

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดชอบ

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,541,244 เดทเวตัน โดยเรือ 21 ลำเป็นเรือธงไทย และเรือ 15 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 7 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนส่งสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้รวมเอาเรือขนาด 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. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ใหม่ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวตัน เริ่มแรกบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัยและเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ยังคงสามารถเข้าสู่ท่าเรือขนาดเล็กได้ โดยบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดครบมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาส่งต่อเรือ

ทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 7 ลำ ในปี 2557 - ปี 2559 และบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจาก ผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งซื้อเรือ คงเหลือเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำที่มีกำหนดรับมอบภายในไตรมาสแรกของปี 2561 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไฮสก็้ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไฮสก็้รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไฮสก็้รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟิเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ปี 2559 นั้นจะถูกจดจำว่าเป็นปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับทั้งปี อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งต่ำกว่าตัวเลขดัชนีทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ซึ่งอยู่ที่ 715 จุดในปี 2529 ถึง 42 จุดหรือคิดเป็นต่ำกว่าประมาณร้อยละ 6

เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งได้เกิดขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้น คือ ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 นอกจากนั้น ยังมีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดอื่นๆ ในปี 2559 อีก กล่าวคือ Brexit (เดือนมิถุนายน) การสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของ Hanjin (เดือนสิงหาคม) การจัดการน้ำถ่วงเรือได้กลายเป็นกฎหมาย (เดือนกันยายน) การกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เผาไหม้บนเรือที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะกลายเป็นกฎหมายในปี 2563 (เดือนตุลาคม) ทรัมป์ชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา (เดือนพฤศจิกายน) นโยบายการเลิกใช้ธนบัตรในประเทศอินเดีย (เดือนพฤศจิกายน) และเหตุการณ์น้ำท่วมที่บุตรัสเซียประจำประเทศตุรกีถูกยิงเสียชีวิตขณะมีการถ่ายทอดสดทางโทรทัศน์ (เดือนธันวาคม)

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 473 จุด และลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์มาแตะที่ระดับ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆ มาอยู่ที่ 703 จุดก่อนสิ้นเดือนเมษายน ต่อมาได้ปรับตัวลงอย่างช้าๆ มาแตะที่ 580 จุด เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ปีนี้ไม่ได้เป็นเหมือนเช่นเคย ตลาดสร้างความประหลาดใจด้วยดัชนีที่ปรับตัวขึ้นไปถึง 748 จุด เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ดัชนี BDI ทรงตัวจนกระทั่งสิ้นเดือนสิงหาคม ซึ่งหลังจากนั้นดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนแตะจุดสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่ดัชนีแข็งแกร่งที่สุดของปี หลังจากนั้น ดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเรื่อยๆ จนปิดตัวที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

การสั่งซื้อเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุด มีการเลื่อนการรับมอบเรือส่งต่อใหม่ออกไปเนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าของผู้ซื้อหรือของผู้ต่อเรือ ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทาน อันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยเดียวที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในปี 2559 ไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวันจนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือที่ถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 13.83 ล้านเดทเวทตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวขึ้น

การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 8.68 ล้านเตหเวตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 2.8 ล้านเตหเวตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่ การปลดระวางเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.43 ล้านเตหเวตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวจากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเตหเวตัน ณ ต้นปีไปเป็น 790.41 ล้านเตหเวตัน ณ สิ้นปี อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัว ในระหว่างปีอัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากมาอยู่ที่ระดับที่กลางๆก่อนสิ้นปี ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นอยู่ไม่ไกลเกินเอื้อม

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2559 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม หากนโยบายของทางการจีนที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีนจะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปัจจัยนี้อาจทำให้ ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลงในไตรมาสแรก ปี 2560

เริ่มต้นปีด้วยเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัว ประกอบกับผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือ มีการเลื่อนการส่งมอบเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดซึ่งเดิมมีกำหนดส่งมอบในเดือนตุลาคมถึงธันวาคม 2559 มาส่งมอบในเดือนมกราคม 2560 แทน อันทำให้อุปทานเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงอย่างมาก หวังว่าปัจจัยทั้งสามเหล่านี้ กล่าวคือ การลดลงของปริมาณการนำเข้าถ่านหิน การชะลอตัวของอุปสงค์ในช่วงเทศกาลตรุษจีน และผลกระทบของเดือนมกราคมที่ทำให้มีเรือเข้ามาในตลาดเพิ่มขึ้น จะไม่ทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำถึงระดับที่น่ากลัวเหมือนในช่วงสองเดือนแรกของปี 2559

ภาพรวมปี 2560 จะคล้ายกับปี 2559 เริ่มด้วยไตรมาสแรกที่ตกต่ำ ตามมาด้วยการฟื้นตัวในช่วงที่เหลือของปี แต่ขึ้นอยู่กับ การปลดระวางเรืออย่างรวดเร็วและในปริมาณมากดังเช่นในครั้งแรกของปี 2559 หากไม่มีการปลดระวางเรือในปริมาณมาก ตลาดอาจตกต่ำไม่ใช่แค่ในไตรมาสแรกแต่ตลอดทั้งปี 2560 การขยายตัวของภาคอุปสงค์อย่างยั่งยืนบวกกับการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของภาคอุปทานจะส่งผลให้ตลาดค่าระวางและดัชนี BDI ฟื้นตัวอย่างยั่งยืน

มิสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินไปซึ่งเป็นเช่นนี้มาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2560 เพิ่มขึ้นมากกว่าตัวเลขการปลดระวางในปี 2555 (36 ล้านเตหเวตัน) เรายังมีโอกาสที่จะได้เห็นปัญหานี้หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์เศรษฐกิจรอบโลกนั้นยังคงไม่มีเสถียรภาพและสร้างความสับสน รวมทั้งไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นว่าการค้าขายจะคล่องตัวในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ธนาคารกลางสหรัฐได้ตัดสินใจปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะเพิ่มอีกร้อยละ 0.75 ในปี 2560 โดยเฉพาะเนื่องจากภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังดีขึ้นอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ซึ่งดูค่อนข้างแข็งแกร่ง นิตยสารฟอร์จูนได้ระบุว่า “ไม่มีทางที่จะหลีกเลี่ยงความจริงที่ว่า หลังจากสิบปีแห่งความกังวลต่อเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ ตอนนี้ธนาคารกลางสหรัฐได้เห็นว่าเศรษฐกิจสหรัฐกำลังดีขึ้น” สิ่งเหล่านี้ได้บอกได้ว่าสหรัฐอเมริกามีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกกำลังเดินไปได้ดีพอที่ธนาคารกลางสามารถเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและคาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคตน่าจะ

ทำให้ผู้บริโภคมียกเงินไว้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ทรัมป์กล่าวว่าโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐน่าจะช่วยกระตุ้นภาคอุปสงค์จากสหรัฐซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ปัจจุบันจะช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐและน่าจะช่วยให้เกิดความต้องการในการใช้เซมิคอนดักเตอร์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆ ที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดีขึ้น

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 นั้น ได้กำหนดเรือทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจจะถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ จากการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งมีต้นทุนที่สูงและยังเป็นระบบที่ไม่เคยมีการใช้อย่างแพร่หลายมาก่อนนั้นดูเหมือนว่าการติดตั้งระบบดังกล่าวจะมีความเสี่ยงที่สูงเกินไปโดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมูลค่าเท่ากับเศษหลัก ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น ณ ต้นปี 2560 มีเรือขนาดระวางรวม 114.94 ล้านดwt หรือร้อยละ 14.54 ของกองเรือโลกที่มีอายุมากกว่า 15 ปีและจะต้องเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องเลือกระหว่างติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งมีราคาสูงบนเรือ หรือปลดระวางเรือเหล่านี้แทน

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือ ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดากับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วของเรือ กฎใหม่นี้ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลดการปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มียาแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งมีราคา 3 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อเครื่อง (ราคานี้สำหรับเครื่องยนต์ 10 เมกะวัตต์ ซึ่งส่วนใหญ่สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ หรือเรือขนาดปานามาแมกซ์ โดยน่าจะมียาแพงกว่านี้หากเป็นเครื่องสำหรับเรือขนาดแคปปาไซส์) หากตั้งสมมติฐานว่าเรือขนาดแคปปาไซส์กินน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 40 ตันต่อวันและอยู่ในทะเลเป็นเวลา 310 วัน จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 2.5 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อปีซึ่งจะทำให้การลงทุน 3 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐดูเหมือนจะคุ้มค่า แต่คุณจะต้องลงทุนกับเรือที่มีอายุ 15 ปีหรือไม่? อาจจะไม่ และถ้าคุณไม่ลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนี้ คุณอาจเผชิญกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงประจำวันที่เพิ่มขึ้นจาก 12,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 300 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน) เป็น 19,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันดีเซลที่ 500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน) ซึ่งในกรณีดังกล่าวเจ้าของเรือมีแนวโน้มที่จะปลดระวางเรือ ประเด็นถัดไปคือส่วนต่างประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตันระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์และไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ในปี 2563 อุปสงค์น้ำมันเดินเรือคาดว่าจะ

จะอยู่ที่ประมาณ 320 ล้านตันต่อปีซึ่งเกือบ 100 ล้านตันต่อปี จะเป็นน้ำมันที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ก๊าซ LNG และ การใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน แต่ยังคงมีอีกประมาณ 200 ล้านตันต่อปีที่เหลือซึ่งจำเป็นต้องถูกเปลี่ยนเพื่อให้ เป็นไปตามกฎเกณฑ์ หากสมมติว่า 1 ตันมี 6.35 บาร์เรล จะมีน้ำมัน 3.5 ล้านบาร์เรลต่อวันที่ถูกเปลี่ยนจากน้ำมัน เชื้อเพลิงธรรมดาไปเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ ในกรณีเช่นนั้นอะไรจะเกิดขึ้นกับส่วนต่างของราคาน้ำมันทั้งสอง ชนิดที่ในปัจจุบันอยู่ที่ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน เราเชื่อว่าน้ำมันทั้งสองชนิดนี้จะมีราคาต่างกันมากขึ้น ทั้งนี้ ใน กรณีที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาสูงขึ้น เรือทั้งหมดน่าจะแล่นช้าลง โดยสรุป กฎเกณฑ์ใหม่นี้จะช่วยเพิ่มความเร็วในการ ปลดระวางเรือและลดความเร็วในการแล่นเรือลง ซึ่งดูเหมือนจะเป็นแนวโน้มที่ดีต่อตลาด (ข้อมูลจาก DNB Markets)

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อภาวะตลาดที่เป็นเช่นนี้ได้อย่างไรในปี 2560?** บริษัทฯ เชื่อในการ ปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้ ดังนั้น กว่า 12 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 13 ลำ ซึ่งเชื่อ ว่าไม่มีเจ้าของเรือรายใดดำเนินการอย่างกระตือรือร้นเช่นนี้ หากตลาดแข็งแกร่ง การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลง ซึ่งจะส่งผลทางลบ หากตลาดซบเซา จะมีการปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 ซึ่งถ้าเกิดขึ้นจริง ประกอบกับการปลด ระวางเรืออันเนื่องมาจากผลกระทบจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในปี 2561 ตลาดน่าจะสดใสในอนาคตข้างหน้า!

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2559 ดังนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 แต่เราหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีสำหรับช่วงที่เหลือของปีและยิ่งไปกว่านั้น เราหวังว่าจะ ประหลาดใจอย่างน่ายินดีกับผลที่จะเกิดขึ้น

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยัง ระบุว่าเวลาที่ข้าวยากหมากแพงมากที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือ ได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ ต่างๆอย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่ มากเกิน ทั้งๆที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับ ความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับ โครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอก ศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ต ของตนเองโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆลังเลที่จะ ปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูแย่ โดยมีอู่ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอู่ต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐ ของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณ การต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่ง ได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น ทั้งนี้ มีอู่ ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงอู่ต่อเรือ ยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558 และยังคง ขาดทุนเท่าเดิมหรือมากขึ้น ในปี 2559

ปริมาณการส่งต่อเรือที่ลดลงร้อยละ 71 (ซึ่งถือเป็นปริมาณการส่งต่อเรือที่ต่ำที่สุดในรอบ 35 ปี) นั้นอาจ

ส่งผลในแง่ดีหรือแง่ร้ายในอนาคตขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละบุคคล ในความเป็นจริง ในปีนี้มีผู้ต่อเรือเพียงแค่ 113 แห่งได้รับการส่งต่อเรือ (สำหรับเรือขนาดมากกว่า 1,000 ตันกรอสขึ้นไป) เมื่อเทียบกับจำนวนผู้ต่อเรือถึง 345 แห่งที่ได้รับการส่งต่อเรือในปี 2556 ด้วยการส่งต่อเรือบรรทุกน้ำมันที่ลดลงร้อยละ 83 และการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแทกองที่ลดลงร้อยละ 46 (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดูเหมือนว่าผู้ต่อเรือจะยังคงอยู่ภายใต้ภาวะกดดัน ในปี 2560 โดยผู้ต่อเรือของประเทศจีนกำลังเผชิญกับความท้าทายใหม่จากราคาเหล็กที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือ เนื่องมาจากจำนวนการส่งต่อเรือที่น้อยลงจะช่วยสร้างความสมดุลในตลาดขนส่งทางเรือจากในปัจจุบันที่มีจำนวนเรือมากเกินไปเกินความต้องการ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

Chong Hui Ru นักวิเคราะห์ซึ่งเป็นนายหน้าของ Banchemo Costa ได้กล่าวไว้ว่าในปีที่เราได้เห็นข่าวการล้มละลายของผู้ต่อเรือจีน ด้วยการคาดการณ์ว่าประมาณครึ่งหนึ่งถึงสามในสี่ของจำนวนผู้ต่อเรือในประเทศจีนเมื่อครั้งที่มีจำนวนสูงสุดอาจปิดตัวลงไปแล้วหรือกำลังจะปิดตัวลง (ข้อมูลจาก TradeWinds)

ราคาน้ำมันกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเดินเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ ในระดับอัตราค่าระวางปัจจุบันคงไม่มีใครจะเดินเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกรายเน้นให้เดินเรือในความเร็วที่ประหยัดและได้ส่งกับตันให้เดินเรือตามความเร็วนั้น เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่าสำหรับเจ้าของเรือผู้ซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจุบันนี้จะทำให้การเดินเรือช้ากลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม มีการคำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดหายไปประมาณร้อยละ 10 (โปรดดูย่อหน้า “ผลกระทบทางกฎเกณฑ์”) อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดทเวทตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ได้ขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดทเวทตันในปี 2559 ซึ่งร้อยละ 77.4 ถูกปลดระวางในครั้งแรกของปี 2559 เนื่องจากค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2559 ทำให้การปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลง โดยอยู่ที่เพียงร้อยละ 22.6 ของปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมดของปี การปลดระวางเรือขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม ราคาเศษเหล็กสำหรับเหล็กเรือที่ถูกปลดระวางล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 300 เหรียญสหรัฐ ต่อดันซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กไม่น่าจะลดลงกว่านี้อีก ซึ่งหากราคาเศษเหล็กยังอยู่ในระดับ เช่นเดียวกับปัจจุบัน และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 โดยทั่วไปแล้ว ในเวลาที่ค่าระวางตกต่ำ Charterer ซึ่งมีเรือให้เลือกมากมายจะไม่เลือก

เรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าไม่ต้องการให้ขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่ากัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำและสร้างค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือแม้ว่าจะจอดเรือไว้เฉยๆก็ตาม ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ ซึ่งไม่มีความหวังว่าจะปล่อยเรือให้เช่าได้ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และหากเกรงว่าราคาเศษเหล็กจะปรับตัวลดลงอีก เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนได้ง่ายยิ่งขึ้น นอกจากนั้น หากมีภาระที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกมาใหม่ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง อาจจะทำให้การตัดสินใจในการปลดระวางเรือง่ายขึ้นไปอีก

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2563 จะมีเรือร้อยละ 23.2 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 183.30 ล้านเดเวตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎหมายที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตาม แนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

ประมาณร้อยละ 10.8 ของขนาดระวางของเรือส่งต่อใหม่ (85.22 ล้านเดเวตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2563 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของอุตสาหกรรมจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) สูงกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 35 ในช่วงระหว่างปี 2553 ถึงปี 2557

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อให้ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2558 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 ซึ่งทั้งสองปีสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังนั้น สำหรับปี 2559 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 18.51 ล้านเดเวตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดเวตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.4 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา!

ภาคอุปทานในอนาคต ด้วยอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือที่มีความผันผวนคงเป็นการยากที่จะคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของขนาดระวางสุทธิเรือในอนาคตได้อย่างแม่นยำ บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับดัชนี BDI หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 50 (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) และมีการปลดระวางเรือ 30 ล้านเดเวตัน (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 29.74) ต่อปี กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.14 หรือลดลง 1.14 ล้านเดเวตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 789.27 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2561 และภายใต้สมมติฐานดังกล่าว กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.88 หรือลดลง 6.98 ล้านเดเวตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 783.42 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2562

ภาคอุปสงค์ ยังคงมีความไม่แน่นอน **ประเทศจีน**ซึ่งเป็นหลักสำคัญสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.7 ในปี 2559 เศรษฐกิจจีนตามแผนห้าปีซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2559 น่าจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.5 จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น ในปี 2559 จีนได้สร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กสูงถึงปริมาณ 1,024.71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 7.5) ซึ่งเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่มีประเทศที่สามารถนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ชนิดหนึ่งในปริมาณมากกว่าหนึ่งพันล้านตันภายในปีเดียว! การนำเข้าถ่านหินอยู่ที่ปริมาณ 255.67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 25.2) ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดีสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรก จีนได้ส่งออกเหล็กปริมาณ 108.99 หรือลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 112.41 ล้านตัน หน้าที่ตัวเลขดังกล่าวได้

เพิ่มขึ้น แต่กลับมีการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนกำลังชะลอตัว”

เศรษฐกิจเริ่มที่จะฟื้นตัวในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกร้อยละ 0.75 ในปี 2560 ซึ่งเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐอเมริกาซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกได้ฟื้นตัวขึ้นในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ โดยเฉพาะภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังไปด้วยดีอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆ ของประธานาธิบดีทรัมป์ที่ได้ชี้ให้เห็นว่าค่อนข้างแข็งแกร่ง โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์อันจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ให้ดีขึ้นและน่าจะช่วยมีการนำเข้าสินค้า เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆ ที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

ส่วนสหภาพยุโรป ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าสนใจ จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ต่อไปอันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหา อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึง ต้องขออนุญาตเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อนตัวลงอีกและภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด ทำให้อินเดียอาจกลายเป็นผู้ที่มีบทบาทในตลาดเรือเทกอง ท่าเรือของอินเดียเกิดความแออัดอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากลักษณะของท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อุปทานในเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะส่งผลดีต่อเรือขนาดเฮนดี้ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ อินเดียซึ่งเป็นผู้บริโภคเหล็กกรวยใหญ่เป็นอันดับที่สามของโลก อุปสงค์ในเหล็กภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากรัฐบาลลงทุนอย่างมหาศาลในการก่อสร้างถนนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย รายงานหลากหลายฉบับได้แนะนำว่า พลังงาน ถ่านหิน และพลังงานทางเล็กลงจะใช้ประมาณถึง 250 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้รัฐบาลชุดปัจจุบัน ความหวังของการขนส่งทางเรือจากการนำเข้าถ่านหินของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก

หนึ่งในสัญญาณที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสำหรับเรือเทกองก็คือ แผนการเส้นทางสายใหม่ (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซ และน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในจีนตอนกลาง ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไฟรฮ์ส แผนการนี้ไม่ได้สร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศจีนเท่านั้น แต่ยังสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นๆทั่วโลก

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.4 และ 21.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ ขึ้นต่ำ 12 เท่าหรือสูงสุดถึง 180 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) ซึ่งมีเงินทุน 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และเงิน 100 พันล้านเหรียญสหรัฐจาก 57 ประเทศสมาชิก (2) กองทุนเส้นทางสายไหมมูลค่า 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS มูลค่า 100 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีนมูลค่า 900 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
- โครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นแล้วภายใต้แผนการนี้ ได้แก่ (1) รายงานของ PWC ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ได้ยืนยันว่า มีโครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ OBOR มูลค่า 250 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้เริ่มดำเนินการ หรือเสร็จสิ้น (2) China Merchant Holdings ได้ตกลงที่จะสร้างท่าเรือ 10 แห่ง ในรัสเซีย แอฟริกาตะวันตกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (3) Power China ได้สร้างโรงงานไฟฟ้า 182 เมกะวัตต์ในปากีสถาน 24 เมกะวัตต์ในประเทศเวียดนามและ 60 เมกะวัตต์ ในประเทศไทย (4) ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-พม่าได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (5) โรงไฟฟ้าพลังน้ำในเบลารุส (6) ท่าเรือต่างๆ ในปากีสถาน (Gwadar) พม่า บังคลาเทศและศรีลังกา (7) ระเบียงเศรษฐกิจจีน ปากีสถาน มูลค่า 46 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (8) สวนอุตสาหกรรมเบลารุส-จีน (9) 33 โครงการที่ได้ลงนามในข้อตกลงตั้งแต่อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมน้ำมัน อุตสาหกรรมพลังงาน
- แผนการ OBOR อันจะช่วยลดความวุ่นวายทางการเมืองและความยากจนในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้แผนการ OBOR
- ผลประโยชน์ต่อประเทศจีน ได้แก่ (1) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 30 ของกำลังการผลิตโรงถลุงเหล็กที่ไม่ได้ใช้งาน (2) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 40 ของโรงงานปูนซีเมนต์ที่ไม่ได้ใช้งาน (3) ปัญหาการว่างงานในอุตสาหกรรมทั้งสองจะหมดไป (4) การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมจากต้นทุนแรงงานและที่ดินที่มีราคาสูงในพื้นที่ชายฝั่งไปยังต้นทุนแรงงานและที่ดินที่ต่ำกว่าในทางตอนกลางของประเทศ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมการผลิตไปยังตลาดหลักผ่านทางโครงสร้างพื้นฐาน (5) การเปลี่ยนถ่ายอย่างราบรื่นจากเศรษฐกิจที่มีการลงทุนหลักในสินทรัพย์เป็นเศรษฐกิจที่มีภาคการบริโภคเป็นหลัก (6) ประเทศจีนจะเป็นอิสระจากการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา (7) พัฒนาความสัมพันธ์ทางการทูตใน 65 ประเทศ 3 ทวีป ประชากร 4.4 พันล้านคน (8) สหรัฐอเมริกาได้รับการดำเนินการสงคราม 'เปลี่ยนระบอบการปกครอง' ใน 20 ประเทศและ ดำเนินการทางเศรษฐกิจและมาตรการบังคับอื่นๆ ที่สงครามไม่สามารถจัดการได้ต่อรัสเซียและอิหร่าน การเคลื่อนไหวของสหรัฐอเมริกาต่อเอเชียได้เพิ่มความตึงเครียดในประเทศที่มีพรมแดนติดกับทะเลจีนใต้ จีนจะกำจัดการคุกคามนี้ด้วยแผนการ OBOR อย่างสงบโดยไม่มีฝ่ายใดเสียเปรียบ ขณะที่ยังคงรักษาความปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือสำหรับวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป!

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่ निकเกิล แร่

อะลูมิเนียมในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ในปี 2529 ถึง 42 จุด หรือร้อยละ 6 ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐ จากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้มีประกันซึ่งมีครบกำหนดชำระในปี 2560 และปี 2561 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2558 และจำนวน 13 ลำในปี 2559 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำในปี 2560)

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASIA BEST EMPLOYER BRAND AWARD ในงานประกาศรางวัล The Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Awards) จากงาน SET Awards 2016 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจสำหรับการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 7 ปีติดต่อกันจากปี 2553 ถึง 2559 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year จากงาน The Lloyd's List Asia Awards 2016 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกองแห่งปี จากงาน IBJ Awards ประจำปี 2559

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,791.79 ล้านบาท (ปี 2558: 4,263.92 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 2,664.90 ล้านบาท (ปี 2558: 2,425.78 ล้านบาท) รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจาก

การด้อยค่าของเรือและค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท (ปี 2558: 1,124.02 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 13,632.57 ล้านบาท (ปี 2558: 16,486.17 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยในระหว่างปีเป็น 32,316.03 ล้านบาท (ปี 2558: 32,457.82 ล้านบาท) ในระหว่างปีบริษัทฯ รับมอบเรือจำนวน 4 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำ และออกหุ้นกู้สกุลเงินบาทจำนวน 2 ชุด

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2,710.27 ล้านบาท (ปี 2558: 2,398.75 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท (ปี 2558: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.06 ล้านบาท (ปี 2558: จำนวน 1.66 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 6,476 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,266 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2558 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 (จำนวน 40 ลำ) เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 (จำนวน 45 ลำ) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 11 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้ลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 4.78 วันต่อลำเรือ เนื่องมาจากอายุเฉลี่ยของกองเรือได้ลดลงโดยอยู่ที่ 5.8 ปี ในปี 2559

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นปี 23 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2559 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 5.85 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 23 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 9.31 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุของเรือ

ณ ต้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 7 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,541,244 เดทเวตตัน หรือเฉลี่ย 42,812 เดทเวตตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 5.8 ปี บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในปี 2559 มีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 1 ลำในปี 2560 และจะมีการรับมอบเรืออีกจำนวน 2 ลำจากอู่ต่อเรือ Sanfu ภายในสิ้นไตรมาสแรก ปี 2561 หลังจากรับมอบเรือลำสุดท้ายจะส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 37 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 7.1 ปีและขนาดเฉลี่ย 44,615 เดทเวตตันต่อลำ ภายในสิ้นปี 2561

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine

สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางอู่ต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 12 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ลำ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาสั่งต่อเรือคงเหลือกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 11 ลำซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

เหตุการณ์สำคัญของปี 2559

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีที่ 473 จุด จากนั้นตกลงมาสร้างสถิติใหม่ที่ต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาและสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดในวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ตามปกติแข็งแกร่งที่สุดของปี ต่อมาดัชนีได้ค่อยๆปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

ดังนั้น มูลค่าหุ้นของบริษัทเดินเรือส่วนใหญ่ลดลงจนเกือบต่ำที่สุดในช่วงต้นปีก่อนที่จะทยอยขึ้นและจุดสูงสุดของปีในช่วงปลายปี

ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุดซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2,529.42 จุด ซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ทั้งนี้ ดัชนี BDI (ช่วงปี 2528 – ปี 2546) ก่อนเกิดวิกฤตการขึ้นรอบล่าสุด อยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงระหว่างก่อนและระหว่างวิกฤตการขึ้น (ช่วงปี 2528 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงระหว่างวิกฤตการขึ้น (ช่วงปี 2547 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

ในปี 2559 มีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลยังคงสูญเสียสัดส่วนการส่งออกแร่เหล็กให้แก่ออสเตรเลีย โดยแร่เหล็กปริมาณ 1,024.71 ล้านตันที่จีนนำเข้าในระหว่างปี 2559 นั้นมาจากออสเตรเลียปริมาณ 640.14 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 32.5 ล้านตันหรือร้อยละ 5.35 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 607.64 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลปริมาณ 214.86 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 23.1 ล้านตันหรือร้อยละ 12.05 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 191.76 ล้านตัน) โปรดระลึกว่าการขนส่งในแ่งตัน-ไมล์ของบราซิลมากกว่าออสเตรเลียถึง 3.5 เท่า

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 626 ลำ คิดเป็นขนาด 48.25 ล้านเดเวตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2559 และในช่วงเวลาเดียวกัน ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้อยู่ที่ 29.74 ล้านเดเวตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 83 ลำ (14.13 ล้านเดเวตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 79 ลำ (5.79 ล้านเดเวตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 34 ลำ (2.33 ล้านเดเวตัน) เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 128 ลำ (5.32 ล้านเดเวตัน) และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 90 ลำ (2.17 ล้านเดเวตัน) ซึ่งจะถูปลดระวาง ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2560 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดเวตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 57.72/19.47 ล้านเดเวตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2560 และ 2561 หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 30 ล้านเดเวตันต่อปี (ปี 2559 อยู่ที่ 29.74 ล้านเดเวตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 50 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2559 อยู่ที่ ร้อยละ 47.5) สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 789.27 ล้านเดเวตัน หรือหดตัวร้อยละ 0.14 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2561 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 783.43 ล้านเดเวตัน หรือหดตัวร้อยละ 0.74 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2560 ในที่สุด ปัญหาอุปทานมากเกินก็ได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของวิกฤตการเงินโลกได้ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้

เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลก รองจากสหรัฐอเมริกา เล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 120 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจุบันเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้ขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2554 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ได้รับความเสียหาย

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดเรือเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาดใหม่ ๆ จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า

ประเทศจีน ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 6.7 สำหรับปี 2559 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในอีกห้าปีข้างหน้าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 ต่อปี ในปี 2559 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 1,024.71 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 7.5 มากกว่าปริมาณ 953.37 ล้านตันเมื่อปี 2558 ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 806.68 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปริมาณ 800.53 ล้านตันในปี 2558 จีนได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 255.67 ล้านตัน ในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.2 เมื่อเทียบกับปริมาณ 204.18 ล้านตันในปี 2558 หากนโยบายของทางการจีนที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีนจะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปัจจุบันนี้อาจทำให้ ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลงในไตรมาสแรก ปี 2560 การนำเข้าถ่านหินขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลและราคาถ่านหินนำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตและการขนส่งถ่านหินในประเทศ ในประเทศที่ปัจจุบันผลิตและบริโภคถ่านหิน 3,900 ล้านตันต่อปีแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ ในการนำเข้าถ่านหินของจีนอาจมีผลกระทบอย่างมากในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ในปี 2559 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 6,476 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยอยู่ที่ 4,503 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2559 ค่าเฉลี่ยของดัชนีการวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI) อยู่ที่ระดับ 360 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,214 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 6,847 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 31.32 ค่าเฉลี่ยของดัชนีการวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 596 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อ

วันที่ 6,236 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 5,865 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.95

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเลปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,954 ลำ ขนาดระวางรวม 343.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 171 ลำ ขนาดระวางรวม 41.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 292 ลำ ขนาดระวางรวม 54.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.8 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,068 ลำ ขนาดระวางรวม 162.66 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 182 ลำ ขนาดระวางรวม 14.92 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 532 ลำ ขนาดระวางรวม 39.81 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.5 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 679 ลำ ขนาดระวางรวม 42.84 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 250 ลำ ขนาดระวางรวม 15.65 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 75 ลำ ขนาดระวางรวม 5.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.9 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,720 ลำ ขนาดระวางรวม 144.31 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 65 ลำ ขนาดระวางรวม 3.44 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 740 ลำ ขนาดระวางรวม 35.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.7 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,650 ลำ ขนาดระวางรวม 57.72 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 253 ลำ ขนาดระวางรวม 9.43 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 222 ลำ ขนาดระวางรวม 7.61 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.2 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,896 ลำ ขนาดระวางรวม 39.58 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 29 ลำ ขนาดระวางรวม 0.59 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 797 ลำ ขนาดระวางรวม 17.62 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 44.5 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อนิตลาด

การระวางเรือสถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ (ณ วันที่รายงานนี้) รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 2 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบภายในไตรมาสแรก ปี 2561 ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัท

เจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทยานยนต์มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่า จากตลาดเมื่อราคาคงตัวจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ จะต้องปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับสภาพตลาดที่น่าท้อแท้ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

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

บริษัทฯ ยังคงเป็นบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนด์ไซส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และ 13 ลำในปี 2559) และบริษัทฯ จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำ ภายในสิ้นปี 2560 นอกจากนั้น ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2559 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดีของกองเรือของบริษัทฯ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินสำรองของผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นมีมูลค่าถึงเกือบ 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ และเนื่องจากมีจำนวนกรณีเรียกร้องค่าเสียหายที่น้อย ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางขาขึ้นเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2559 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2559 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (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 ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้น เพื่อเป็นการรองรับการจำกัดค่ากำมะถันดังกล่าว โดยหลักบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นไปที่เรือส่งต่อใหม่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งจะช่วยสร้างความเย็นอันจะช่วยเพิ่มความหนืดของ MGO ไม่ให้เกินร้อยละ 0.1 ที่มีการใช้ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (ECA) นอกจากนั้นก่อนที่จะปรับเพิ่มการจำกัดเป็นค่ากำมะถันเป็นร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์โดยการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubbers) ในเรือส่งต่อใหม่ดังกล่าว

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรือนับจากวันที่มีผลบังคับใช้นี้จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าวเป็นระยะๆ พร้อมกับการสำรวจพร้อมๆกับการต่ออายุใบรับรองจาก IOPP (อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ) ครั้งแรกหลังจากที่ 8 กันยายน 2560 ทั้งนี้ จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO อย่างไรก็ตาม Environmental Standards Division ของ the US Coast Guard (USCG) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างกันออกไปสำหรับเรือส่งต่อใหม่และเรือที่มีอยู่ในปีที่ผ่านมาได้มีการเลื่อนการบังคับใช้ออกไปด้วยเหตุผลที่ว่ายังมีเรือมีใบบังคับที่ได้รับการอนุมัติ อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปี USCG ได้อนุมัติการจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 3 ระบบและจะมีการอนุมัติเพิ่มมากขึ้นตามมาในปีนี้ ดังนั้น ขณะนี้ USCG ได้อนุญาตให้มีการขยายระยะเวลา 5 ปีสำหรับเรือที่จะต้องจัดการติดตั้งระบบในปี 2561 (กำหนดการเข้าต่อเรือแห่งในปี 2561) หากมีระบบทดแทน (ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือได้รับการอนุมัติโดย IMO แต่รอการอนุมัติจาก USCG) ถูกติดตั้ง

ทั้งนี้ เรือส่งต่อใหม่ ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ ซึ่งได้รับการยอมรับโดย USCG เป็นระบบทดแทน (AMS) เป็นที่คาดว่าระบบทดแทนเหล่านี้บนเรือของบริษัท ฯ จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ช่วงปลายปีนี้

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC วันที่ 7 มิถุนายน 2559 และ MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ที่ได้ออกมาให้แก่เรือธงของไทยจะถูกแทนที่ด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล นี่ถือว่าเป็นการพัฒนาของอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทยทั่วโลกอันเนื่องมาจากความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศแต่ตอนนี้ได้รับการแก้ไขแล้ว

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง นอกจากนั้น ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆต่างๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้รับอนุญาตสาหร่ายพืชมารวมอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification ของก๊าซ

คาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของ บริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของ บริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของ บริษัทฯ 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 สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวอย่างสำคัญของบริษัทฯ

ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการป้องกันสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆสำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆเช่น 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”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งคนเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามทันกับการ

พัฒนาสู่สู่ในการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ตั้งเครื่องยนต์หลัก รุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่างๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่จะได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่นๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลาไบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือเพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ

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

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะมีการปรับตัวเข้ากับการช่วยเหลือใหม่ในการเดินเรือซึ่งจะมาแทนที่วิธีการแบบดั้งเดิมของการเดินเรือ ในทำนองเดียวกัน การใช้บังคับของ ECDIS และความสามารถในการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์เพื่อมาแทนที่แผนที่กระดาษแบบดั้งเดิมได้เป็นหนึ่งในพัฒนาสู่สู่ที่มีความท้าทายที่สุดการใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย ความผิดพลาดใช้อุปกรณ์ดังกล่าวในการเดินเรืออาจนำมาซึ่งความเสียหายอย่างร้ายแรง

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

ได้มีการออกแบบที่วางแนวความคิดเกี่ยวกับงานฝีมือเล็ก ๆ เพื่อความพยายามที่จะจัดหรือลดความพยายามของมนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญบางคนในด้านการนำเครื่องจักรมาใช้แทนคนในการทำงาน จินตนาการว่าในอีกสิบปีข้างหน้า คนบนเรือทั้งหมดอาจจะไม่จำเป็น ด้วยการบรรจุอุปกรณ์อัตโนมัติบนเรือซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีชายฝั่ง แม้ว่าแนวคิดนี้ดูเหมือนว่าไม่สมจริงในปัจจุบัน ถ้าเมื่อใดที่พัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นจริง มันก็จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจการภาครัฐ และในชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะช้าลงกว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไรปัจจุบัน บริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ซึ่งมีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางแผนเชอร์บนอุปกรณ์ต่างๆที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือโดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

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

ในกรณีที่ไม่มีกำบังที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน 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 โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่มักจะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

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 ใช้นั้นมีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง เนื่องจากบริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บนเรือสามารถใช้ระบบออนไลน์ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานการถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก เมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau ได้รายงานการถูกโจรสลัดโจมตี 2 ครั้งในบริเวณอ่าวเอเดน แม้ว่าโจรสลัด ไม่สามารถลงเรือได้สำเร็จ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนใน

การจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดการโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก ซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

1.2 พันธกิจของบริษัทฯ และภารกิจที่สำคัญ

พันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งทะเลระหว่างประเทศ

ภารกิจที่สำคัญ

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

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ (ตั้งแต่ ปี 2557 ถึงปี 2559)

ปี 2557

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

ราคาขายเรือซึ่งบริษัทย่อยจะได้รับเป็นเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งจะถูชำระให้แก่เจ้าของร่วม

- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 2 ลำ**
เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด
- **การแต่งตั้งที่ปรึกษาอิสระทางการเงิน (IFA) สำหรับรายการการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ**
ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับผู้ต่อเรือ 2 แห่ง ในประเทศจีน บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตามคำแนะนำและการอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้บริษัท แกรนท์ ธอนด์ เซอร์วิส 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 ลิมิตัด (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 ลิมิตัด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิตัด (“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 ซึ่งบางส่วนของ การเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ</p>
การชำระคืนเงินกู้	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา</p>
หลักประกัน	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดย ABC • การค้ำประกันจากบริษัทฯ และ ABC 	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ และบัญชีเงินชำระคืน • การค้ำประกันจาก ABC และ

		<ul style="list-style-type: none"> การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องชำระอัตราส่วนของผู้ออกหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องชำระรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด	
ข้อตกลงอื่นๆ:	<ul style="list-style-type: none"> จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ออกหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีที่มีการผิดสัญญาเกิดขึ้น 	

- รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

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

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ 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	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระหนี้เงินงวดก่อนและเมื่อได้รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ตั้งต่อใหม่จำนวน 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	<p>เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,584,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของเงินกู้จะนำไปชำระหนี้เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
ระยะเวลาเบิกถอน	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามใน

เงินกู้	สัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	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 ● การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ และบัญชีเงินชำระคืน ● การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ ● การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า	
ข้อตกลงอื่นๆ:	<ul style="list-style-type: none"> ● จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีที่มีการผิดสัญญาเกิดขึ้น 	

- รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้มีดังนี้

ผู้กู้:	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือสั่งต่อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวตัน
จำนวนเงินกู้:	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย:	LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดหารงเงิน:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน:	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่ากัน 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

● รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองจากเรือในประเทศจีน

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 จากผู้ต่อเรือ Sainty เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อินทรา นารี” (“Inthira Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง จากผู้ต่อเรือ Sainty เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อิสรา นารี” (“Issara Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามจากผู้ต่อเรือในประเทศจีน เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ฉัญญา 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 ได้สั่งซื้อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน (“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 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 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 เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่

	<p>เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ</p> <p>(ก) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ</p> <p>(ข) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p>
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่ว่าดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
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 ● การจำนำหุ้นในบริษัทของผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทของผู้กู้ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากคู่ต่อเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ฟิเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ 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 ต่อลำเรือซึ่งฟิเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ ● เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● ฟิเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล 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 ขนาดแสนดีไซส์ 38,500 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน (“สัญญา”) รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล”) 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	เดทเวตัน	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			
	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>		<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>	
	ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงิน		ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงิน	

	<p>สูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p> <p>ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงิน</p> <p>สูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p> <p>ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงิน</p> <p>สูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p>	<p>สูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ</p>
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
วันครบกำหนด	(1) 7 ปี นับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	<p>จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1</p> <p>(ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2</p> <p>(ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4</p> <p>(ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6</p> <p>(จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8</p> <p>(ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10</p>	
การชำระคืนเงินกู้	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <p>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ</p>	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจากระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี ดังนี้</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ● 278,975 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ● 348,333 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 ● 342,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 ● 348,717 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10 <p>โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำส่วน คงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาส ดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบ กำหนด</p>
หลักประกัน	<p><u>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงินงวด และ ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญา ส่งต่อเรือ 	<p><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของ บริษัทย่อยผู้กู้ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของ สัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ฟิเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบ การเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งฟิเอสแอลและบริษัทย่อยเป็น เจ้าของ</p>	
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ ● เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ 	
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● ฟิเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 	

	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น
--	---

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

ผู้กู้	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ") กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ ("เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ" หรือ "เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ") ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ก) 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 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด

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

ปี 2558

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้ายจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน
เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558 เรือขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้ายตามสัญญาส่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “คนยา นารี” (“Danaya Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ
เมื่อไม่นานมานี้ บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส จีพี (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสแอล สิงคโปร์”) ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 6 บริษัท และบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 1 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างที่อู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน รายละเอียดมีดังนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	วันที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท พรีเมียม ไรต์ส จำกัด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม สกายส์ จำกัด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม กลอรี่ส์ จำกัด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม วิสคอม จำกัด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม เกรซ จำกัด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม ซอนเนท จำกัด	7 มกราคม 2558	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	9 กุมภาพันธ์ 2558	ไทย	1 ล้านบาท	บริษัทฯ	ร้อยละ 99.99

- การเพิ่มทุนจดทะเบียนบริษัทและการออกใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ 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

ในกรณีที่หุ้นสามัญเพิ่มทุนเหลือจากการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นเดิม บริษัทฯ จะยกเลิกหุ้นสามัญที่เหลืออยู่และลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ

(2) การออกใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ 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 บริษัทได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 8 ฉบับ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สำหรับการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 39,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตตันจำนวน 4 ลำ) ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนซึ่งรวมถึงเงื่อนไขในการชำระคืนเงินมัดจำทั้งหมดที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปสำหรับการต่อเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ทั้ง 4 ลำ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมนั้นโดยหลักเพื่อเปลี่ยนการส่งต่อเรือสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไฮส์จำนวน 4 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130120 SF130121 SF130122 และ SF130123) เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตตันจำนวน 4 ลำแทนดังนี้

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

โดยกำหนดราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือเป็นเงิน 27.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ (เปลี่ยนจาก 21.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ) และ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในกำหนดการรับมอบเรือแม้ว่าเรือขนาดอัลตราแมกซ์จะมีขนาดระวางบรรทุกใหญ่กว่าเรือขนาดแอสดีไซส์มากก็ตาม ซึ่งราคาเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **แจ้งกรรมการลาออก**

บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการ จากนายมนูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 เป็นต้นไป ดังนั้น นายมนูนิร มอยนูดดิน 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 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan**

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ ตามสัญญาสั่งซื้อเรือฉบับลงวันที่ 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

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 1 ลำ (เรือบรรทุกสินค้า นารี)**

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

- **รายงานการจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศ วงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2558 บริษัท ฟรีเชิส โปรเจกต์ ฟิทีโอ ลิมิตเต็ด (“ผู้ออกหุ้นกู้”) บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ลงนามในสัญญาเพื่อจัดตั้งโครงการ

การออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศวงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ กับธนาคาร BNP Paribas ในฐานะตัวแทนจัดการหุ้นกู้ และคู่สัญญารายอื่นๆ (“โครงการฯ”)

บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ เป็นผู้ค้าประกันความรับผิดของผู้ออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ แม้ว่าโครงการฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นแล้ว ก็ตาม แต่ยังไม่มีการออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ นี้แต่อย่างใด ดังนั้น ความรับผิดของผู้ออกหุ้นกู้และผู้ค้าประกันทั้งสองรายนั้นจึงยังมีอย่างจำกัดมากจนกว่าจะมีการออกหุ้นกู้จริง วันที่ออกหุ้นกู้จะขึ้นอยู่กับความต้องการเงินทุนของบริษัทฯ และสภาพตลาด เป็นต้น รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขของโครงการฯ มีดังนี้

วันที่ลงนาม	24 กรกฎาคม 2558
ผู้ออกหุ้นกู้	บริษัท ฟรีเชิส โปรเจกส์ พีทีอี ลิมิตัด
บริษัทแม่ผู้ค้าประกัน	บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)
บริษัทย่อยผู้ค้าประกัน	บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด
ตัวแทนจัดการหุ้นกู้/ ตัวแทนจำหน่ายหุ้นกู้	ธนาคาร BNP Paribas
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	Citicorp International Ltd.
มูลค่าโครงการ	สูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (หรือเทียบเท่าหากออกเป็นสกุลเงินอื่น)
ลักษณะการจำหน่าย	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
หลักประกัน	ไม่มีหลักประกัน แต่มีการค้ำประกันโดยบริษัทย่อยผู้ค้าประกัน (ไม่มีวงเงินกำหนด) และบริษัทแม่ผู้ค้าประกัน (วงเงินไม่เกิน 600 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์)
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> ● เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ต่างๆ ● เพื่อใช้รองรับโอกาสในการซื้อเรือและการลงทุน ● เพื่อใช้สำหรับค่าใช้จ่ายต่างๆและเป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปตามความจำเป็น ● เพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์ทั่วไปของกลุ่มบริษัท ● อื่นๆ ตามที่จะได้กำหนดต่อไปก่อนหรือเมื่อออกหุ้นกู้
วันออกหุ้นกู้	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
ราคาเสนอขาย	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
อัตราผลตอบแทน	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
วันครบกำหนด	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ก) ดำรงส่วนผู้ถือหุ้นรวมไม่ต่ำกว่า 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ</p> <p>ข) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้รวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Total Debt/Total Equity) 2 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้มีหลักประกันรวมต่อสินทรัพย์รวมไม่มากกว่า 7 ต่อ 1</p>

- รายงานข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบเกี่ยวกับข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ กล่าวคือ ตามที่ได้รายงานไว้ในงบการเงินของบริษัทฯ ที่ผ่านมานั้น จากสภาพตลาดเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างมากและต่อเนื่อง (โดยดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ได้แตะจุดต่ำสุดในประวัติการณ์อันยาวนาน ในช่วงต้นปีนี้) จนถึงตลอดครึ่งแรกของปี 2558 ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถรักษาสัดส่วนข้อกำหนดทางการเงินบางข้อภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับได้ 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 프리เชียส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท 프리เชียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ (ตามรายงานการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2557) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 38,500 เดทเวตันจำนวน 2 ลำซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“เรือSHG”) และ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“เรือ Sainty”) (เรือ SHG และเรือ Sainty รวมต่อไปนี้เรียกว่า “เรือทุกลำ”) ทั้งนี้ บันทึกแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวได้มี

ผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วน โดยมี การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังนี้

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

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

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำับ ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อกับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง 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 ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างที่ผู้ต่อเรือในประเทศจีน 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 ได้

แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยถึงที่ประชุมบริษัทฯ มีมติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อ
อนุมัติในลำดับต่อไป สำหรับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ รายละเอียดดังนี้

ประเภท	หุ้นกู้ทุกประเภท ชนิดระบุชื่อผู้ถือหรือไม่ระบุชื่อผู้ถือ ประเภทด้อยสิทธิหรือไม่ด้อยสิทธิ ซึ่งอาจมีหรือไม่มีประกัน และอาจมีหรือไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
สกุลเงิน	เงินบาท หรือเงินเหรียญสหรัฐและ/หรือเงินสกุลต่างประเทศอื่นๆ
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ต่างๆและ/หรือเพื่อใช้รองรับโอกาสในการซื้อเรือและ/หรือ การลงทุนและ/หรือ เพื่อใช้สำหรับค่าใช้จ่ายลงทุนและ/หรือ เป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปตามความจำเป็นและ/หรือเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทฯและกลุ่มบริษัท
จำนวนเงินรวมของหุ้นกู้ทั้งหมด	ไม่เกิน 4 พันล้านบาท (หรือเทียบเท่า) หากเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ออกหุ้นกู้ (issue date) ในแต่ละคราว
อัตราดอกเบี้ย	ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม และสภาพตลาดในขณะที่ออกและเสนอขาย
อายุ	ไม่เกิน 10 ปี
วิธีการจัดสรร	เสนอขายในประเทศ และ/หรือต่างประเทศ ให้แก่ประชาชนทั่วไป และ/หรือผู้ลงทุนสถาบัน 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 ชื่อลักษณะการขายหุ้นกู้ จำนวนหุ้นกู้ที่จะออกและเสนอขายในแต่ละคราว ประเภทของหุ้นกู้ หลักประกันราคา เสนอขายต่อหน่วย อายุ ระยะเวลาไถ่ถอน การไถ่ถอนก่อนกำหนด อัตราดอกเบี้ย วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย วิธีการจัดสรร และรายละเอียดการเสนอขายเป็นต้น

(2) การแต่งตั้ง ที่ปรึกษาทางการเงิน และ/หรือ ผู้จัดทำนายหลักทรัพย์ 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

● **การลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาท จำนวน 2 ฉบับ ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)**

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทจำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาฉบับข้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 63,345 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) ซึ่งได้ลงนามโดยบริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อ และ Sanfu ในฐานะผู้ขาย (“สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่”) ตามรายงานการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 ทั้งนี้ รายละเอียดหลักๆของสัญญาฉบับข้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร
การระงับข้อพิพาท	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาตกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาตุลาการ”) <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร 2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไร
ราคาตามสัญญาใหม่ และ	ราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ

เงื่อนไขการชำระ	<p>(จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ทั้งนี้ ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้</p> <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	<p>ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใดๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558</p>
สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน	<p>เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำแก่บริษัทฯ</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 ได้กำหนดให้บริษัทฯ ได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย • ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทฯ นั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทฯ และ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระเงินจำนวนเงินใดๆ ให้แก่กันตามสัญญาฉบับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ • ภายหลังจากการชำระเงินตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำแรก จากผู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ 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 ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สริกา นารี” (“Sarika Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14019B และหมายเลข SAM14020B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด 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 ฟิทีอี ลิมิเตด (PSL Thun Shipping Pte. Ltd.) บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ได้เลิกบริษัทเสร็จสิ้นและได้ถูกลบชื่อออกจากระบบทะเบียนบริษัทในประเทศสิงคโปร์แล้ว มีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง ฟิทีอี 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) ฟิทีอี ลิมิเตด (Precious Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 64.06 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้เลิกบริษัท
เหตุผลของการเลิกบริษัท	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการเลิกบริษัท	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือสุจิตรา นารี)
เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2558 บริษัท พรินเซส มินิเออร์ลส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ (“ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 28,290 เดทเวทตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือพลอยไพลิน นารี)
เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 บริษัท พรินเซส แซฟไฟร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 26,472 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

ปี 2559

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan
เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ตามสัญญาส่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “วิยะดา นารี” (“Viyada Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานการใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (“Rights Offering”)
เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 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 31 ธันวาคม 2558 มีดังนี้

หน่วย : บาท

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงินเพิ่มทุนที่ใช้ไป (ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558)
1	จ่ายเงินงวดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่	438,678,658
2	ชดเชยเงินสดส่วนที่ขาดในการดำเนินงาน / เงินทุนหมุนเวียน	289,519,686
	เงินเพิ่มทุนคงเหลือ (รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)	1,350,842,844

- รายงานการจองซื้อและออกหุ้นกู้
เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าบริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้จำนวน 3,590,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ประชาชนทั่วไป

ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 รายละเอียดหลักๆ ของหุ้นกู้ที่ออกมีดังต่อไปนี้

วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	จำนวน 3,590 ล้านบาท
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
ราคาเสนอขาย/จองซื้อ	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
อัตราดอกเบี้ย	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนกำหนด	ไม่มี

อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก BBB- โดยบริษัท ตรีศรทิ่ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

นายทะเบียนหุ้นกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

เนื่องจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14021B และหมายเลข SAM14022B ซึ่งได้ลงนามกับผู้อู่ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้อู่ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14021B และหมายเลข SAM14022B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่สามารถส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 5.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนดตามสัญญา

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือศรีธนา นารี)

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2559 บริษัท พรินเซียส ไดมอนด์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวาง

บรรทุก 28,583 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือชลดา นารี)**

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัท 프리เซียส อิลส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 18,485 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือเอมวิกา นารี)**

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัท 프리เซียส รีสอร์ทส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 18,462 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในหมู่เกาะบริติช เวอร์จิน ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือมาธิ นารี)**

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2559 บริษัท 프리เซียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 28,364 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือฝนธิดา นารี)**

เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2559 บริษัท 프리เซียส ซิตีส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 29,503 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **รายงานการยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14023B และหมายเลข SAM14024B ซึ่งได้ลงนามกับผู้อู่ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)**

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้อู่ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14023B และหมายเลข SAM14024B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่สามารถส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนดตามสัญญา

- การลงนามสัญญาฉบับซื้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับซื้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องมาจากสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 8 ฉบับ (“สัญญาสั่งซื้อเรือ”) สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 63,345 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130126 ถึง SF130133 ทั้งนี้ รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาฉบับซื้อพิพาททั้ง 4 ฉบับ มีดังต่อไปนี้

- ราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130126 หมายเลข SF130127 หมายเลข SF130128 และหมายเลข SF130129 (“เรือสี่ลำที่ยังคงอยู่”) ได้ลดลงเป็น 25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ
- ในวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันจำนวน 6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ แก่บริษัทฯ โดยเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันนี้ จะคำนวณโดยอ้างอิงผลของข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับซื้อพิพาทลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และ SF130125 และ
- Sanfu จะชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 หมายเลข SF130131 หมายเลข SF130132 และหมายเลข SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ โดยนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายสำหรับรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ โดยหลังจากการชำระคืนเงินงวดดังกล่าวแล้ว สัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 หมายเลข SF130132 และหมายเลข SF130133 จะถูกยกเลิก อย่างไรก็ตาม สัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 จะยังคงมีผลบังคับ โดยจะมีการแก้ไขบางเงื่อนไขในสัญญาซึ่งจะได้เปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ต่อไปเมื่อคู่สัญญาได้ลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาสั่งซื้อเรือแล้ว
- รายงานการได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารสำหรับการดำรงอัตราส่วนตามข้อกำหนดทางการเงินบางข้อและรายงานข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล
 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบเกี่ยวกับการได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารสำหรับการดำรงอัตราส่วนตามข้อกำหนดทางการเงินบางข้อและข้อจำกัดชั่วคราวในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ เนื่องจากสภาพตลาดเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนและยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีที่แล้ว ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถรักษ้อัตราส่วนตามข้อกำหนดทางการเงินบางข้อภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับได้
 บริษัทฯ ได้มีการเจรจากับธนาคารผู้ให้กู้รายต่างๆ โดยภายใต้เงื่อนไขการผ่อนปรนสำหรับสัญญาเงินกู้หนึ่งฉบับ บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือจ่ายเงินอย่างใดๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้จนกว่าบริษัทฯ จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ดังกล่าวได้ครบถ้วน
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่สาม จากผู้ต่อเรือ Sanfu
 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่สาม ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. และ

Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”) ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สาวิตรี นารี” (“Savitree Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศ สิงคโปร์

- **รายงานการแก้ไขสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 1 ฉบับสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ต่อเรือ Sanfu”)**

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 บริษัทฯ และผู้ต่อเรือ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม จำนวน 1 ฉบับ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) สำหรับสัญญาส่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 เพื่อส่งต่อเรือ ขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130130 (“เรือ”) รายละเอียดหลักๆของสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

1. ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือได้ลดลงเป็น 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม จะมีการเปลี่ยนแปลงราคา ตามสัญญาส่งต่อเรือโดยอ้างอิงราคาตลาดของเรือก่อนการรับมอบเรือ โดยคู่สัญญาจะร่วมกัน รับผิดชอบในส่วนต่างระหว่างราคาตลาดของเรือ ณ เวลาส่งมอบกับราคาตามสัญญาส่งต่อเรือ ฝ่ายละ เท่าๆกัน (“ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือที่แก้ไข”)
2. เงื่อนไขการชำระราคาได้แก้ไขเป็น ดังต่อไปนี้
 - (ก) งวดที่ 1
จำนวนเงิน 3.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคารหลังจากที่ผู้ซื้อ ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร เพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ 1 แล้ว
 - (ข) งวดที่ 2
จำนวนเงิน 3.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคาร หลังจากเกิด 2 เหตุการณ์ครบดังนี้ (1) ผู้ซื้อได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวด สำหรับเงินงวดที่ 2 (2) การรับมอบเรือหมายเลข SF130129 ภายใต้สัญญาส่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 17 มีนาคม 2557 ระหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อ และผู้ต่อเรือ Sanfu และ Jiangsu Ruihai International Trade ร่วมกันในฐานะผู้ขาย
 - (ค) งวดที่ 3
จำนวนเงินเท่ากับราคาตามสัญญาส่งต่อเรือที่แก้ไข หักออกด้วยเงินงวดที่ 1 และเงินงวดที่ 2 จะครบ กำหนดชำระพร้อมกับการส่งมอบเรือ
3. วันส่งมอบเรือจะถูกแก้ไขให้เป็น ในวันที่หรือหลังวันที่ 10 มกราคม 2561

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจำนวน 1 ลำ (เรือธารินี นารี)**

เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 บริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามใน หนังสือฉบับที่กซื้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวาง บรรทุก 23,724 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14025B และหมายเลข SAM14026B ซึ่งได้ลงนามกับผู้อู่เรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้อู่เรือ”) เพื่อซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14025B และหมายเลข SAM14026B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากช่วงเลขกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด
- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือโซลาร์ นารี)
เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2559 บริษัท พีริแอส วิเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 27,079 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นราคาตลาด
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่สี่จากผู้อู่เรือ Sanfu
เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่สี่ ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “สวิตา นารี” (“Savita Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานการใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (“Rights Offering”)
เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงรายงานการใช้เงินเพิ่มทุน ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2559 ดังต่อไปนี้

หน่วย : บาท

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงินเพิ่มทุนที่ใช้ไป (ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2559)
1	จ่ายเงินงวดสำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่	631,296,125
2	ชดเชยเงินส่วนที่ขาดในการดำเนินงาน / เงินทุน หมุนเวียน / การชำระคืนเงินกู้ยืมล่วงหน้า	1,447,745,063
	เงินเพิ่มทุนคงเหลือ (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559)	-

- รายงานการเลิกบริษัทย่อย
เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าบริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด (Southern LPG Limited) บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศอินเดีย (“บริษัทย่อย”) ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี จำกัด (Southern LPG Limited)
ที่อยู่	New No.2. Old NO.33, Venugopal Avenue, Off Spur Tank Road, Chetput, Chennai TN 600031 IN
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	64,592,200 อินเดียรูปี แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 6,459,220 หุ้น ราคาหุ้นละ 10 อินเดียรูปี
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด (Precious Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือสุชาดา นารี)**
เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2559 บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 23,732 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรืออภิสรานารี)**
เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 บริษัท พรีเมียม ลาทุนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 18,596 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือปริณดา นารี)**
เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 23,720 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรืออรวิ นารี)**
เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 บริษัท พรีเมียม การ์เนตส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 28,415 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในสาธารณรัฐเซเชลส์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **การแต่งตั้งประธานคณะกรรมการตรวจสอบต่ออีการะ**
เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ทราบถึงการแต่งตั้งนายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ (กรรมการอิสระ) ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ต่ออีการะเป็นเวลา 2 ปี โดยให้มีผลนับจากวันที่ 24 สิงหาคม 2559 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 ซึ่งได้จัดประชุมขึ้นเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2559 เวลา 09.00 น. ณ สำนักงานจดทะเบียนบริษัทฯ
- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือบุษรา นารี)**
เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2559 บริษัท พีริเซียส คลิฟส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 18,573 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- **รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 2 ฉบับสุดท้าย สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14027B และหมายเลข SAM14028B ซึ่งได้ลงนามกับผู้อู่เรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)**
เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับสุดท้าย ฉบับลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อกับ Sainty (“ผู้อู่เรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14027B และหมายเลข SAM14028B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด
- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่ห้าจากผู้อู่เรือ Sanfu**
เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่ห้า ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “สุนิสา นารี” (“Sunisa Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือวิจิตร นารี)**
เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2559 บริษัท พีริเซียส ออคิดส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 28,646 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไต้หวัน ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- **การแก้ไขข้อสัญญาบางประการในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 และ SF130130**
เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ตกลงโดยการลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทฉบับที่ 2 ในการขยายระยะเวลาการส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 63,345 เดทเวตัน ตัวเรือหมายเลข SF130127 จากเดิม ก่อนหรือในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2559 เป็นในระหว่างวันที่ 4 และ 7 เมษายน 2560

โดยคู่สัญญาจะกำหนดวันที่ส่งมอบเรือที่แน่นอนในภายหลัง ทั้งนี้ การขยายระยะเวลาส่งมอบเรือดังกล่าว อยู่ภายใต้เงื่อนไขว่า Sanfu จะต้องต่ออายุหนังสือค้ำประกันการชำระเงินงวดสำหรับสัญญาดังกล่าวภายใน วันที่ 31 ธันวาคม 2559

นอกจากนั้น คู่สัญญายังได้ตกลงโดยการลงนามบันทึกข้อตกลงว่า ภายใต้สัญญาส่งต่อเรือ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 (ฉบับแก้ไข) สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 จะไม่มีค่างวดใดๆถึงกำหนดชำระ ก่อน วันที่ 1 พฤษภาคม 2560

- **รายงานการเลิกบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าบริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด (PSL Investment Limited) และบริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอเรจ ลิมิเตด (International Lighterage Limited) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศเมอริเชียส ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด (“PSLIL”)
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	1,160 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,160 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัท ฟริเซียส ซิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน PSLIL ที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอเรจ ลิมิเตด (“ILL”)
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	10,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 10,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัท ฟริเซียส ซิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน ILL ที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

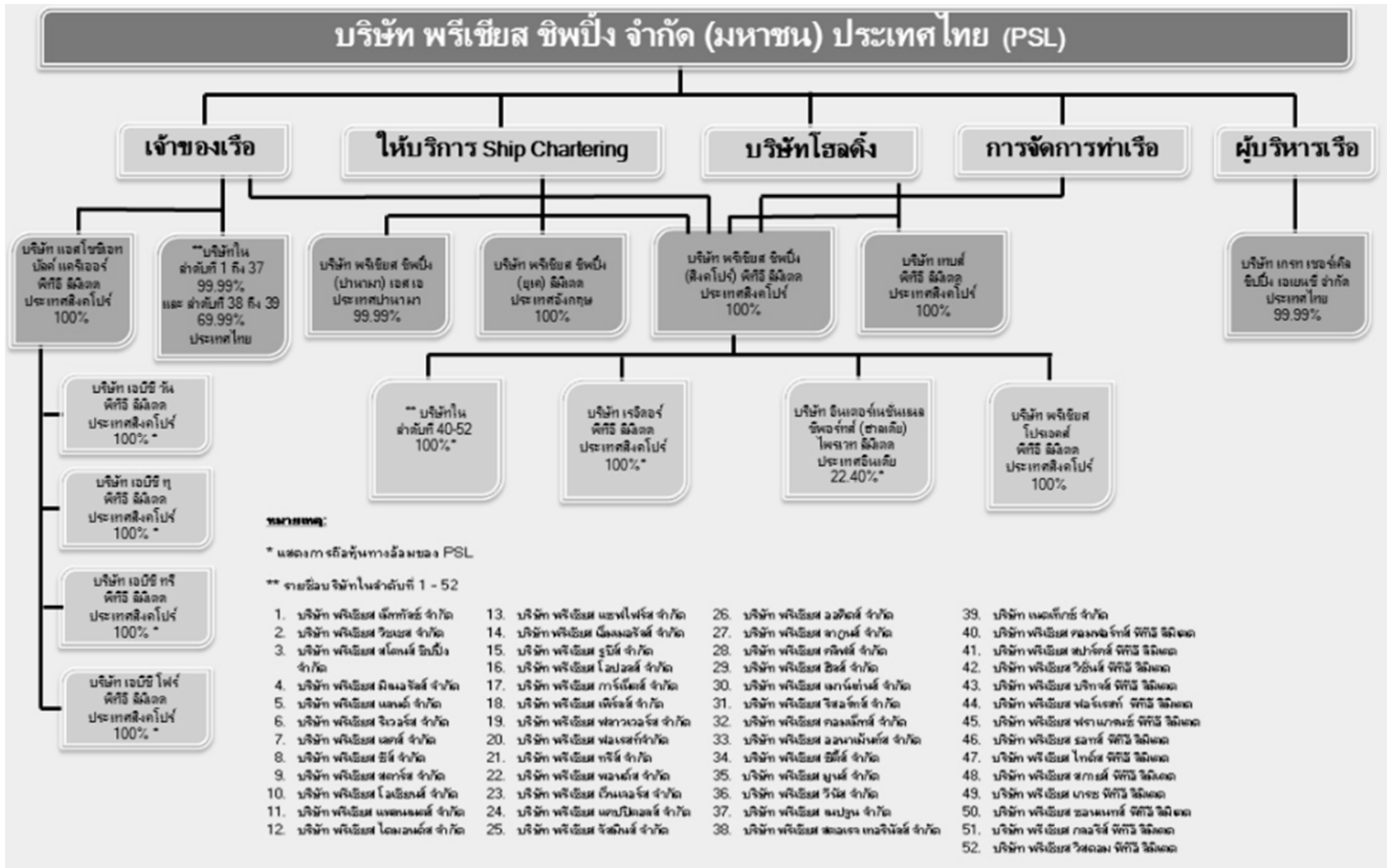
- **การจองซื้อและออกหุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2559**

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ อ้างถึงมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 ของบริษัทฯ ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ 30 มีนาคม 2559 ซึ่งได้อนุมัติการออกหุ้นกู้ในวงเงินไม่เกิน 10,000 ล้านบาท หรือในสกุลเงินอื่นในจำนวนที่เทียบเท่า บริษัทฯ จึงแจ้งให้ทราบว่า บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้จำนวน 1,960,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้แบบเจาะจงให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ (“II& HNW”) ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาท รายละเอียดหลักๆ ของหุ้นกู้ที่ออกมีดังต่อไปนี้

วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ (“II& HNW”)
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	จำนวน 1,960 ล้านบาท
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
ราคาเสนอขาย/จองซื้อ	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	3.5 ปี
อัตราดอกเบี้ย	ร้อยละ 5.00 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนกำหนด	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ	BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

เนื่องจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินไทย บาท หนี้จากหุ้นกู้ ทั้งหมดรวมจำนวน 1,960 ล้านบาท จะถูกสวอป (swap) เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐในอนาคตอันใกล้ เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

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

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทยานี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้รวมเอาเรือขนาด 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. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ใหม่ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวทตัน เริ่มแรกบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ยังคงสามารถเข้าสู่ท่าเรือขนาดเล็กได้ โดยบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาสั่งซื้อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 7 ลำ ในปี 2557 - ปี 2559 และบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจาก อยู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งซื้อเรือ คงเหลือเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำที่มีกำหนดรับมอบภายในไตรมาสแรกของปี 2561 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไซส์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไซส์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี

จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองไทยไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

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

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

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

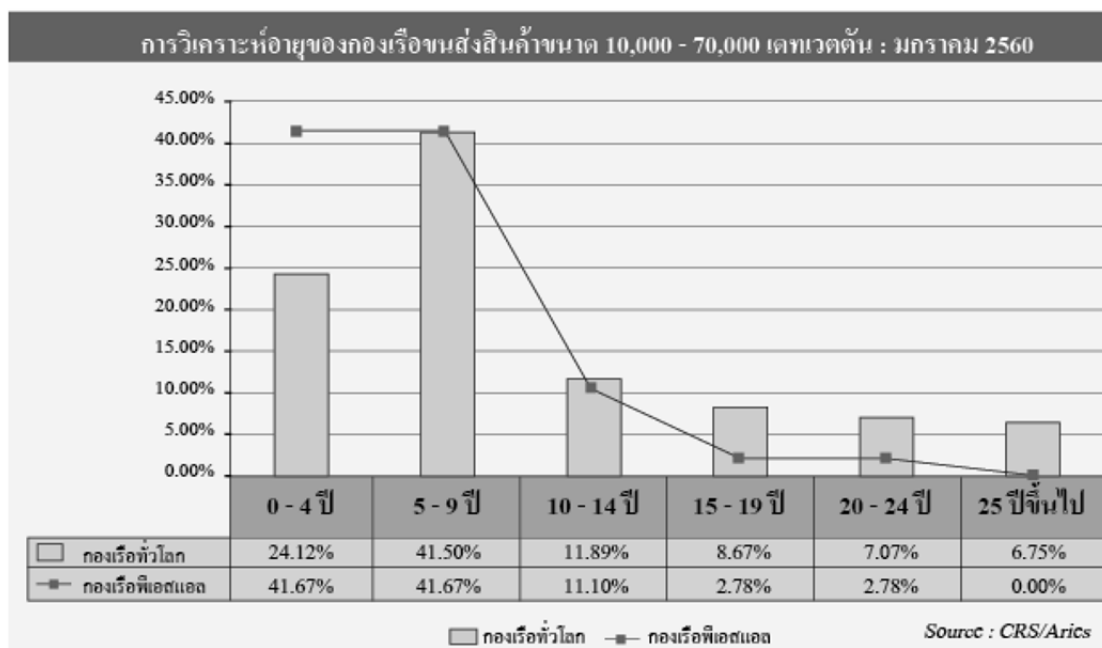
การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว โดยเรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลก โดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 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 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2559 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวเกี่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 8 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุของเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 6 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2560



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2557		2558		2559	
สินค้าการเกษตร	96	26.96%	95	21.03%	80	19.18%
ซีเมนต์	42	11.80%	94	20.80%	114	27.34%
เหล็ก	49	13.76%	71	15.70%	51	12.23%
ปุ๋ย	50	14.05%	44	9.73%	32	7.66%
แร่ธาตุและสินแร่	41	11.52%	44	9.73%	60	14.38%
ถ่านหิน	34	9.55%	47	10.40%	45	10.76%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	17	4.78%	15	3.32%	9	2.16%
อื่นๆ	27	7.58%	42	9.29%	26	6.29%
รวมทั้งสิ้น	356	100.00%	452	100.00%	417	100.00%

2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2557		2558		2559	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	45	12.64%	67	14.82%	34	8.15%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	311	87.36%	385	85.18%	383	91.85%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



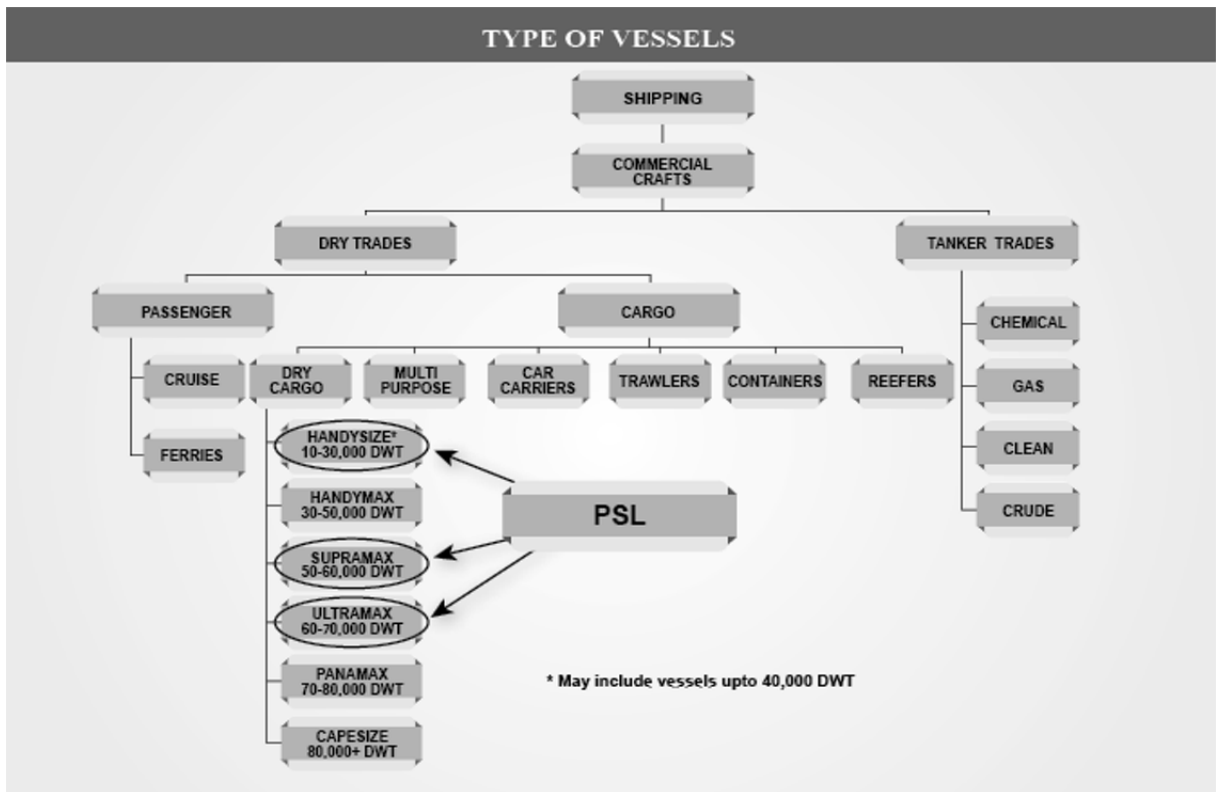
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเรือช่วยการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้าน้อย (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้าน้อย ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปุ๋ย แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีประมาณ 6,945 ลำ โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 92 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักร จะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเซีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมารการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งทะกอนมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดัคค่าอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 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

ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นจาก 478 จุด ณ สิ้นปี 2558 มาอยู่ที่ระดับ 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 โดยมีความผันผวนเป็นอย่างมากภายในปี ในระหว่างปี 2559 BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติการณ์โดยตกไปอยู่ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือมีสูงถึง 13.83 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสที่ 1 หลังจากนั้น BDI ได้มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือชะลอตัวลง BDI ได้เพิ่มขึ้นแตะระดับสูงสุดในระหว่างปีที่ 1,257 จุดเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2559 อย่างไรก็ตาม ถือว่าสภาพตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงแทบจะไม่มี การสั่งต่อเรือใหม่ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง ประกอบกับการที่อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล อย่างไรก็ตาม แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2560 บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีหรือในต้นปีหน้า

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรม การขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) จำนวนได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

$$\begin{aligned} & \text{(อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์ +} \\ & \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนด์ไซส์) / 4) x} \\ & 0.113473601 \end{aligned}$$

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 52” ที่มีอุปกรณ์ตักสินค้า (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 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- 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: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น 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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ 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 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

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

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

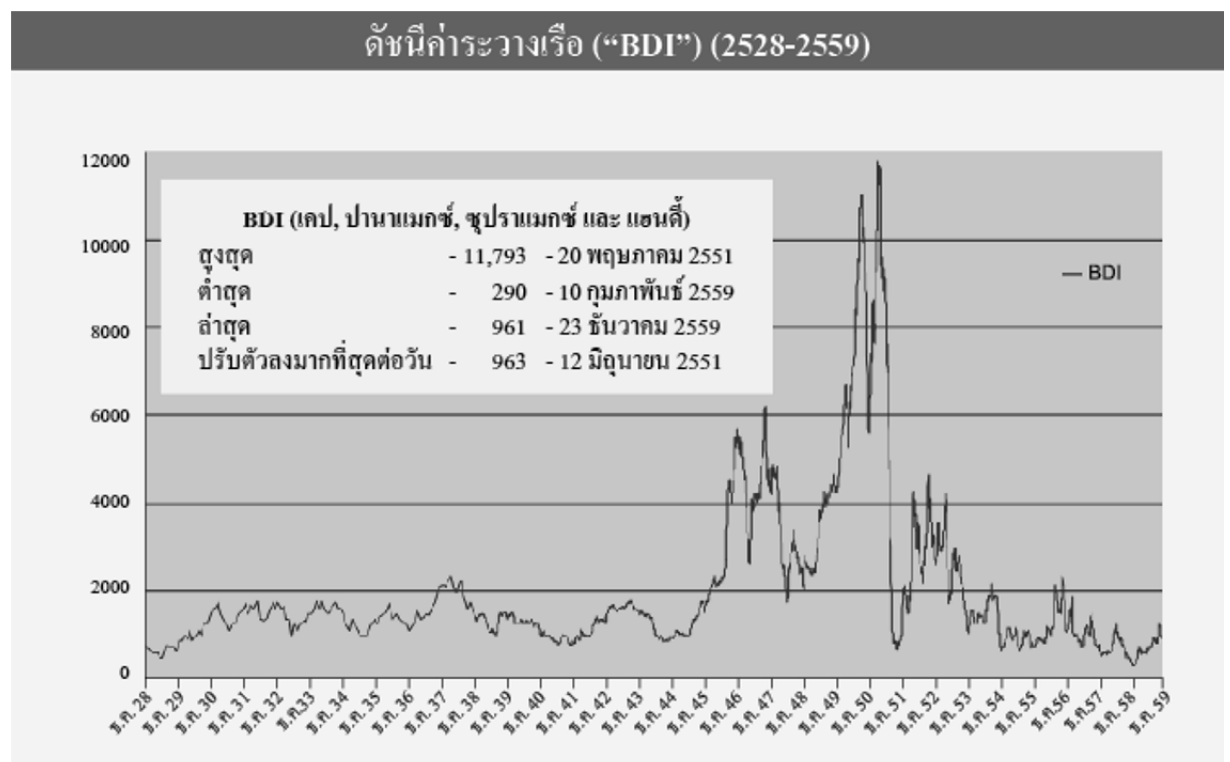
เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง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

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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดย้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2559)



2.4 กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้น

สัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สังกัดสหประชาชาติ (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 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมียุทธวิธีวัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ทั้งนี้ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ก็อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ

จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ Low Sulphur MGO กับเครื่องยนต์หลักกับเรือที่มีอยู่นั้นถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดนี้มีความหนืดต่ำและมีคุณสมบัติในการหล่อลื่นต่ำ

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

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

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

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

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

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 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 ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรอง แต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. 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 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันถนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วนภายในวันที่มีผลบังคับใช้

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไข

เพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยกลุ่ม IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงินมาใช้ปฏิบัติ การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC จะต้องมีการยื่นรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs จะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับกองเรือของบริษัทฯ

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 ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (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 ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ ใน

ระบบกันเพลิงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต 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 ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าว จึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลง 5 ปีจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และการแก้ไขเพิ่มเติม Manila จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004

(International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การ

ขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 – 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 อนุสัญญาดังกล่าวได้บรรลุข้อกำหนดที่วางไว้และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำใหม่ที่มีการวางกระดูกเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการสำรวจเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2560 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามที่ IMO อนุมัตินั้นไม่ได้รับการยอมรับจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งมีความเข้มงวด USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้นแต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงเดือนธันวาคม 2558 ยังไม่ได้้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือใด ๆ อย่างไรก็ตาม ในตอนสิ้นเดือนธันวาคม 2559 ระบบจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 3 แบบได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว ดังนั้น เรือที่ถึงกำหนดทำ Dry Dock ภายหลังเดือนมกราคม 2561 จะไม่ได้รับการผ่อนผันจากทาง USCG โดยเจ้าของเรือจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือระบบใดระบบหนึ่งที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG เท่านั้น จากความแตกต่างระหว่าง IMO และ USCG ทำให้เรือของบริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อจะต้องเข้าเทียบท่าที่ US โดยเรือของบริษัทฯ ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามที่ IMO อนุมัติ นั้นอาจจะไม่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ซึ่งจะส่งผลให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่เมื่อข้อกำหนดของ USCG มีผลบังคับใช้ ตามกำหนดระยะเวลาที่ทาง USCG ได้วางไว้ เรือบางลำอาจจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือก่อนที่จะข้อกำหนดของ IMO จะมีผลบังคับใช้

12. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code)

(International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่งซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปฏิกูล

และขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณชั่วโลก ขอบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

13. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

14. 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 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมิใบรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อรับรองว่ามีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

15. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆ อีกมาก 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 รวมถึงแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของ

สหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้น และครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น 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 น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาคีเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไปเรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Shenzhen, 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 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
 - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่าดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 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)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในการทำเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม 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 กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการริชเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))

16. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัยด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือหรือไม่ โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองต่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องราวร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

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 ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นและรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่อง ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคอนเทนเนอร์ การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำ

ประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อมและกฎระเบียบพาณิชย์อื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือหรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่าเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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/ลดลงไว้ด้วยและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศ

อื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Swap ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา SwapUSD/THB

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

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

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมาก บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญา

Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 48.09 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 2559 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 64.86 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 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ใช้เงินทุนของบริษัทฯ สำหรับชำระราคาเรือส่งต่อใหม่จำนวนหนึ่งลำ ทั้งนี้ ยังไม่มีสินเชื่อสำหรับสัญญาต่อเรือสองฉบับซึ่งมีกำหนดส่งมอบในครึ่งปีแรกของปี 2560 และหลังจากเดือนมกราคมปี 2561 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือเหล่านี้ด้วยเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

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

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือ ซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวในการดำเนินกิจการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ใน

ปี 2558-2559 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้บางฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถชำระอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือเมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย บริษัทฯ ได้หารือกับธนาคารต่างๆ เพื่อขอการผ่อนปรนชั่วคราวในการชำระอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน บริษัทฯ จึงได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และบางสัญญาเงินกู้ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่า อาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2560 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่มคืออยู่ในกลุ่มเรือ ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของ

การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดียและประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2558) อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน ผลกระทบซึ่งเกิดขึ้นอยู่สามารถเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - 2559 ซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมา จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2558 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสมเมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา ความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะยาว อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจ

ถูกบังคับให้ทำสัญญา 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 ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาในระยะยาว

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการทางการเมือง 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 เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 – 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดซบเซาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยขจัดความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของ

ขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder) บริษัทฯ** มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาส่งต่อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคือผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากผู้ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาตศาล (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยผู้ต่อเรือตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผัดผ่อนไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตศาลเกี่ยวกับผู้ต่อเรือจีนสองแห่ง รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม บริษัทฯ** มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่ส่งต่อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือส่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้

ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผลิตในเรือขี้อดกลในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตาม ข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้ออย่างมากและใน กรณีที่ลดลงอย่างถาวรอาจจะส่งผลกระทบต่อรายการค้าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะผลิตสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุน สำหรับเรือส่งต่อใหม่ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อ เรือส่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่ เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปี 2556 ถึงปี 2558 โดยสัญญา สินเชื่อดังกล่าวได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าวงเงินสินเชื่อที่ จัดหาสำหรับสัญญาส่งต่อเรือนี้ไม่ได้ครอบคลุมต้นทุนราคาเรือเต็มจำนวน โดยบริษัทฯ จะต้องใช้เงินสด บางส่วนเพื่อชำระส่วนต่างระหว่างต้นทุนราคาเรือและวงเงินสินเชื่อ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหา เงินสดนี้ได้ (ต้นทุนหักด้วยหนี้) บริษัทฯ อาจผลิตสัญญาส่งต่อเรือได้

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงิน โลกต่ออุตสาหกรรม การขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจ ในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตรา ค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่ง หลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำ สัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบ ของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจ ตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของ อุปทานของเรือส่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของ ปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ตกต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ในกรณี ที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมี นัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาว หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก นอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคง เป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์

ในเรื่องดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน ด้วยสาเหตุเหล่านี้ทำให้บริษัทฯ ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในปี 2559 เพื่อหลีกเลี่ยงกระแสเงินสดติดลบของเรือเหล่านี้

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

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกองในปัจจุบัน หากภาวะตลาดยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่อง หรือแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงิน

ต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท 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 2559)

ลำดับ	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	คูสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	1.17	4.60
2	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	9.71	9.50
3	รจเรช นารี	ไทย	2548	29,870	14.77	13.00
4	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	16.22	14.50
5	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	14.78	13.00
6	จระพา นารี	ไทย	2548	33,720	14.87	13.50
7	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	14.55	13.00
8	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	13.62	12.00
9	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	13.89	12.00
10	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	17.04	15.00
11	ลลิตา นารี	ไทย	2555	33,869	17.00	15.00
12	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	25.08	23.00
13	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	25.44	23.50
14	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	21.46	19.50
15	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	21.61	19.50
16	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	22.22	20.50
เรือขนาดเสนต์ไอซ์ 16 ลำ		รวม		513,361	263.43	241.10
		ค่าเฉลี่ย		32,085	16.46	15.07
17	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	22.43	20.50
18	กิระดา นารี	ไทย	2554	56,823	22.49	20.50
19	วิริยา นารี	ไทย	2553	53,839	12.02	10.00
20	วิริยา นารี	ไทย	2554	53,833	12.93	11.00
21	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.46	12.50
22	อภิวิติ นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	23.78	21.50
23	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	23.70	21.50
24	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	23.76	21.50
25	คารณิ นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	24.11	21.50
เรือขนาดซูปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	179.68	160.50
		ค่าเฉลี่ย		55,707	19.96	17.83
26	อินทรีา นารี	ไทย	2557	63,468	25.94	23.50
27	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	25.99	23.50
28	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	25.57	20.00
29	สาร์กา นารี	ไทย	2558	63,023	25.38	23.00
30	ส่วติรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	25.36	23.50
31	ส่วตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	25.77	24.00
32	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	25.96	26.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 7 ลำ		รวม		441,964	179.97	163.50
		ค่าเฉลี่ย		63,138	25.71	23.36
33	อภิัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	22.71	32.50
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	23.15	32.50
35	ชัยญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	22.91	32.50
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	23.70	32.50
เรือขนส่งขีปนาวุธ 4 ลำ		รวม		84,558	92.47	130.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	23.12	32.50
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,541,244	715.55	695.10
		ค่าเฉลี่ย		42,812	19.88	19.31

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเจนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทิจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย และให้บุคคลภายนอกเช่า โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 20.02 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559)

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

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

โครงการร่วมทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีการดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.02 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 148 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ “ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น” ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559 นี้

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ มีข้อพิพาทกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) โดยบริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาค 64,000 เดทเวตตันจำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B - SAM14028B เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้ง 12 ลำ นับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ คือตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B รวมจำนวน 8.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคจาก CEXIM เนื่องจากยังไม่มีคู่สัญญาฝ่ายใดยื่นเสนอข้อพิพาทภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับเรือทั้งสามลำดังกล่าวนี้

สำหรับเรือที่บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นยังคงขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และผู้ต่อเรือ (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) (ไม่รวมเรือสามลำที่บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนจาก CEXIM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากผู้ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่าย ล่วงหน้าที่ยกคืน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58

SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
รวม					251.09	64.12

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์พาณิชย์
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารพาณิชย์เฮ้าส์ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB- โดยบริษัท ตรีสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559
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
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆ ไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ จนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ค้ำประกัน ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป

มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	1. BBB- โดยบริษัท ตรีศรเพติง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558 2. BB+ โดยบริษัท ตรีศรเพติง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท เวิร์ธพัส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	1,960 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	3.5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 มิถุนายน 2563
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.00 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	ไม่ได้จัดอันดับ
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท ฟรีเซียส เมททัลซ์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท ฟรีเซียส มินเอร์อัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท ฟรีเซียส เลกส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท ฟรีเซียส โอเซียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเซียส เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเซียส แคปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท ฟรีเซียส ลาгуนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท ฟรีเซียส กลีฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
31	บริษัท พรีเมียม รีสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเมียม ซิตี้ส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียม ออเนกเมนท์ 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	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท พรีเมียม สตอเรจ เทอมนัลส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ
39	บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ
40	บริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิง เอเจนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
41	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โสดคัง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
43	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียม สปาร์กส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเมียม บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเมียม ฟอรัส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเมียม ธอทัส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียม ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียม สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเมียม วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
54	บริษัท พรีเมียม เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท พรีเมียม ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการ ลงทุน
57	บริษัท เทปส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
58	บริษัท แอสโซซิเอท บัลก์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โสดคัง คัมพานี

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
59	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
61	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
62	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
63	บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
64	บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
65	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (สาลเดย์) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-39	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเชย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเชย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 41-55 และ 57-62	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 56	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 63	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 64	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 65	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพ์ • บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพ์ (ประเทศไทย) จำกัด

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

นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ • ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

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

ธนาคารหลัก • ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

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

• ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

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

• ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204
Website : <http://www.exim.go.th>

• ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

1 Wallich Street #30-01 Guoco Tower Singapore 078881
โทรศัพท์ : 65-6260-0111
Website : <https://www.dnb.no>

ผู้สอบบัญชี • บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เขียงศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 264-9090 โทรสาร : 66-2 264-0789
E-mail : EY.Thailand@th.ey.com
Website : <http://www.ey.com/TH/en/Home>

ที่ปรึกษากฎหมายหลัก • WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP

6 Battery Road #28-00 Singapore 049909
โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454
E-mail : singaporeinfo@wfw.com
Website : <http://www.wfw.com>