่อรายการค้าขายในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะมีสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องชำระสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

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

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจ

ตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือส่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ตกต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ในเดือนธันวาคม 2558 ในกรณีที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาว หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้ หากสถานการณ์ยังคงเป็นอย่างเช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน

- **ปัจจัยเสี่ยงจากสัญญา** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งให้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัว เนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือส่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้อธิบายข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกองในปัจจุบัน หากภาวะตลาดยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่อง หรือแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

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

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

ลำดับ	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรจุ (เดกเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาทไทย)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาทไทย)
1	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	1.94	4.80
2	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	5.26	5.00
3	บุษรา นารี	ไทย	2537	23,732	3.95	4.00
4	ปรีดา นารี	ไทย	2538	23,720	4.51	4.50
5	ธรรมา นารี	ไทย	2537	23,724	1.86	4.00
6	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	5.63	5.00
7	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	5.39	5.00
8	เอมิกา นารี	ไทย	2540	18,462	1.36	5.00
9	พนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	5.11	5.00
10	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	10.60	10.60
11	ชลธรรมา นารี	ไทย	2539	27,079	1.96	6.90
12	ศรัณยา นารี***	ไทย	2534	28,583	1.78	3.00
13	วิจิตร นารี	ไทย	2540	28,646	7.65	7.70
14	อุรวา นารี	ไทย	2540	28,415	10.79	10.80
15	มารวิ นารี	ไทย	2539	28,364	2.23	10.30
16	รจนา นารี	ไทย	2548	29,870	15.96	14.40
17	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	17.37	15.70
18	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	15.78	14.20
19	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	15.95	14.40
20	บุศรา นารี	ไทย	2552	30,162	15.29	13.80
21	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	14.62	13.20
22	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	14.59	13.50
23	ธำมณา นารี	ไทย	2555	33,843	17.96	16.20
24	ฉัตรภา นารี	ไทย	2555	33,869	18.00	16.20
25	อนันดา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	25.70	23.10
26	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	26.16	23.60
27	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	22.47	20.30
28	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	22.41	20.30
เรือขนาดแล่นด้วยเครื่องยนต์ 28 ลำ				รวม	789,508	312.28
				ค่าเฉลี่ย	28,197	11.15
29	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	23.11	20.90
30	กัณธา นารี	ไทย	2554	56,823	23.07	20.80
31	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	12.69	11.50
32	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	13.57	12.20
33	วิภาดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.96	13.50
34	อภิวดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	24.75	22.30
35	บารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	24.71	22.30
36	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	24.78	22.30
37	คารณ นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	24.97	22.50
เรือขนาดลูประมณ 9 ลำ				รวม	501,361	186.61
				ค่าเฉลี่ย	55,707	20.73
38	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	26.97	24.30
39	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	27.02	24.30
40	ศรัดา นารี	ไทย	2558	62,964	26.11	23.50
41	ศรวิภา นารี	ไทย	2558	63,023	25.88	23.20
เรือขนาดอัตรกรรม 4 ลำ				รวม	252,971	105.98
				ค่าเฉลี่ย	63,243	26.50
42	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	23.64	35.70
43	บุษยา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	24.07	35.70
44	ธัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	23.81	35.70
45	คณยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	24.64	35.70
เรือขนาดอัตรกรรม 4 ลำ				รวม	84,558	96.16
				ค่าเฉลี่ย	21,140	24.04
รวมเรือทั้งหมด				รวมเรือทั้งหมด	1,628,398	701.03
45 ลำ				ค่าเฉลี่ย	36,187	15.58

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

*** เรือได้ถูกขาย ตามหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือลงวันที่ 27 มกราคม 2559 และส่งมอบให้ผู้ใช้ชื่อในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทิจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย และให้บุคคลภายนอกเช่า โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 17.02 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

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

ในปี 2558 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศไทยและสิงคโปร์ (บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด) ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 7 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างที่อู่ต่อเรือในประเทศจีน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	วันที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท ฟรีเชิส มูนส์ จำกัด	9 กุมภาพันธ์ 2558	ไทย	1 ล้านบาท	พีเอสแอล ประเทศไทย	ร้อยละ 99.99
บริษัท ฟรีเชิส วินัส จำกัด	18 กันยายน 2558	ไทย	1 ล้านบาท	พีเอสแอล ประเทศไทย	ร้อยละ 99.99
บริษัท ฟรีเชิส เนปจูน จำกัด	18 กันยายน 2558	ไทย	1 ล้านบาท	พีเอสแอล ประเทศไทย	ร้อยละ 99.99
บริษัท ฟรีเชิส กลอรีส พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	50,000 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	50,000 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท ฟรีเชิส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท ฟรีเชิส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100

ในส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่นๆ ที่ไม่ใช่ธุรกิจเจ้าของเรือนั้นจะพิจารณาการลงทุนโดยขึ้นอยู่กับโครงการหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯ สามารถใช้ความรู้ความสามารถ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ มิใช่ลงทุนเฉพาะในส่วน of เงินทุนเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การ

ควบคุมและการบริหารงานจะเป็นลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) ที่บริษัทฯ จะเข้าไปมีส่วนร่วมการบริหารผ่านคณะกรรมการโครงการนั้นๆตามสัดส่วนการลงทุน

โครงการร่วมทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีการดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการชำระบัญชีตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 9.40 ล้านดอลลาร์อินเดีย ซึ่งเท่ากับ 0.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 5.12 ล้านบาท) ซึ่งได้บันทึกเป็นกำไรจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวในงบกำไรขาดทุน
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 148 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ “ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น” ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2558 นี้

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ มีข้อพิพาทกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) โดยบริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกองขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B SAM14018B SAM14019B และ SAM14020B จาก Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) เนื่องจากเรือทั้งสี่ลำดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อมูลจำเพาะทางเทคนิคของเรือ (Specifications) ในเรื่องอัตรา การเผาผลาญเชื้อเพลิง อีกทั้งมีความเป็นไปได้ที่ส่วนแบร้งของเพลาใบจักร (stern tube bearing) ของเรือจะเกิด ปัญหาเมื่อมีการเดินเรือจริง เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสี่ลำตามเงื่อนไขสัญญาสั่งต่อเรือ และข้อมูล จำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิก สัญญาทั้งสี่ฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดจำนวน 11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสําหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่ได้คืนเงินงวด ดังกล่าว บริษัทฯ จึงได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อ เรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในเวลาต่อมา บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอขอ

พิพาทเกี่ยวกับเรือทั้งสี่ลำเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ดังนั้น ตามข้อกำหนดในหนังสือคำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาส่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นจะขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือคำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือทั้งสี่ลำก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ในระหว่างปี 2558 ผู้ต่อเรือได้แจ้งว่าบริษัทฯ ผิดเงื่อนไขและได้ยกเลิกสัญญาต่อเรือของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาด 64,000 เดทเวตตันจำนวน 3 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14023B SAM14027B และ SAM14028B ซึ่งการยกเลิกสัญญานี้ถูกคัดค้านโดยบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการสำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14027B และ SAM140128B

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14021B และ SAM14022B จาก Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) เนื่องจากเรือทั้งสองลำดังกล่าวไม่ได้ส่งมอบทันเวลาตามเงื่อนไขสัญญา บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดจำนวน 5.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสําหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่ได้คืนเงินงวดดังกล่าว ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ จึงได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกันดังกล่าวคือ CEXIM ชำระเงินตามหนังสือคำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ต่อมา เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ดังนั้น ตามข้อกำหนดในหนังสือคำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาส่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นจะขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือคำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือทั้งสองลำก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

รายละเอียดของข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือแสดงได้ดังต่อไปนี้ โดยขณะนี้ ข้อพิพาททั้งหมดยังอยู่ในระยะเริ่มต้นของกระบวนการตามข้อกำหนดของอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน (London Maritime Arbitrators Association)

ตัวเรือ หมายเลข	วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากผู้ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญาส่ง ต่อเรือ (ล้าน เหรียญสหรัฐ)	เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไป (ล้าน เหรียญสหรัฐ)
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	24 พฤศจิกายน 2558	27.90	11.16
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	24 พฤศจิกายน 2558	27.90	11.16
SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.90	5.58
SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.90	5.58
SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	7 ธันวาคม 2558	27.40	2.74

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสตค้ำพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารเคแอนด์เอส 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
หุ้นสามัญ	
ทุนจดทะเบียน	1,611,256,930 บาท (1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,280,897 บาท (1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1)	
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	51,975,666 หน่วย
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ไม่ได้ใช้สิทธิ	51,975,666 หน่วย
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆ ไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และ ธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิจนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้น ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ นิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมททัลซ์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มินอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม รีเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม เลกส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม ไคมอนคส์ จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ส จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ฟอนคส์ จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม แอปเปิ้ลคอส จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียม ออกิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียม กลีฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียม คอมเม้นท์ส จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียม ออานามันท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียม วินส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
38	บริษัท ฟรีเซียส สดอเวจ เทอมินัสส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
39	บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
40	บริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านการเทคนิค
41	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (เมอริเซียส) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โซลดิ้ง คัมพานี
42	บริษัท ฟือสแอล อินเวสต์เม้นท์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โซลดิ้ง คัมพานี
43	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอรี่ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โซลดิ้ง คัมพานี
44	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
45	บริษัท เรจิดอร์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
46	บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท ฟรีเซียส สปาร์กส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท ฟรีเซียส ธอท์ส ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท ฟรีเซียส ไทด์ส ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
54	บริษัท ฟรีเซียส สกายส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท ฟรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท ฟรีเซียส ซอนเนทส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
60	บริษัท เทบส์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
61	บริษัท แอสโซซิเอท บัลก์ แกรเอร์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลดิ้ง คัมพานี
62	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
63	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
64	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
65	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
66	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
67	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
68	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี จำกัด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
69	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-39	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเช่เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเช่เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 41-43	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6 th Floor, Tower A, 1 CyberCity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 44-58 และ 60-65	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 66	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 67	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 68	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1 st Floor, No.1, 3 rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 69	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
ธนาคารหลัก	<ul style="list-style-type: none"> ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราชวิถี กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.th ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์ 8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811 โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743 Website : https://www.dnb.no
ผู้สอบบัญชี	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90 E-mail : ErnstYoung.Thailand@th.ey.com Website : http://www.ey.com/TH/cn/Home
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	<ul style="list-style-type: none"> WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com