

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน โดยเรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ 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 ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน 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 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559

อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาสั่งซื้อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 ในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งซื้อเรือ ในปี 2560 สัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 1 สัญญา สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 1 ลำ ได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถจัดหาหนังสือค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดแรกได้ เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไซส์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไซส์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

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

ในขณะที่ปี 2559 จะถูกจดจำว่าเป็นปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองเพียงมกกีได้เริ่มต้นเมื่อกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สประกาศล้มละลายในเดือนกันยายน 2551 สำหรับปี 2560 ก็จะถูกจดจำว่าเป็นปีแห่งการเริ่มต้นของการฟื้นตัวของตลาดที่รอคอยมายาวนาน ดูเหมือนว่าตลาดได้ผ่านจุดต่ำสุดและได้เริ่มฟื้นตัวซึ่งน่าจะเป็นเช่นนี้ต่อไปอีกสองสามปี หากเจ้าของเรือต่างๆไม่ทำให้สถานการณ์แย่ลงโดยการสั่งซื้อเรือใหม่เพิ่มจากอู่ต่อเรือต่างๆซึ่งกำลังต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

มิสอับจายที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ปัจจัยแรกคือปริมาณเรือ (ที่มากเกินไป) ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องเผชิญมาเป็นระยะเวลาพอสมควร แต่ปัญหานี้ได้บรรเทาอย่างมากตามที่ได้อธิบายในรายงานนี้ อีกปัจจัยหนึ่งแน่นอนก็คือภาคอุปสงค์ เศรษฐกิจมหภาคดีขึ้นกว่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาโดยเศรษฐกิจของประเทศหลักๆของโลกมีการฟื้นตัว อย่างเห็นได้ชัด ธนาคารกลางสหรัฐได้เริ่มปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีก 3-4 ครั้งในช่วงปี 2561 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐที่ดีขึ้นจากการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกกำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของประเทศสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ จากการที่ราคาน้ำมันตกต่ำในปัจจุบันและคาดว่าจะมีราคาต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่ง ผู้บริโภคน่าจะมีเงินสำหรับใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านดอลลาร์สหรัฐของประธานาธิบดีทรัมป์ น่าจะช่วยเพิ่มอุปสงค์จากสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก อันจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสหรัฐฯ และช่วยให้มีการนำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆที่ผลิตจากประเทศจีนและประเทศต่างๆในทวีปเอเชียเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็แรงขับเคลื่อนการค้าให้เป็นไปในทิศทางบวกมากขึ้น

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 953 จุด และค่อยๆลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำสุดของปีที่ 685 จุด เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆมาอยู่ที่ 1,296 จุดในวันที่ 13 เมษายน ก่อนที่จะค่อยๆปรับตัวลงมาแตะที่ 800 จุดกว่าๆ และอยู่ที่ระดับเดิมจนถึงสิ้นเดือนกรกฎาคมซึ่งได้ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 946 จุดตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ทั้งปี 2559 และปี 2560 ดัชนีไม่ได้เป็นไปตามปกติดังกล่าว หลังจากฤดูร้อนดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องไป

และจุดสูงสุดของปีที่ 1,743 จุดเมื่อวันที่ 12 ธันวาคมก่อนจะค่อยๆปรับตัวลดลงปิดตัวที่ 1,366 จุดในวันที่ 22 ธันวาคม 2560

ปริมาณการส่งออกเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยมีอัตราส่วนปริมาณการส่งออกเรือต่อกองเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2560 ที่ร้อยละ 9.3 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับสองในช่วงศตวรรษนี้ ปริมาณการส่งออกเรือเฉลี่ยต่อกองเรือ ปัจจุบันในช่วง 18 ปีที่ผ่านมาซึ่งรวมถึงปริมาณต่ำสุดที่ร้อยละ 9.3 ในช่วงปลายปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 29.7 แสดงให้เห็นว่าอัตราปริมาณการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือปัจจุบันได้ลดลงอย่างมาก โปรดระลึกไว้ว่ามีการเลื่อนรับมอบเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดออกไปเนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าทั้งต่อผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ได้ช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทานอันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดขบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ปี 2559 เป็นตัวอย่างที่ดีที่สุดโดยไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวัน จนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติศาสตร์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 14.22 ล้านเดเวตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 8.52 ล้านเดเวตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 3.24 ล้านเดเวตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่มีปริมาณการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.76 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้ในปี 2559 มีปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมด 29.74 ล้านเดเวตัน มีการรับมอบเรือใหม่จากผู้อู่ต่อเรือทั้งสิ้น 48.25 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวร้อยละ 2.4 จากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปีไปเป็น 790.41 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2559 การจากที่ดัชนี BDI ได้ฟื้นตัวขึ้น ปริมาณการปลดระวางเรือเก่าได้ลดลงอีกในปี 2560 โดยมีปริมาณการปลดระวางเรือเพียงแค่ 15.16 ล้านเดเวตัน แม้ว่าการรับมอบเรือใหม่จะมีปริมาณลดลงเกือบ 10 ล้านเดเวตัน โดยมีปริมาณ 38.28 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้อุปทานสุทธิขยายตัวร้อยละ 2.93 ไปเป็น 813.53 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2560 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัวในปี 2559 และปี 2560 (รวมกันทั้งสองปี ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 5) อัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับกลางๆ ก่อนสิ้นปี 2560 ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นใกล้เข้ามาเต็มที

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2560 โดยนักวิเคราะห์ต่างๆ ได้กล่าวว่าอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.5 ถึงร้อยละ 4.7 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม ในที่สุดรัฐบาลจีนได้ใช้นโยบายเร่งด่วนในการควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดการผลิตเหล็กกล้าลงร้อยละ 50 ใน 4 มณฑล (31 เมืองทางตอนเหนือ) การลดการผลิตปูนซีเมนต์ร้อยละ 50 และการลดการผลิตอะลูมิเนียมร้อยละ 30 ตั้งแต่มิถุนายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 หนึ่งในผลกระทบที่ไม่คาดคิดคือมีเรือประมาณ 400-500 ลำแออัดอยู่ในท่าเรือต่างๆ ของออสเตรเลีย และจีนซึ่งไม่มีการใช้มาตรการการลดกำลังการผลิตดังกล่าว ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือต่างๆ ใน East Kalimantan มีเรืออีกประมาณ 100 ลำที่รอขนถ่ายถ่านหิน บางลำรอตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 เนื่องจากฝนตกหนักเป็นอุปสรรคในการขนส่งถ่านหิน อย่างไรก็ตาม ในช่วงขึ้นปีใหม่นี้มีผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือ มีการรับมอบเรือจำนวนหลายลำจากผู้อู่ต่อเรือในเดือนแรกของปีเมื่อเทียบกับเดือนอื่นๆ ในขณะเดียวกันอุปทานแร่เหล็กจากบราซิลเริ่มชะลอ

ตัวลงเนื่องมาจากฤดูฝนซึ่งเป็นตามปกติส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในไตรมาสแรกมีปริมาณน้อยที่สุดของปี จากเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัวบวกกับนโยบายลดมลพิษของจีนโดยจำกัดการผลิตของเหล็กกล้า ปูนซีเมนต์และอะลูมิเนียมใน 4 มณฑลในช่วงฤดูหนาว ดัชนี BDI จะเป็นไปตามฤดูกาลปกติที่จะปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วเริ่มตั้งแต่สัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคมจนถึงประมาณหนึ่งสัปดาห์หลังจากวันตรุษจีน หลังจากนั้น ดัชนีจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดการเคลื่อนไหวแบบรูปตัว V จากการขยายการบังคับใช้นโยบายการลดกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมหลักจากเดิม 4 มณฑลในปี 2561 ไปเป็น 14 มณฑลในช่วงตั้งแต่ปี 2562 ถึงปี 2564 จะทำให้ดัชนี BDIแตะจุดสูงสุด ณ กลางเดือนตุลาคมของทุกปี และหลังจากนั้นก็ลดลงมาเรื่อยๆจนถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปตัว V ต่อเนื่องไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม ฤดูกาลรูปแบบใหม่ของดัชนี BDI ได้เกิดขึ้นแล้วด้วยนโยบายควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดกำลังการผลิตจากรัฐบาลจีนในช่วงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนของทุกปีใน 14 มณฑลจนถึงกลางเดือนมีนาคมของปีถัดไป

ในอดีตก่อนเข้าสู่ศตวรรษนี้ มีการคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห้งเทกองอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.2 ของตัวเลขจีดีพีโลก ต่อมาในช่วงทศวรรษแรกของศตวรรษนี้ประเทศจีนกลายเป็นผู้นำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของโลก และทำให้อุปสงค์สินค้าแห้งเทกองเพิ่มมากขึ้นถึง 2 - 3 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก หลังจากกลุ่มบริษัทเลห์แมนบราเธอร์สล้มละลาย อุปสงค์นี้ได้ลดลงเหลือประมาณ 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ในระหว่างปี 2559 อุปสงค์สินค้าแห้งเทกองน้อยกว่า 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก จึงไม่ได้เห็นตัวเลขอุปสงค์แบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกเป็นเท่าตัวหรืออย่างน้อยมากกว่าร้อยละ 1.2 แม้ว่าดูเหมือนเป็นการคาดการณ์เกินจริงก็ตาม ในปี 2560 แนวโน้มอุปสงค์ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นแบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกประมาณร้อยละ 1.2

ด้านอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองโลก ได้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ที่ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยคาดการณ์ว่าอุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในปี 2561 และปี 2562 ขณะที่อุปสงค์น่าจะเพิ่มมากขึ้นระหว่างร้อยละ 4.0 ถึงร้อยละ 4.5 ซึ่งคล้ายคลึงกับการขยายตัวของภาคอุปสงค์ในปี 2560 ซึ่งอุปทานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ความต่างระหว่างการคาดการณ์ของการขยายตัวของอุปสงค์และอุปทานสำหรับปี 2561 และปี 2562 นั้น น่าจะทำให้ตลาดแข็งแกร่งมากขึ้น เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานใกล้เข้าสู่จุดสมดุล ซึ่งการฟื้นตัวนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยไม่ว่าในอุปสงค์หรืออุปทานจะส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI อย่างมาก

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2562 หลังจากมีการผ่อนผันการบังคับใช้ออกไป 2 ปี เรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งในอีก 5 ปีข้างหน้าหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ต้นทุนที่สูงในการติดตั้งระบบดังกล่าวในเรือจะทำให้ไม่คุ้มที่จะติดตั้งโดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมีมูลค่าประมาณเท่าเศษเหล็กซึ่งคือราคาซาก ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกให้ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลในแง่การปลดระวางเรือ ส่วนต่าง

ระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดา กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วในการเล่นเรือ กฎใหม่ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลดการปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มีความแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ดูเหมือนว่ามีแนวโน้มที่เรือจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมากขึ้น โดยสัดส่วนของการสั่งต่อเรือใหม่ที่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 1 ในช่วงปี 2555 – ปี 2558 เป็นประมาณร้อยละ 5 ในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวนการสั่งต่อเรือทั้งหมด (ซึ่งก็มีจำนวนน้อย) โดยเจ้าของเรือจำนวนมากในโซบาย ‘รอกอยและเฝ้าดู’ แม้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถลดค่าใช้จ่ายได้โดยการใช้เชื้อเพลิงที่ราคาถูกกว่า ต้นทุนในการติดตั้งที่สูงทำให้เจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในปัจจุบันต้องใช้เวลานานกว่าจะคืนทุน นอกจากนี้ ยังคงมีความไม่แน่นอนที่อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันจะตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งเจ้าของเรือยังคงต้องเฝ้าระวัง ในขณะที่เรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเริ่มมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เรือเหล่านี้ต้องแล่นอยู่ในพื้นที่ควบคุมมลพิษ (Emission Control Area) แม้ว่าต้นทุนที่สูงและความไม่แน่นอนดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนเรือสั่งต่อใหม่พร้อมการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันน้อยกว่าปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมด แต่ก็มีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะเริ่มใช้บังคับในปี 2563 กำลังใกล้เข้ามา เจ้าของเรือต่างๆ จึงต้องเผชิญกับการตัดสินใจครั้งใหญ่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในเรือของตนหรือไม่ (ข้อมูลจาก Clarksons)

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือต่างๆ ในที่สุดก็ได้ยุติการใช้นโยบาย “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” และได้บังคับให้ผู้กู้ปรับปรุงสมดุลด้วยการเพิ่มทุนและการระดมเงินสดผ่านแหล่งอื่นๆ โดยธนาคารยังได้ปรับปรุงสมดุลของตนเองโดยการปรับโครงสร้างหรือการเพิ่มทุนซึ่งธนาคารเหล่านี้ก็ได้ถูกบังคับจากหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ อีกทอดหนึ่ง หลังจากนั้น ในขณะที่ธนาคารบางแห่งเลิกปล่อยเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ ธนาคารอีกหลายแห่งยังคงปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้แต่ใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างไปโดยคำนึงถึงคุณภาพของผู้กู้มากกว่าปริมาณ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือธนาคารจะปล่อยกู้ให้แก่เฉพาะลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินแข็งแกร่งที่สุดและจะไม่ปล่อยเงินกู้ให้แก่ใครก็ได้ที่น่าเพียงแคเรือหรือสัญญาสั่งต่อเรือใหม่มาเสนอโดยมีส่วนทุนของเจ้าของเรือเพียงแค่อ้อยู่ 10-20 เท่านั้นอย่างที่เคยเป็นมาในอดีต ดังนั้น อย่างน้อยจนกว่าขาดแคลนที่ธนาคารต้องเผชิญจะหายสนิท คาดว่าจะไม่มีธนาคารที่ปล่อยกู้แบบเดิมๆ โดยจะเปลี่ยนเป็นธนาคารที่คัดสรรผู้กู้ที่มีคุณภาพเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทราบมาว่าไม่เพียงแต่ที่ธนาคารจะต้องเลือกเฟ้นผู้กู้ ธนาคารจะยังต้อง “มีเหตุผลที่เหมาะสม” (เป็นคำสุภาพของคำว่า “เคร่งครัดและเข้มงวด”) ในแง่ของวงเงินกู้ที่เสนอและการกำหนดราคา ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเจ้าของเรือขนาดเล็กที่ไม่มีงบดุลที่แข็งแกร่ง และมีเงินสดที่เป็นของเจ้าของที่จำกัด เจ้าของเรือดังกล่าวนี้จะต้องมองหาแหล่งเงินทุนอื่นสำหรับเรือของตนเนื่องจากธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือแบบเดิมไม่น่าจะมีเวลาแม้กระทั่งให้เข้าพบ

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมน้ำมันดูแย่ โดยมีอุตสาหกรรมบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการควบรวมกิจการ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น

ประธานอุตสาหกรรม Yangzijiang ในประเทศจีน ให้ความเห็นว่าจีนมีอุตสาหกรรมประมาณ 60 แห่งที่ยังคงประกอบกิจการและในจำนวนนี้ คาดว่า 40 แห่งจะปิดตัวในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้าเนื่องจากไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่ โดยในขณะนี้อุตสาหกรรมบางแห่งมีคำสั่งต่อเรือเพียงแค่ 1 ลำ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการเล่นเรือที่ซาลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่า (เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนของน้ำมันที่ค่ากำมะถันสูง) สำหรับเจ้าของเรือซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจัยนี้น่าจะทำให้การเล่นเรือซาลงกลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่างๆ ได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าสนใจอยู่ที่เพียง 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 ในปี 2559 ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเป็นการยืนยันถึงความผกผันกับดัชนี BDI และในปี 2560 ตัวเลขการปลดระวางได้ลดลงมาอยู่ที่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน ทั้งนี้ การปลดระวางเรือ ขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือแทบไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2564 จะมีเรือร้อยละ 23.8 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 193.70 ล้านเดทเวทตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตาม และจากแนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

ประมาณร้อยละ 9.3 ของขนาดระวางของเรือสั่งต่อใหม่ (75.30 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2564 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของอุตสาหกรรมจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7) ซึ่งจะแปรผันตรงข้ามกับความแข็งแกร่งของดัชนี BDI กล่าวคือ ยิ่งดัชนี BDI แข็งแกร่งขึ้น อัตราการความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็จะต่ำลง และเป็นไปในทางกลับกัน

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อุตสาหกรรม ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริง ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี

2560 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 39 ดังนั้น สำหรับปี 2560 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 23.12 ล้านเดทเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 813.53 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.9 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่สูงขึ้นในช่วงสองปีที่ผ่านมา

ภาคอุปทานในอนาคต ตัวเลขภาคอุปทานในอนาคตในที่สุดก็ดีขึ้น มีเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 468 ลำหรือขนาด 38.28 ล้านเดทเวทตันในส่วนของการอุปทาน ในขณะที่เดียวกันอัตราการปลดระวางในปีนี้อยู่ที่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน โดยเป็นเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 37 ลำ (6.88 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 35 ลำ (2.57 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/ซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 14 ลำ (0.95 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 78 ลำ (3.42 ล้านเดทเวทตัน) และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 61 ลำ (1.34 ล้านเดทเวทตัน) ได้ถูกปลดระวาง การปลดระวางนี้ส่งผลให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโลกมีความแข็งแกร่งขึ้น ในช่วงต้นปี 2561 มีจำนวนถึง 813.53 ล้านเดทเวทตัน ในปี 2561 และ 2562 เรือใหม่ที่มีกำหนดจะมีการรับมอบมีจำนวนถึง 34.43 / 25.94 ล้านเดทเวทตัน หากสมมติว่ามีอัตราการปลดระวางรายปีอยู่ที่ 15 ล้านเดทเวทตัน (อยู่ที่ 15.16 ในปี 2560) และใช้อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ที่ร้อยละ 35 (อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ในปี 2560) ในการรับมอบเรือที่คาดไว้ในปีนี้ ปี 2561 จะมีกองเรือโลกขนาดอยู่ที่ 820.91 ล้านเดทเวทตันซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 0.91 ของทั้งปี ภายใต้สมมติฐานเดียวกัน ในปี 2562 จะมีกองเรือโลกอยู่ที่ 830.60 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.18 เมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปีของปี 2561 การรับมอบเรือใหม่จำนวนมหาศาลในที่สุดก็ได้สิ้นสุดลง

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสภาพตลาดในปี 2561 ถึงปี 2563 อย่างไร?** ฟิเอสแอลเชื่อในการปฏิบัติตามกฎต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้เสมอ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 – ปี 2559 และได้ขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดอีก 2 ลำในปี 2559 – ปี 2560 บริษัทฯ ไม่คิดว่าจะมีเจ้าของเรือรายใดที่จะขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลมากถึงเกือบร้อยละ 33 ของกองเรือที่มีอยู่ หากตลาดแข็งแกร่งตามที่คาดการณ์ไว้ การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุปทานการส่งต่อเรือใหม่สุทธิไม่เพิ่มขึ้นมากในปี 2561 และ 2562 ซึ่งจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1 ต่อปีขณะที่คาดว่า อุปสงค์จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.0 ถึง 4.5 ต่อปี ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงจะมีการปลดระวางอันเนื่องมาจากแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ในปี 2562 ถึงปี 2563 ตลาดในอนาคตข้างหน้าที่น่าจะสดใส!

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองมีแนวโน้มสร้างความประหลาดใจอยู่เสมอ จึงน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดีเมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้แสดงการคาดการณ์ที่เป็นบวกสำหรับตลาดในปี 2560 และบริษัทฯ ยังคงมีความเห็นเช่นเดียวกันสำหรับการคาดการณ์ของตลาดในปี 2561 และปีต่อไป เนื่องมาจากมีช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของอุปทานและอุปสงค์ในช่วงสองสามปีข้างหน้า รวมถึงแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ต่อภาคอุปทานจะทำให้มีการปลดระวางเรือมากขึ้นกว่าที่บริษัทฯ ได้เคยคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของตัวเลขอุปทานสุทธิไว้

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของอยู่ในภาวะวิกฤต แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าระยะเวลาที่ชั่วอายุคนจะยาวนานที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

ภาคอุปสงค์ ความไม่แน่นอนได้จางหายไปส่งผลให้เกือบทุกประเทศทั่วโลกมีการขยายตัวในทิศทางเดียวกัน ซึ่งทำให้ตลาดสินค้าแห่งทองจะฟื้นตัวในช่วงสองสามปีข้างหน้า

ประเทศจีนซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งทอง ได้สร้างความประหลาดใจ ด้วยตัวเลขตัวเลขจีดีพีที่แข็งแกร่งกว่าคาดการณ์โดยอยู่ที่ร้อยละ 6.9 ในปี 2560 แม้ว่าตัวเลขจีดีพีของจีนจะดี แต่จีนก็ยังคงต้องต่อสู้กับคุณภาพของอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูหนาว โดยจีนได้ลดการผลิตเหล็กกล้าลงชั่วคราวร้อยละ 50 ลดกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ลงร้อยละ 50 และลดกำลังการผลิตอะลูมิเนียมลงร้อยละ 30 ใน 31 เมืองทางตอนเหนือซึ่งตั้งอยู่ใน 4 มณฑลตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 แม้ว่าจะมีการลดกำลังการผลิตดังกล่าว จีนยังคงสร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยจีนนำเข้าแร่เหล็กปริมาณ 1,075.3 ล้านตันในช่วงปี 2560 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปี 2559 นอกจากนี้ จีนยังนำเข้าถ่านหิน 271.2 ล้านตันในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปี 2559 ด้วยตัวเลขจีดีพีที่ตั้งเป้าโดยรัฐบาลจีนไว้ที่ร้อยละ 6.5 สำหรับปี 2561 อุปสงค์สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์และวัตถุดิบอื่นๆ มีแนวโน้มที่จะแข็งแกร่งต่อไปในปี 2561

ในปี 2560 **สหรัฐอเมริกา**มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งด้วยตัวเลขจีดีพีที่ร้อยละ 2.3 ท่ามกลางสภาพอากาศที่แปรปรวนและการปรับอัตราดอกเบี้ยขึ้น นอกจากนั้น อัตราการว่างงานซึ่งลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 เป็นอัตราต่ำที่สุดในรอบ 17 ปี ผลกระทบของนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เช่น การปฏิรูปโครงสร้างภาษี และการใช้งบประมาณในด้านโครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นธนาคารกลางสหรัฐฯให้ยังใช้นโยบาย Quantitative Tightening ต่อไปในการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยและการปรับงบดุลเพื่อป้องกันไม่ให้เศรษฐกิจขยายตัวเกินไป ปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับสินค้าฝ่าย ข้าวสาลี ข้าวโพดและถั่วเหลืองรวมถึงการนำเข้าวัตถุดิบอื่นๆ เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจส่งผลดีต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งทอง

ส่วนสหภาพยุโรปซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกนั้น หลังจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา คาดว่าสหภาพยุโรปจะมีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 2.4 ในปี 2560 ซึ่งจะทำให้ปี 2560 เป็นปีที่สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษ ตามข้อมูลของคณะกรรมการการยุโรป ความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของ 19 ประเทศในทวีปยุโรปสูงที่สุดในรอบ 17 ปี นอกจากนี้ อัตราการว่างงานอยู่ในระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2552 และเงินยูโรแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวและค่าเงินแข็งขึ้น ธนาคารกลางยุโรป (ECB) กำลังค่อยๆ ลดการซื้อพันธบัตรแสดงให้เห็นว่านโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นสิ้นสุดลง เนื่องจากเศรษฐกิจสหภาพยุโรปยังคงขยายตัว ในปี 2561 อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ที่ใช้เพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปทั่วทั้งสหภาพยุโรปจะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้นำเข้าสินค้าแห่งทองรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก มีเศรษฐกิจที่ขยายตัวเป็นเวลา 7 ไตรมาสติดต่อกันซึ่งถือว่าดีที่สุดนับตั้งแต่ปี 2537 การใช้นโยบายการเงินต่างๆมากมายของนายกรัฐมนตรี อาเบะ ส่งผลให้การใช้จ่ายของภาครัฐและการปฏิรูปเชิงโครงสร้างช่วยให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นดีขึ้น นับตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งในปี 2555 อาเบะโนมิกส์ (Abenomics) ได้ช่วยให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวขึ้นประมาณ 494 พันล้านเหรียญสหรัฐ ช่วยลดหนี้ลงเหลือประมาณร้อยละ 240 ของตัวเลขจีดีพี และลดอัตราการว่างงานลงเหลือร้อยละ 2.8 การลดภาษีซึ่งประกาศใช้ในเดือนธันวาคม 2560 จะช่วยเพิ่มแรงขับเคลื่อนให้กับเศรษฐกิจญี่ปุ่น โดยการเพิ่มการใช้จ่าย

ด้านทุนและการใช้จ่ายของผู้บริโภค นอกจากนี้ อุปสงค์ในสินค้าจากญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกจะทำให้อุปสงค์ในวัตถุดิบต่างๆ เพิ่มขึ้นซึ่งก็จะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งทางเรือมากขึ้นตามไปด้วย

ประเทศอินเดีย ยังคงมีตัวเลขจีดีพีสำหรับปี 2560 ที่แข็งแกร่ง แม้ว่าจะมีความกังวลจากการเลิกใช้ธนบัตรของรัฐบาลและการริเริ่มการใช้ภาษีสินค้าและบริการ (GST) ของรัฐบาล เศรษฐกิจของอินเดียยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยคาดว่าจะกลายเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 5 ของโลกก่อนสิ้นปี 2561 นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นตลาดหลังจากที่ชนะการเลือกตั้งจะช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อเอาใจผู้มีสิทธิเลือกตั้งก่อนการเลือกตั้งครั้งหน้า นอกจากนี้ อินเดียยังมีปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องจากการที่ท่าเรือมีร่องน้ำตื้นเขินและไม่มีประสิทธิภาพบวกกับการเพิ่มในการนำเข้าถ่านหินและการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐาน อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขนาดเล็กจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น

หนึ่งในสัญญาณที่น่าจะช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น คือ แผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) หรือ การริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (The Belt and Road Initiative (BRI)) ซึ่งเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจและการต่างประเทศที่กว้างไกลของผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งจะทำให้อุปสงค์การขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางเรือเพิ่มขึ้น แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ จากจีนเริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในตอนกลางของจีน ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไฟริอัส ในปี 2559 มีการทำสัญญา การเริ่มต้นโครงการ และการบรรลุโครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ OBOR รวมมูลค่าประมาณ 2.5 แสนล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้เป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่และจะต้องมีขนส่งสินค้าประเภทแร่เหล็ก ถ่านหิน หินปูน ถ่านโค้ก ไม้และแร่ธาตุอื่น ๆ เช่น แร่ निकเกิล อะลูมิเนียมออกไซด์ เป็นจำนวนมากกว่าในปัจจุบัน โดยจะส่งผลกระทบต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองอย่างมาก

ข้อสรุปของแผนการ OBOR

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.2 และ 20.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ 12 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) (2) กองทุนเส้นทางสายไหม (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีน (China Development Bank)

เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ของจีนที่สำคัญของแผนการ OBOR มีดังนี้

- การพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนซึ่งยังขาดแคลนการพัฒนา รวมถึงภูมิภาคที่ไม่สงบของซินเจียง
- ใช้กำลังการผลิตเหล็กกล้าที่มีมากเกินไปและความต้องการ (ร้อยละ 30) และกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ที่มีมากเกินไป (ร้อยละ 40)
- การส่งออกทางรถไฟของจีนและเทคโนโลยีอื่นๆ ไปต่างประเทศ

- การเปลี่ยนถ่ายจากอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากจากที่ดินที่มีราคาแพงและค่าจ้างแรงงานที่มีต้นทุนสูงในแถบชายฝั่งไปเป็นพื้นที่ภายในประเทศซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า
- อิทธิพลทางภูมิรัฐศาสตร์ในขณะที่สหรัฐอเมริกากำลังถอนตัวออกจากเอเชีย
- ลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาผ่านทางท่าเรือ Gwadar ในปากีสถาน

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกัน ซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อเล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560)

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล Public Debt Deal of the Year สำหรับปี 2559 จากนิตยสาร Marine Money การออกหุ้นกู้จำนวน 3.59 พันล้านบาททำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ซึ่งเป็นเครื่องพิสูจน์ถึงความสำเร็จอย่างท่วมท้นของบริษัทฯ ในขณะที่สถานการณ์ของตลาดขนส่งสินค้าทางเรือก่อนหน้านี้ย่ำแย่ และการคาดการณ์ของผู้ลงทุนต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล 2 รางวัลคือ “Ship Owner/Operator” และ “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 และบริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิง เอเจนซี จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year ในงาน The Lloyd’s List Asia Pacific Awards 2017 และ GCSA บริษัทย่อยบริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal’s IBJ Awards ประจำปี 2560 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้าย

เพื่อเข้าชิงรางวัล Bulk Ship Operator of the Year และ เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “Bulk Ship of the Year” นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในอันดับที่สามสำหรับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยมในหมวดอุตสาหกรรม ในงาน IR Magazine Awards - South East Asia ประจำปี 2560

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,394.63 ล้านบาท (ปี 2559: 3,791.79 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 129.48 ล้านบาท รวมกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ และดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อบริษัทฯ ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu 80.36 ล้านบาท (ปี 2559: 2,664.90 ล้านบาท รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 12,335.49 ล้านบาท (ปี 2559: 13,659.05 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปีเป็น 28,833.24 ล้านบาท (ปี 2559: 32,316.03 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เนื่องจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทฯ ไม่มีหลักประกันทั้งหมดภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu ในระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (สกุลเงินที่ใช้นำเสนอทางการเงิน) ซึ่งแปลงค่ามาจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) มีมูลค่าลดลง เนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2560 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559 ในระหว่างปีบริษัทฯ รั้บมอบเรือจำนวน 1 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ และแผนการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ ได้เสร็จสิ้น

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 116.98 ล้านบาท (ปี 2559: 2,710.27 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 12.31 ล้านบาท (ปี 2559: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.19 ล้านบาท (ปี 2559: จำนวน 0.06 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2560 หลังจากตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 9,486 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,476 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2559 นอกจากนี้รายได้จากการเดินเรือสุทธิมาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 36 ลำในระหว่างปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 40 ลำ ในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 25 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 17 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2560 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 8.67 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 6.3 ปีในปี 2560) เนื่องจากมีเรือจำนวน 13 ลำที่ถึงกำหนดซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นที่ 24 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2560 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 11.30 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 24 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.15 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 6.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดายากนั้น จึงหวั่นเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine

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

ผลกระบวนการอนุญาโตตุลาการกับอู่ต่อเรือ Sanfu

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจกับ Sanfu จำนวน 2 ลำ อันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ลำ ได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เมืองลอนดอน เมื่อเดือนตุลาคม 2560 โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่า บริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ชำระสินเชื่อบริษัทฯ ไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu ทั้งนี้ ดอกเบี้ยจำนวน 2.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และค่าใช้จ่ายทางดำเนินกฎหมาย (สูงสุดไม่เกิน 750,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) จะครบกำหนดชำระให้แก่ Sanfu ภายในวันที่ 3 ตุลาคม 2561

ในปี 2560 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 9,486 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยอยู่ที่ 4,355 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือเล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2560 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 523 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,637 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,812 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 28.48 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 844 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,165 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 8,269 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 9.78 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 10,091

เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 10.10 (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทจึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) เป้าหมายของบริษัทคือการทำให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเลปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,992 ลำ ขนาดระวางรวม 351.67 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 170 ลำ ขนาดระวางรวม 43.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 365 ลำ ขนาดระวางรวม 67.05 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.1 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,141 ลำ ขนาดระวางรวม 168.92 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 189 ลำ ขนาดระวางรวม 15.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 690 ลำ ขนาดระวางรวม 52.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 31.0 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 807 ลำ ขนาดระวางรวม 50.77 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 139 ลำ ขนาดระวางรวม 8.74 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 64 ลำ ขนาดระวางรวม 4.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.5 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,685 ลำ ขนาดระวางรวม 142.95 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 31 ลำ ขนาดระวางรวม 1.60 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 857 ลำ ขนาดระวางรวม 42.50 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.7 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,726 ลำ ขนาดระวางรวม 60.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 144 ลำ ขนาดระวางรวม 5.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 9.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,859 ลำ ขนาดระวางรวม 38.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 46 ลำ ขนาดระวางรวม 0.99 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.6 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 848 ลำ ขนาดระวางรวม 18.24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 47.2 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 39 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ค่าระวางเรือสถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่า จากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนมากยังคงต้องเผชิญกับสภาพตลาดที่น่าท้าทาย อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

- ลดต้นทุนในการเดินเรือให้มากที่สุดแต่ยังคงคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย
- ขยายสินทรัพย์อื่นๆ ที่ไม่ได้ใช้ในการเดินเรือหรือขายเรือเก่าและเพิ่มกระแสเงินสด
- เรียกเงินทุนเพิ่มจากผู้ถือหุ้นของตน
- หาเงินทุนเพิ่มจากหลากหลายแหล่ง เช่น หุ้นกู้ เช่าซื้อ เป็นต้น เนื่องจากอาจไม่สามารถหาเงินกู้จากธนาคารได้

บริษัทฯ ยังคงเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนด์ไฮส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือเพื่อรีไซเคิล จำนวน 15 ลำ ในปี 2558 – ปี 2559 และขายเรือเพื่อเล่นต่อในตลาดอีกจำนวน 2 ลำ ในปี 2559 – ปี 2560) นอกจากนั้น ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ igoon ได้เพียงครึ่งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ igoon ได้เพียงครึ่งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ มีความพร้อมที่จะรับมือกับอนาคต

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ลดลงในปี 2560 เนื่องมาจากประสิทธิภาพของคอนประจําเรือและกองเรือที่มีอายุน้อยลง ค่าจ้างคนประจําเรือยังคงที่และไม่ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่กองเรือที่อายุน้อยลงเนื่องมาจากการขายเรือเก่าทำให้มีความต้องการคนประจําเรือน้อยลงส่งผลให้สามารถมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคนประจําเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่างๆ บนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดี และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางขบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2560 นั้นลดลงจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และจะมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในเดือนมกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งเป็นความท้าทายที่มากขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและทางการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่างๆ ในขณะที่การเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะช่วยจำกัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากก๊าซเสียที่ปล่อยออกมาได้ หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 โดยกำหนดให้เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำต่อใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรื่อนับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าว ตามรอบการตรวจเรือครั้งแรกสำหรับการต่ออายุใบรับรอง IOPP (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2561 ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก IMO ทุกระบบในปัจจุบันยังไม่ผ่านการอนุมัติที่เข้มงวดของ US Coast Guard (USCG) โดย USCG ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างกันออกไปสำหรับการติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งเป็นการผ่อนปรนเนื่องจาก USCG ไม่ได้อนุมัติระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือใดๆ เลย จนกระทั่งเดือนธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตามในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2560 USCG ได้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 6 ระบบ เรือที่มีกำหนดการเข้าอยู่แห่งหลังจากเดือนมกราคม 2561 อาจไม่ได้รับการขยายเวลาจาก USCG เนื่องจาก USCG คาดว่าเจ้าของเรือจะสามารถติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการเปลี่ยนระบบทดแทน (Alternate Management System) ที่ USCG เคยได้อนุญาตให้ใช้ไปก่อนจนกว่าจะมีการอนุมัติระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือด้วยระบบที่ได้รับการอนุมัติ หากไม่มีการผ่อนผันจาก USCG ให้ใช้ระบบทดแทนต่อไปภายในระยะเวลาที่กำหนด คาดว่าระบบทดแทนเหล่านี้บนเรือของบริษัทฯ จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ภายในเวลาที่กำหนด

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILOได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล 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 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และส่งผลให้ MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทยในวันที่ 7

มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาให้แก่เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนา และส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากการจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนี้ ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ มีการคาดหมายว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเน้นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรปเช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนินการติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกรายปีไปยัง IMO ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่มีอำนาจ ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยราคาสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่น

ที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนส่งสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้“BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ นอกจากนี้ ภายใต้อาณัติของ “Tony de Brum” ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 โดย 35 รัฐบาลรวมทั้ง สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เดนมาร์ก เยอรมนี แคนาดา สาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ จีลีและนิวซีแลนด์ ได้กำหนดให้ธุรกิจเดินเรือมีการจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตั้งเป้าไว้ว่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์กลางในช่วงกลางศตวรรษ ภายใต้อาณัติของ “Tony de Brum” ยังต้องการความร่วมมือจาก IMO ในการวางกลยุทธ์ในเดือนเมษายน 2561 เพื่อลดก๊าซเรือนกระจกในการเดินเรือ ซึ่งจะมีการปรับปรุงแก้ไขอีกครั้งในปี 2566 มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ

เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้การวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงจะมีผลบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่แล่นในน่านน้ำสหภาพยุโรป โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลามากและมีต้นทุนสูง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือซัคซง สหรัฐฯ ชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้จมในบาฮามาสในเดือนตุลาคม 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุนอร์เียน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและยंत्रะนุ 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญา SOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

จากการที่น้ำแข็งขั้วโลกกำลังละลายเนื่องจากภาวะโลกร้อนและมีการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือแถบขั้วโลกเหนือ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณ

ขั้วโลก (Polar Code) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2557 – ปี 2558 เพื่อให้ใช้บังคับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) อนุสัญญานี้เน้นที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมแถบขั้วโลกที่รุนแรงและยังรวมไปถึงกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวในสินค้า สิ่งปฏิกูลและขยะ มีการคาดการณ์ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกัมมันต์ตามมา

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

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร RRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร RRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร RRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based

training “CBT”) และวิดีโอเทรนนิ่ง (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งคันเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามทันกับการพัฒนาล่าสุดในการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่างๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่นๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบทั่วไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต

บริษัทฯ มั่นใจว่านักเดินเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยนักเดินเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง นอกจากนั้น นักเดินเรือดังกล่าวยังได้รับการฝึกอบรมจากบริษัทผลิตอุปกรณ์ ECDIS อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองอย่างเดียวยัง

ไม่ทำให้นักเดินเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้จัดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตร ECDIS นี้แล้ว นักเดินเรือจะต้องเข้าอบรมการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงยั้งเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวกลายเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์กลายเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่างๆ สำหรับเรือลำเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยเล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่นๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติชื่อ Yara Birkeland โดยมีกำหนดปล่อยลงน้ำในปีนี้และจะเริ่มเดินเรือภายในปี 2563 ในเดือนตุลาคม บริษัทโรดส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ยังได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่างๆ มากมาย อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ยังคงมีอยู่ โดยในเดือนมิถุนายน อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือต้องตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการเจาะเข้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างผิดกฎหมายและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เมื่อบริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ Maersk ตกเป็นเหยื่อของการโจมตีจากไซเบอร์ระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากมัลแวร์เรียกค่าไถ่ชื่อ NotPetya มีการรายงานว่ามีมัลแวร์เรียกค่าไถ่ถูกซ่อนไว้ในเอกสารที่ชื่อว่า แบบแสดงรายการภาษีในยูเครน เหตุการณ์นี้ทำให้ระบบไอทีของ Maersk ปิดตัวลงและคาดว่าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่น่าแปลกใจคือ เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นกับบริษัท Maersk ที่ใช้เทคโนโลยีแพลตฟอร์ม

บล็อกเชนจาก IBM เพื่อการค้าแบบดิจิทัลและยังได้ดำเนินการเพื่อวางประกันทางทะเลบนบล็อกเชนซึ่งเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดในอุตสาหกรรม

ไม่กี่เดือนต่อมาในเดือนตุลาคม ยังมีการพบอีก 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ กล่าวคือ กลุ่มบริษัท BW ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกเปิดเผยว่าเป็นอีกหนึ่งบริษัทที่แฮกเกอร์คอมพิวเตอร์พุ่งเป้า และช่องโหว่ด้านความปลอดภัยส่งผลต่อแพลตฟอร์มการสื่อสารบนเรือ AmosConnect ของ Stratos Global ถูกเปิดเผยโดยบริษัทวิจัย IOActive

เนื่องมาจากกรณีข้างต้น ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญคือในขณะที่เรือรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัย มีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ จะกลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือ เหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่างๆทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพุดคุยเพื่อหาทางรับมือ

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกทำกระตุ่นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่างๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่างๆ เนื่องจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่างๆเพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่างๆมาใช้งานเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

การโจมตีทางไซเบอร์ต่อภาคธุรกิจได้สร้างสถิติโดยเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวภายในห้าปีและคาดว่าในปี 2561 ต้นทุนทางการเงินจากการโจมตีทางไซเบอร์จะเพิ่มสูงขึ้น

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่างๆที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

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

- อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์ และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก เมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2560 มีภัยจากโจรสลัดและการโจรกรรมติดอาวุธบนเรือน้อยที่สุดนับตั้งแต่ปี 2538 โดยมีเรือขนาดเล็กสามลำที่แล่นเข้าใกล้ชายฝั่งโซมาเลียถูกจี้ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล และปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน มาตรการเหล่านี้จะช่วยป้องกันการโจมตีเรือของบริษัทฯ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้น้อยลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการพยายามและการโจมตีโดยโจรสลัด 33 ครั้งในปี 2559 อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

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

สิ่งที่คาดหวังในปี 2561 จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปี 2560-2561

ในขณะที่ปี 2560 เป็นปีที่มีความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลของภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือ โดยมีการใช้ดิจิทัลและเทคโนโลยีใหม่ๆ เพิ่มขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น บล็อกเชน (Blockchain) สภาพแวดล้อมจริงกับวัตถุเสมือน (Augmented Reality) เรือที่แล่นโดยอุปกรณ์อัตโนมัติ (Autonomous Vessels) โดรน (Drones) การเรียนรู้เชิงลึก (Deep Learning) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง

(Internet of Things) เทคโนโลยีเสมือนจริง (Virtual Reality) เทคโนโลยีหุ่นยนต์และเทคโนโลยีที่สวมใส่ได้ (Robotics and Wearable Technologies) (“Cyborg Crew”) จะส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินทางในปี 2561 และในอนาคตข้างหน้า เทคโนโลยีส่วนใหญ่เหล่านี้มีการใช้งานอยู่แล้วในอุตสาหกรรมอื่น ๆ และต้องการมีการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมการเดินทาง

บล็อกเชน (Blockchain) – เป็นการปฏิวัติใหม่ในการขนส่งสินค้าทางเรือจริงหรือ?

แต่เดิมอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมอนุรักษ์นิยมและไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือมักจะอยู่ในกลุ่มท้ายๆ ที่จะมีการใช้มาตรฐานใหม่และเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างไรก็ตาม มีความพยายามที่จะใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนในอุตสาหกรรมเดินทางเรือ แม้ว่าจะยังคงอยู่ในขั้นทดลองใช้ในปัจจุบันก็ตาม

เทคโนโลยี บล็อกเชน (Blockchain) คืออะไร?

บล็อกเชน มักถูกอธิบายว่าเป็นระบบการบันทึกแบบดิจิทัลที่เปิดเผยและสามารถใช้ร่วมกันได้ ซึ่งระบบดังกล่าวสามารถตั้งโปรแกรมให้บันทึกธุรกรรมทางการเงินหรือข้อมูลที่สำคัญอื่นๆ ได้ ข้อมูลที่เก็บรักษาไว้ในบล็อกเชนอยู่ในฐานข้อมูลที่ใช้ร่วมกันซึ่งใช้เครือข่ายคอมพิวเตอร์ในการส่งสัญญาณ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลจะมีการบันทึกว่าอะไรเปลี่ยนแปลง เมื่อใดและอย่างไร เมื่อเทียบกับข้อมูลที่จัดเก็บไว้ในที่เดียว ข้อมูลที่เก็บไว้ในบล็อกเชนจึงเป็นแบบสาธารณะและตรวจสอบได้ง่าย เนื่องจากไม่มีฐานข้อมูลส่วนกลางที่สามารถถูกแทรกแซงได้ และยังสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายผ่านทางอินเทอร์เน็ต

เทคโนโลยีบล็อกเชนส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางเรือได้อย่างไร?

ในปี 2557 บริษัท Maersk พบว่าเพียงแค่การขนส่งสินค้าแช่เย็นจากแอฟริกาตะวันออกไปยังยุโรปจะต้องใช้คนและบริษัทเกือบ 30 ราย รวมถึงต้องใช้การสื่อสารต่างๆ กว่า 200 ครั้ง IBM ประเมินค่าใช้จ่ายจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการเป็นถึงหนึ่งในห้าของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ งานเอกสารยังอาจมีความล่าช้าการวางเอกสารผิดที่ และการแก้ไขที่เป็นการถือนัด ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น

เทคโนโลยีบล็อกเชนอาจสามารถกำจัดอุปสรรคเหล่านี้ได้โดยทำให้ลดระยะเวลาในการดำเนินการ เพิ่มความแม่นยำ เพิ่มความโปร่งใสเนื่องจากเป็นบันทึกสาธารณะและง่ายต่อการเข้าถึง เพิ่มความปลอดภัย และลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากลดการใช้หรือไม่มีการใช้เอกสารในรูปแบบกระดาษและลดค่าใช้จ่ายในการบริหาร

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เทคโนโลยีบล็อกเชนน่าจะกำจัดข้อจำกัดบางอย่างได้ อันรวมไปถึงการปรับระบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสัญญาโดยเฉพาะสัญญาการขนส่งทางเรือ ความยืดหยุ่นในขณะที่ยังมีการเจรจาเงื่อนไขสัญญา รวมถึงความร่วมมือและการนำไปใช้โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างของการใช้งานในปัจจุบันในการขนส่งสินค้าทางเรือ

ในเดือนมิถุนายน 2560 IBM และ Maersk ได้ประกาศความร่วมมือกันในการใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนเพื่อช่วยในการเปลี่ยนแปลงภาคอุตสาหกรรมทั่วโลก โดยระบบนี้จะช่วยในการจัดการและติดตามเส้นทางของเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ทั่วโลก เป็นการป้องกันข้อผิดพลาดจากมนุษย์ ความล่าช้าที่ไม่พึงประสงค์และภัยคุกคามทางไซเบอร์ ความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ได้เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากบริษัท Maersk ได้กลายเป็นข่าวพาดหัวในปีที่แล้วในฐานะที่เป็นหนึ่งในเหยื่อของการโจมตีเรียกค่าไถ่มัลแวร์ทั่วโลกซึ่งก่อให้เกิดการ

หยุดชะงักในระบบคอมพิวเตอร์ทั่วโลกของบริษัทและทำให้บริษัทสูญเสียกำไรจำนวน 300 ล้านดอลลาร์ในไตรมาส 3 ปี 2560

ในเดือนกันยายนปี 2560 บริษัทเอนส์แทนด์ยังได้ประกาศแผนการที่จะเปิดตัวแพลตฟอร์มบล็อกเชนตัวแรกสำหรับการประกันภัยทางทะเล รวมไปถึงบริษัทไมโครซอฟต์ บริษัท A.P Moller-Maersk และบริษัทอื่นๆ จะมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ความเสี่ยง และความรับผิดชอบ ซึ่งจะช่วยให้บริษัทต่างๆ ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านประกันภัยและสร้างความมั่นใจในความโปร่งใสระหว่างลูกค้า โบรกเกอร์ ผู้ประกันและบุคคลที่สามอื่นๆ

ในเดือนธันวาคมปี 2560 Mitsui OSK Lines (MOL) ได้ร่วมกับ IBM ประเทศญี่ปุ่น และบริษัทอื่น ๆ เพื่อสาธิตว่าเทคโนโลยีบล็อกเชนสามารถดำเนินการข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด นอกเหนือจาก MOL แล้วมีผู้เข้าร่วมอีก 5 ราย ได้แก่ บริษัท Sumitomo Mitsui Financial Group ธนาคาร Sumitomo Mitsui Banking Corporation สถาบัน Japan Research Institute Limited บริษัท Mitsui & Co บริษัท Mitsui Sumitomo Insurance Company และบริษัท IBM Japan ได้เข้าร่วมการทดสอบนี้

หน่วยงานทางภาครัฐต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรปกำลังให้ความสนใจกับเทคโนโลยีบล็อกเชน โดยกระทรวงพาณิชย์ของประเทศเดนมาร์กกำลังบังคับใช้แผนการการดูแลการนำร่องโดยเทคโนโลยีบล็อกเชนสำหรับเรือที่จดทะเบียน รัฐท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp ได้เริ่มการใช้งานระบบการบริหารโดยใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

1.2 พันธกิจของบริษัทฯ และภารกิจที่สำคัญ

พันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ

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 2558 ถึงปี 2560)

ปี 2558

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ล่าสุดทำจากตู้ต่อเรือในประเทศจีน

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558 เรือขนส่งซีเมนต์ล่าสุดทำตามสัญญาส่งต่อเรือกับ 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 프리เซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสแอล สิงคโปร์”) ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 6 บริษัท และบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 1 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างที่ตู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน รายละเอียดมีดังนี้

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

- การเพิ่มทุนจดทะเบียนบริษัทและการออกไปสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่1 (PSL-W1)

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

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

(1) การเสนอหุ้นใหม่แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (“Right Offering”)

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

ในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น ผู้ถือหุ้นอาจจองซื้อหุ้นในส่วนที่เกินจากสัดส่วนการถือหุ้นที่มีอยู่เดิม ("การจองหุ้นเกินสิทธิ") โดยหุ้นที่จองเกินสิทธิจะได้รับการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นที่ใช้สิทธิหลังจากที่หุ้นสามัญเพิ่มทุนได้รับการจัดสรรตามสัดส่วนการถือหุ้นทุกรายในรอบแรก เกณฑ์ที่ใช้ในการจัดสรรหุ้นการจองหุ้นเกินสิทธิ มีดังต่อไปนี้

- **กรณีหุ้นเหลือเกินกว่าจำนวนหุ้นจองเกินสิทธิ**

บริษัทฯ จะจัดสรรหุ้นให้กับผู้ถือหุ้นทุกคนที่ได้แสดงความจำนงในการจองซื้อหุ้นเกินกว่าสิทธิของตนและผู้ที่ได้จ่ายเงินราคาจองซื้อหุ้นดังกล่าว

- **กรณีหุ้นเหลือน้อยกว่าจำนวนหุ้นจองเกินสิทธิ**

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

ในกรณีที่มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนเหลือจากการจัดสรรให้กับผู้ถือหุ้นเดิม บริษัทฯ จะยกเลิกหุ้นสามัญที่เหลืออยู่และลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ

(2) 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

- **รายงานการแก้ไขสัญญาตั้งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Sanfu**

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อและผู้ขายได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาตั้งต่อเรือจำนวน 4 ฉบับ (อ้างอิงถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทได้ลงนามสัญญาตั้งต่อเรือใหม่ จำนวน 8 ฉบับ กับ Taizhou Sanfu

Ship Engineering Co., Ltd. สำหรับการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 39,000 เดทเวตัน จำนวน 4 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 4 ลำ) ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนซึ่งรวมถึงเงื่อนไขในการชำระคืนเงินงวดทั้งหมดที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปสำหรับการต่อเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ทั้ง 4 ลำ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมนั้นโดยหลักเพื่อเปลี่ยนการสั่งต่อเรือสินค้าแห่งเทกอง ขนาดแฮนด์ไฮส์จำนวน 4 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130120 SF130121 SF130122 และ SF130123) เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 4 ลำแทนดังนี้

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

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

- **แจ้งกรรมการลาออก**

บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการ จากนายมนูญ มอยนุดดิน ฮาซิม โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 เป็นต้นไป ดังนั้น นายมนูญ มอยนุดดิน ฮาซิม จึงได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558 เป็นต้นไป

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

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2558 มีมติอนุมัติ วาระดังต่อไปนี้

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

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

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ ตามสัญญาสั่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของ บริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “วิภา นารี” (“Vipha Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือบรรทุกสินค้า) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัท ฟรีเชิส โอเชียนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 27,881 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
- รายงานการจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศ วงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2558 บริษัท ฟรีเชิส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิตัด (“ผู้ออกหุ้นกู้”) บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ลงนามในสัญญาเพื่อจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศวงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ กับธนาคาร BNP Paribas ในฐานะตัวแทนจัดการหุ้นกู้ และคู่สัญญารายอื่นๆ (“โครงการฯ”)

บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ เป็นผู้รับประกันความรับผิดชอบของผู้ออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ แม้ว่าโครงการฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังไม่มีการออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ นี้แต่อย่างใด ดังนั้น ความรับผิดชอบของผู้ออกหุ้นกู้และผู้รับประกันทั้งสองรายนั้นจึงยังมียังอย่างจำกัดมากจนกว่าจะมีการออกหุ้นกู้จริง วันที่ออกหุ้นกู้จะขึ้นอยู่กับความต้องการเงินทุนของบริษัทฯ และสภาพตลาด เป็นต้น รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขของโครงการฯ มีดังนี้

วันที่ลงนาม	24 กรกฎาคม 2558
ผู้ออกหุ้นกู้	บริษัท ฟรีเชิส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิตัด
บริษัทแม่ผู้ค้ำประกัน	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
บริษัทย่อยผู้ค้ำประกัน	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตัด
ตัวแทนจัดการหุ้นกู้/ ตัวแทนจำหน่ายหุ้นกู้	ธนาคาร BNP Paribas
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	Citicorp International Ltd.
มูลค่าโครงการ	สูงสุดไม่เกิน 500 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (หรือเทียบเท่าหากออกเป็นสกุลเงินอื่น)
ลักษณะการจำหน่าย	จะกำหนดต่อไปก่อนมีการออกหุ้นกู้
หลักประกัน	ไม่มีหลักประกัน แต่มีการค้ำประกันโดยบริษัทย่อยผู้ค้ำประกัน (ไม่มีวงเงินกำหนด) และบริษัทแม่ผู้ค้ำประกัน (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	ก) ดำรงส่วนผู้ถือหุ้นรวมไม่ต่ำกว่า 300 ล้านบาทสหรัฐ ข) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้รวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Total Debt/Total Equity) 2 ต่อ 1 และ ค) ดำรงอัตราส่วนหนี้เงินกู้มีหลักประกันรวมต่อสินทรัพย์รวมไม่มากกว่า 7 ต่อ 1

● รายงานข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบเกี่ยวกับข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ กล่าวคือ ตามที่ได้รายงานไว้ในงบการเงินของบริษัทฯ ที่ผ่านมานั้น จากสภาพตลาดเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างมากและต่อเนื่อง (โดยดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ได้แตะจุดต่ำสุดในประวัติการณ์อันยาวนานในช่วงต้นปีนี้) จนถึงตลอดครึ่งแรกของปี 2558 ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถรักษ้อัตราส่วนข้อกำหนดทางการเงินบางข้อภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับได้ ซึ่งหลังจากที่ได้มีการเจรจากับธนาคารผู้ให้กู้รายต่างๆ บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารเหล่านั้น อันส่งผลให้ ณ ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ครบถ้วน ยกเว้นสัญญาเงินกู้หนึ่งฉบับซึ่งยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อขอผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ อย่างไรก็ตาม การผ่อนปรนของสัญญาเงินกู้ 2 ฉบับสำหรับ 2 วงเงินกู้ มีเงื่อนไขกำหนดให้ บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือจ่ายเงินใดๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

● รายงานการใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (“Rights Offering”)

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

หน่วย : บาท

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

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

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ และ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท ฟรีเซียส

กลอรี่ส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ต่อท้าย สัญญาเงินกู้ (ตามรายงานการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2557) เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดแฮนด์ไฮส์ 38,500 เดท เวทตันจำนวน 2 ลำซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“เรือSHG”) และ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“เรือ Sainty”) (เรือ SHG และเรือ Sainty รวมต่อไปนี้จะเรียกว่า “เรือทุกลำ”) ทั้งนี้ บันทึกแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วน โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ 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 จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน ซึ่งรวมไปถึงข้อกำหนดทางการเงินที่ได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

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

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อกับ Sainty (“คู่ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดท เวทตันจำนวน 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 ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างที่อู่ต่อเรือในประเทศจีน รายละเอียดดังนี้

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

● การออกและเสนอขายหุ้นกู้

ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 สำหรับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยถึงที่ประชุมบริษัทฯ มติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในลำดับต่อไป สำหรับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ รายละเอียดดังนี้

ประเภท	หุ้นกู้ทุกประเภท ชนิดระบุชื่อผู้ถือหรือไม่ระบุชื่อผู้ถือ ประเภทด้อยสิทธิหรือไม่ด้อยสิทธิ ซึ่งอาจมีหรือไม่มีประกัน และอาจมีหรือไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
สกุลเงิน	เงินบาท หรือเงินเหรียญสหรัฐและ/หรือเงินสกุลต่างประเทศอื่นๆ
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ต่างๆและ/หรือเพื่อใช้รองรับโอกาสในการซื้อเรือและ/หรือ การลงทุนและ/หรือ เพื่อใช้สำหรับค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนและ/หรือ เป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปตามความจำเป็นและ/หรือเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัทฯและกลุ่มบริษัท
จำนวนเงินรวมของหุ้นกู้ทั้งหมด	ไม่เกิน 4 พันล้านบาท (หรือเทียบเท่า) หากเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ออกหุ้นกู้ (issue date) ในแต่ละคราว
อัตราดอกเบี้ย	ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม 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
การไถ่ถอนก่อนครบ	ผู้ถือหุ้นกู้อาจมีสิทธิหรือไม่มีสิทธิขอให้บริษัทไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด และ/หรือ

กำหนดอายุ	บริษัทอาจมีสิทธิหรือไม่มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด ทั้งนี้การไถ่ถอนหุ้นกู้ให้เป็นไปตามข้อตกลงและเงื่อนไขของหุ้นกู้ที่จะออกในแต่ละคราว
การขึ้นทะเบียนตราสารหนี้	บริษัทอาจขึ้นทะเบียนหุ้นกู้ กับสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย และ/หรือศูนย์ซื้อขายตราสารหนี้อื่นใด ในประเทศไทย หรือต่างประเทศ

นอกจากนั้น ที่ประชุมฯ มีมติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในลำดับต่อไป สำหรับการมอบอำนาจให้คณะกรรมการบริหาร หรือบุคคลอื่นใดซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหาร ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัด) อำนาจต่างๆ ดังต่อไปนี้

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

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

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

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

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับซื้อพิพาทจำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาฉบับซื้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือสินค้าแห่งแรก 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 รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาฉบับซื้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร
การระงับข้อพิพาท	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาดกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาโตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาโตตุลาการ”) <ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร 2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไร
ราคาตามสัญญาใหม่ และเงื่อนไขการชำระ	ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ (จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ทั้งนี้ ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. การเพิ่มเงินงวดที่ 4 จำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำ ซึ่งในวันรับมอบเรือ จะต้องชำระให้แก่ Sanfu ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ 2. การแก้ไขจำนวนเงินงวดสำหรับรับมอบเรือ (เงินงวดที่ 5) เป็นจำนวน 14,630,625 เหรียญสหรัฐต่อลำ ซึ่งจะชำระเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
กำหนดวันรับเรือใหม่	ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใดๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558
สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน	เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำแก่บริษัทฯ <p>เงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันนั้นขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่ Sanfu และไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะจ่ายเงินตามสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวให้แก่

	<p>Sanfu ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือจนถึงวันที่มีการชำระเงินคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่บริษัทฯ และมีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะใช้คืนเงินให้แก่ Sanfu สำหรับส่วนต่างระหว่างสินเชื่อบริษัทฯไม่มีหลักประกันกับค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ได้กำหนดให้บริษัทฯได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย • ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทฯนั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อบริษัทฯไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทฯ และ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระคืนจำนวนเงินใดๆให้แก่กันตามสัญญาฉบับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ • ภายหลังจากการชำระคืนตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อบริษัทฯไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อบริษัทฯไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป
--	---

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตตันลำแรก จากผู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตตันลำแรก ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สริตา นารี” (“Sarita Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตตันลำที่สอง จากผู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2558 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตตันลำที่สอง ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สริกา นารี” (“Sarika Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14019B และหมายเลข SAM14020B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวตตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และหมายเลข SAM14020B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำตามเงื่อนไขที่ระบุสัญญาและข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิก

สัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากว่างเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 11.16 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

- **รายงานการเลิกบริษัทย่อย**

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

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

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

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2558 บริษัท พรีเมียม มินิออร์ลีส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ (“ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 28,290 เดทเวทตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

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

เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 26,472 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

ปี 2559

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

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองขนาด 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ตามสัญญาตั้งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “วิยะดานารี” (“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 ทริสเทรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

นายทะเบียนหุ้นกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

เนื่องจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ

จำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559

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

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อกับ Sainty (“ผู้อู่เรือ”) 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 (เรือศรีธยา นารี)

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2559 บริษัท พีริเชียส ไคมอนด์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 28,583 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือชลลดา นารี)

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

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือเอมวิกา นารี)

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัท พีริเชียส ริสอร์ทส์ 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 พีริเชียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 28,364 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือฝนธิดา นารี)

เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2559 บริษัท พรินเซส ซิตี้ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 29,503 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก ซึ่งเป็นราคาตลาด
- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14023B และหมายเลข SAM14024B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”)

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ นับตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14023B และหมายเลข SAM14024B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่สามารถส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนดตามสัญญา
- การลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทจำนวน 4 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องมาจากสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 8 ลำ (“สัญญาสั่งต่อเรือ”) สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 63,345 เดทเวตันจำนวน 8 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130126 ถึง SF130133 ทั้งนี้ รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาฉบับข้อพิพาททั้ง 4 ฉบับ มีดังต่อไปนี้

 - ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130126 หมายเลข SF130127 หมายเลข SF130128 และหมายเลข SF130129 (“เรือสี่ลำที่ยังคงอยู่”) ได้ลดลงเป็น 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่อลำ
 - ในวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่อลำ แก่บริษัทฯ โดยเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันนี้จะคำนวณโดยอ้างอิงผลของข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับข้อพิพาทลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และ SF130125 และ
 - Sanfu จะชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 หมายเลข SF130131 หมายเลข SF130132 และหมายเลข SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ โดยนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายสำหรับรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ โดยหลังจากการชำระคืนเงินงวดดังกล่าวแล้ว สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 หมายเลข SF130132 และหมายเลข SF130133 จะถูกยกเลิก อย่างไรก็ตาม สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130

จะยังคงมีผลบังคับโดยจะมีการแก้ไขบางเงื่อนไขในสัญญาซึ่งจะได้เปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯต่อไปเมื่อคู่สัญญาได้ลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาส่งต่อเรือแล้ว

- 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 ตามสัญญาส่งต่อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. และ

Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”) ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ชื่อว่า “สาวิตรี นารี” (“Savitree Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

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

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 บริษัทฯ และผู้ต่อเรือ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมจำนวน 1 ฉบับ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) สำหรับสัญญาส่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 เพื่อส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130130 (“เรือ”) รายละเอียดหลักๆของสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

1. ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือได้ลดลงเป็น 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม จะมีการเปลี่ยนแปลงราคาตามสัญญาส่งต่อเรือโดยอ้างอิงราคาตลาดของเรือก่อนการรับมอบเรือ โดยคู่สัญญาจะร่วมกันรับผิดชอบในส่วนต่างระหว่างราคาตลาดของเรือ ณ เวลาส่งมอบกับราคาตามสัญญาส่งต่อเรือ ฝ่ายละเท่าๆกัน (“ราคาตามสัญญาส่งต่อเรือที่แก้ไข”)

2. เงื่อนไขการชำระราคาได้แก้ไขเป็น ดังต่อไปนี้

(ก) งวดที่ 1

จำนวนเงิน 3.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคารหลังจากที่ผู้ซื้อได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร เพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ 1 แล้ว

(ข) งวดที่ 2

จำนวนเงิน 3.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคาร หลังจากเกิด 2 เหตุการณ์ครบดังนี้ (1) ผู้ซื้อได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ 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 จะครบกำหนดชำระพร้อมกับการส่งมอบเรือ

3. วันส่งมอบเรือจะถูกแก้ไขให้เป็น ในวันที่หรือหลังวันที่ 10 มกราคม 2561

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือซารินี นารี)

เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 บริษัท ฟริเชิส แคปปิตอลส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 23,724 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศเนวิส ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14025B และหมายเลข SAM14026B ซึ่งได้ลงนามกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ ฉบับลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14025B และหมายเลข SAM14026B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือโซลธ นารี)

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2559 บริษัท ฟริเชิส ริเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 27,079 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่ส่งจากผู้ต่อเรือ Sanfu

เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่ส่ง ตามสัญญาส่งต่อเรือกับ 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	จ่ายเงินงวดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่	631,296,125
2	ชดเชยเงินสดส่วนที่ขาดในการดำเนินงาน / เงินทุนหมุนเวียน / 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 ลิมิเตด (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 프리เชียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (Precious Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือสุชาดา นารี)

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2559 บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 23,732 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรืออภิสรานารี)

เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 บริษัท 프리เชียส ลาภูนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก

18,596 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือปริณดา นารี)

เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 23,720 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรืออูรี นารี)

เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 บริษัท ฟรีเซียส การ์เนตส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 28,415 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในสาธารณรัฐเซเชลส์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- การแต่งตั้งประธานคณะกรรมการตรวจสอบต่ออิกวาระ

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ทราบถึงการแต่งตั้งนายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ (กรรมการอิสระ) ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ต่ออิกวาระเป็นเวลา 2 ปี โดยให้มีผลนับจากวันที่ 24 สิงหาคม 2559 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 ซึ่งได้จัดประชุมขึ้นเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2559 เวลา 09.00 น. ณ สำนักงานจดทะเบียนบริษัทฯ

- รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือบุษรา นารี)

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2559 บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 18,573 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ 2 ฉบับสุดท้าย สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14027B และหมายเลข

SAM14028B ซึ่งได้ลงนามกับผู้อู่เรือ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับสุดท้าย ฉบับลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ระหว่าง ผู้ซื้อ กับ Sainty (“ผู้อู่เรือ”) เพื่อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM14027B และหมายเลข SAM14028B (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทั้งสองลำ”) เนื่องจาก Sainty ไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสองลำภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกให้ Sainty คืนเงินงวดจำนวน 2.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่ห้าจากตู้ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2559 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่ห้า ตามสัญญาสั่งซื้อเรือ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “สุนิสา นารี” (“Sunisa Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย
 - รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองจำนวน 1 ลำ (เรือวิจิตรานารี) เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2559 บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 28,646 เดทเวทตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไลบีเรีย ราคาขายเรือเป็นเงิน 1.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
 - การแก้ไขข้อสัญญาบางประการในสัญญาสั่งซื้อเรือ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 และ SF130130 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ และ Sanfu (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ตกลงโดยการลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทฉบับที่ 2 ในการขยายระยะเวลาการส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 63,345 เดทเวทตัน ตัวเรือหมายเลข SF130127 จากเดิม ก่อนหรือในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2559 เป็นในระหว่างวันที่ 4 และ 7 เมษายน 2560 โดยคู่สัญญาจะกำหนดวันที่ส่งมอบเรือที่แน่นอนในภายหลัง ทั้งนี้ การขยายระยะเวลาส่งมอบเรือดังกล่าว อยู่ภายใต้เงื่อนไขว่า Sanfu จะต้องต่ออายุหนังสือค้ำประกันการชำระเงินงวดสำหรับสัญญาดังกล่าวภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2559
- นอกจากนั้น คู่สัญญายังได้ตกลงโดยการลงนามบันทึกข้อตกลงว่า ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 (ฉบับแก้ไข) สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 จะไม่มีค่างวดใดๆถึงกำหนดชำระ ก่อนวันที่ 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 ในประเทศเม็กซิโก ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้
- | | |
|------------------------|--|
| ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด (“PSLIL”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 1,160 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,160 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เม็กซิโก) ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน PSLIL ที่ได้ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ไลเทอรัเรจ ลิมิเตด (“ILL”)
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	10,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 10,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (เมอร์เซียส) 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 เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินไทย บาท หนี้จากหุ้นกู้ ทั้งหมดรวมจำนวน 1,960 ล้านบาท จะถูกสวอป (swap) เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐในอนาคตอันใกล้ เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย

ปี 2560

- **รายงานการเลิกบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2560 บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด (Precious Shipping (Mauritius) Limited) บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศเมอริเชียส (“บริษัทย่อย”) ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด (Precious Shipping (Mauritius) Limited)
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	10,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 10,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินงานใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- **การแต่งตั้งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ**

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 บริษัทฯ อ้างถึงการพ้นจากตำแหน่งกรรมการเนื่องจากการเกษียณอายุของนาย สุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และการแต่งตั้งนางลิน เยน คีอ็อก เป็นกรรมการอิสระ โดยที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 ซึ่งจัดขึ้นในวันอังคารที่ 4 เมษายน 2560 เวลา 14.00 น. ห้องประชุม 10310 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง 1880 โรงแรมอวานี เอเทรียม เลขที่กรุงเทพมหานคร 10310 ประเทศไทย

บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ทราบถึงการแต่งตั้งดังต่อไปนี้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 10310 โรงแรมอวานี .น 16.00 เวลา 2560 เมษายน 4 ซึ่งได้จัดประชุมขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 2560/2 เอเทรียม

- นายกำธร ศิลาอ่อน ให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2560
- นางลิน เยน คีอ็อก ให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 4 และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 2560 เมษายน 2 ปี

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

เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวางบรรทุก 18,486 ตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในสาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่หักจากอู่ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวทตันลำที่หัก ตามสัญญาสั่งซื้อต่อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “สโรชา นารี” (“Sarocho Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
- รายงานการเลิกบริษัทย่อย
เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560 บริษัท พรีเมเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด (Precious Storage Terminals Limited) และบริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด (Nedtex Limited) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศไทย ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้
 1. ชื่อบริษัทย่อย บริษัท พรีเมเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด (“PSTL”)
 - ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 6,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 60,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 100 บาท
 - สัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 69.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน PSTL ที่ได้ชำระบัญชี
 - เหตุผลของการชำระบัญชี ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
 - ผลกระทบจากการชำระบัญชี ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
 2. ชื่อบริษัทย่อย บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด (“NTL”)
 - ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 10,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 100,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 25 บาท
 - สัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 69.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน NTL ที่ได้ชำระบัญชี
 - เหตุผลของการชำระบัญชี ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
 - ผลกระทบจากการชำระบัญชี ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas (“ธนาคาร BNP”) เมื่อ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร BNP (“สัญญา”) เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สโรชา นารี” (ตัวเรือหมายเลข SF130127) (“เรือ”) ซึ่ง Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (“อู่ต่อเรือ Sanfu”) ได้ส่งมอบให้กับบริษัท พรีเมเชียส เกรส ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560 รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทพรีเมเชียส เกรส ฟิทีอี ลิมิเตด (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้กู้ร่วม (“ผู้กู้ร่วม”)
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas (“ธนาคาร BNP”)
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP

ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เงินกู้จะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ก) 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข) ร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสติดต่อกันเป็นระยะเวลา 32 งวดๆละ 338,542 เหรียญสหรัฐ เริ่มตั้งแต่ 3 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 5,416,656 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินงวดสุดท้ายของเงินกู้ทั้งนี้ หากเงินกู้ที่เบิกถอนมีจำนวนน้อยกว่าวงเงินกู้สูงสุด จำนวนการชำระคืนแต่ละงวดและงวดสุดท้ายจะลดลงตามสัดส่วนเงินกู้ที่ได้เบิกถอนจริง
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การจำนำหุ้นในบริษัทเจ้าของเรือ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของเจ้าของเรือ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ ● เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ● ผู้กู้ร่วมสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้จากผลกำไร (ไม่รวมเงินต้นที่ได้รับคืนจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 9 ลำกับกับเรือชื่อ Sainty) เว้นแต่จะมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้นและเหตุผิคนัดนั้นยังคงดำเนินต่อไป

● **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่1 (PSL-W1)**

เมื่อ 13 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งแรกเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 23 ถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น.
(เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 30 มิถุนายน 2560
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน

5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือดราฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 28 มิถุนายน 2560 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและขีดคร่อมสั่งจ่าย “บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)”

5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 29 มิถุนายน 2560 เวลา 15.30 น.

ธนาคาร	กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	35 ถนนสุขุมวิท ซอย 3 คลองเตย วัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ชื่อบัญชี	บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
หมายเลขบัญชี	000-6-12153-5
เอกสารอ้างอิง	โปรคระบุนหมายเลขทะเบียนผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิ รายละเอียดเพิ่มเติมของบัญชีธนาคารสำหรับการโอนเงินจากต่างประเทศ มีดังนี้
Swift Code	KRTHTHBK
Correspondent	Bank of New York, New York, USA
Swift Code	IRVTUS3N
Fed Wire	021000018

6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ

- 6.1 ใบแสดงความจำนงในการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่ได้กรอกข้อความถูกต้อง ชัดเจน และลงลายมือชื่อครบถ้วนแล้ว (ท่านสามารถขอรับแบบฟอร์มใบแสดงความจำนงในการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญโดยติดต่อได้ที่บริษัทฯตามข้อมูลในข้อ 7 ด้านล่างหรือดาวน์โหลดแบบฟอร์มได้ที่ <http://www.preciousshipping.com/index.php?lang=th>)
- 6.2 ใบสำคัญแสดงสิทธิฯ หรือใบแทนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกโดย บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

6.3 เอกสารประกอบการแสดงตน

- 1 บุคคลธรรมดา สัญชาติไทย : สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาบัตรข้าราชการ/สำเนา บัตรพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมสำเนาทะเบียนบ้าน (ในกรณีที่มีการเปลี่ยนชื่อ/ชื่อสกุล ซึ่งทำให้ชื่อ/ชื่อสกุล ไม่ตรงกับใบสำคัญแสดงสิทธิ ให้แนบเอกสารที่ออกโดยหน่วยงานราชการ เช่น ทะเบียนสมรส ใบหย่า ใบแจ้งเปลี่ยนชื่อ/ชื่อสกุล เป็นต้น) พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนา
- 2 บุคคลธรรมดา สัญชาติอื่น : สำเนาหนังสือเดินทางที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องหรือสำเนาบัตรประจำตัวอื่นที่ออกโดยหน่วยงานราชการและเป็นภาษาอังกฤษ (หรือคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรอง หากเอกสารดังกล่าวไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษ)
- 3 นิติบุคคลสัญชาติไทย :
 - 3.1 สำเนาหนังสือรับรองที่กระทรวงพาณิชย์ออกให้ไม่เกิน 6 เดือนก่อนวัน กำหนดการใช้สิทธิ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง โดยผู้มีอำนาจลงนามของนิติบุคคลนั้น และประทับตราสำคัญของนิติบุคคล (ถ้ามี) และ
 - 3.2 สำเนาเอกสารตามข้อ 1 หรือ 2 (แล้วแต่กรณี) ของผู้มีอำนาจลงนามที่ได้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง
- 4 นิติบุคคลสัญชาติอื่น :
 - 4.1 สำเนาหนังสือสำคัญการจัดตั้งนิติบุคคล และ/หรือ หนังสือรับรองของนิติบุคคล ที่เป็นภาษาอังกฤษ (หรือคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรองหากเอกสารดังกล่าวไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษ) พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องโดยผู้มีอำนาจลงนามของนิติบุคคลนั้น และประทับตราสำคัญของนิติบุคคล (ถ้ามี) และ
 - 4.2 สำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามที่ได้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาเอกสาร ตามข้อ 4.1 ที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องเอกสารตามข้อ 4.1 และ 4.2 ซึ่งผู้มีอำนาจลงนามลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องแล้วจะต้องได้รับการรับรองลายมือชื่อโดย Notary Public และมีอายุไม่เกิน 12 เดือนก่อนวันกำหนดการใช้สิทธิ

6.4 หลักฐานการชำระเงินตามข้อ 5 ด้านบน

7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ

บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)
(เรียนคุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน เลขานุการบริษัท)
เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : (66)2-696-8856 (66)2-696-8854
โทรสาร : (66)2-236-7654

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือฉบับสุดท้าย สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 ซึ่งได้ลงนามกับอู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (“อู่ต่อเรือ Sanfu”)

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า สัญญาสั่งต่อเรือฉบับ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับต่อสร้างเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 63,345 เดทเวทตันลำสุดท้าย ตัวเรือหมายเลข SF130130 (“เรือ”) (“สัญญา”) ได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2560 เนื่องจากอู่ต่อเรือ Sanfu ไม่สามารถปฏิบัติตามหนึ่งในเงื่อนไขบังคับก่อนได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากไม่มีการจ่ายเงินล่วงหน้าให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu สำหรับเรือลำนี้ ดังนั้น ทางอู่ต่อเรือ Sanfu จึงไม่ต้องชำระคืนเงินงวดใดๆ ให้แก่บริษัทฯ

ทั้งนี้ เมื่อรวมการยกเลิกสัญญาฉบับดังกล่าวข้างต้น รายการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือ Sanfu ได้เสร็จสมบูรณ์ลง โดยมีการรับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์ทั้งหมดจำนวน 6 ลำ และมีการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือขนาดอัลตราแมกซ์ทั้งหมดจำนวน 4 ลำ

- **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ครั้งที่ 2 (PSL-W1)**

เมื่อ 13 กันยายน 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งที่สองเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 22 ถึงวันที่ 28 กันยายน 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น. (เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 29 กันยายน 2560
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน
 - 5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือดราฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 27 กันยายน 2560 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและจัดพร้อมส่งจ่าย “บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)”
 - 5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 28 กันยายน 2560 เวลา 15.30 น.

ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการแจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560

6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม

- **รายงานการเลิกบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560 บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด (Thebes Pte. Ltd.) และบริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด (Regidor Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- | | |
|------------------------|---|
| 1. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด (“Thebes”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 2 เหรียญสิงคโปร์ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์ |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน Thebes ที่ได้ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |
| 2. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด (“Regidor”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 2 เหรียญสิงคโปร์ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์ |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน Regidor ที่ได้ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |

- **รายงานผลกระทบจากการอนุญาตตุลาการซึ่งเกี่ยวกับสัญญาฉบับข้อพิพาท ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)**

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2560 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า ขณะนี้ ข้อพิพาทภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทดังกล่าวได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาตตุลาการที่เมืองลอนดอน โดยตามคำชี้ขาดฉบับลงวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2560 คณะอนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่าบริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

ดังนั้น ในกรณีที่ไม่มีฝ่ายใดยื่นอุทธรณ์คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนี้ สิ้นเชื้อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ที่บริษัทฯ ได้รับมาจาก Sanfu ก่อนหน้านี้นี้ภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาททั้งสองฉบับข้างต้นและสัญญาฉบับข้อพิพาทอีกจำนวน 4 ฉบับ (ซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2559) จะถึงกำหนดชำระคืนให้แก่ Sanfu พร้อมดอกเบี้ยรวมไปถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายสูงสุดไม่เกิน 750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ภายในหนึ่งปีนับจากวันที่มีคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ กล่าวคือ ภายในวันที่ 4 ตุลาคม 2561

- **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ครั้งที่ 3 (PSL-W1)**

เมื่อ 12 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งที่สองเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 22 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น. (เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 29 ธันวาคม 2560
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน

5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือดราฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 27 ธันวาคม 2560 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและขีดคร่อมสั่งจ่าย “บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)”

5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 28 ธันวาคม 2560 เวลา 15.30 น.

ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการแจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560

6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม

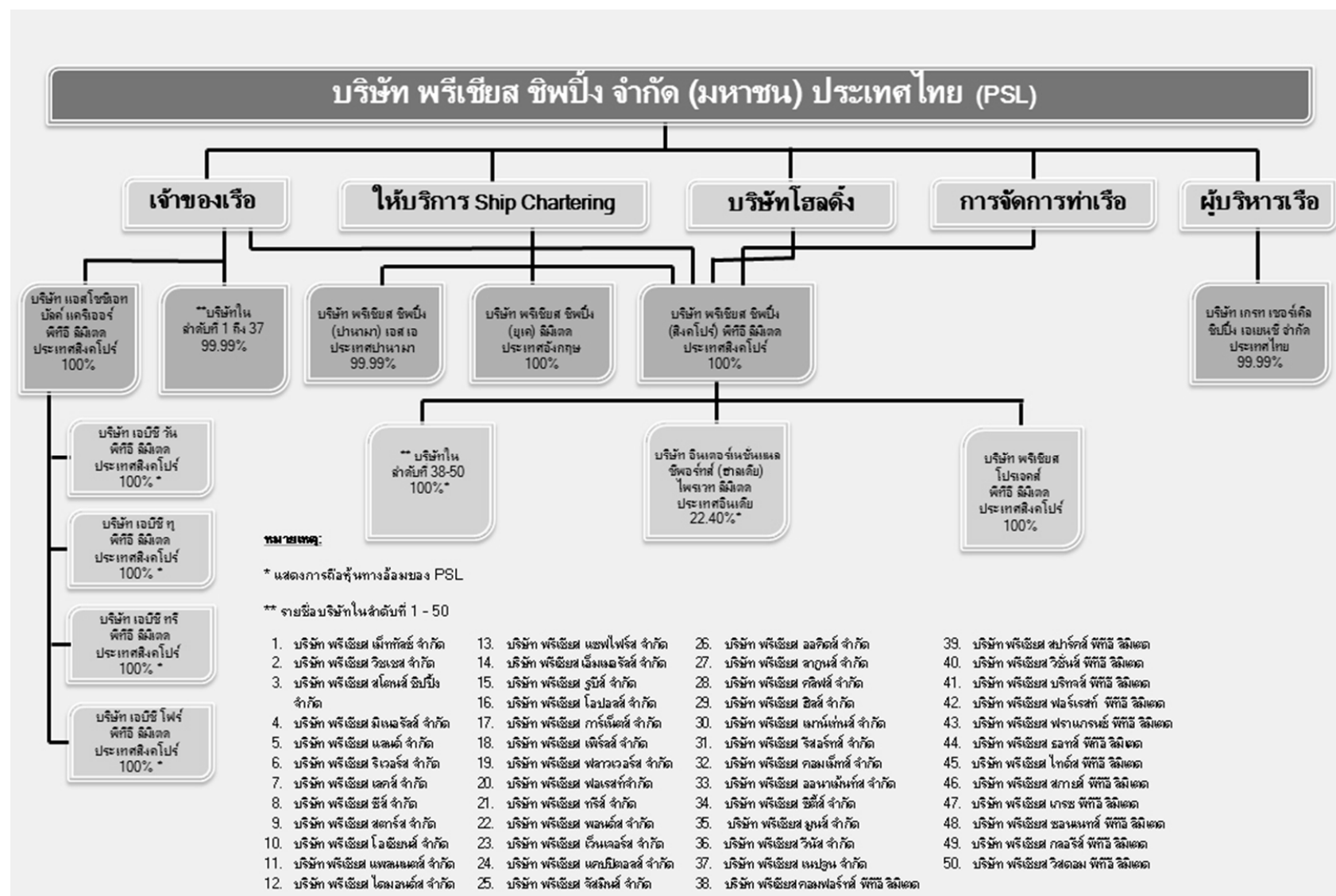
- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
เมื่อ 18 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 ตันเวตตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สุนิสนารี” (ตัวเรือหมายเลข SF130129) (“เรือ”) ซึ่งบริษัทย่อยได้รับมอบจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2559 ทั้งนี้ วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ

รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้:	บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด (“บริษัทย่อย”)
ผู้ให้กู้:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
วัตถุประสงค์:	เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ

จำนวนเงินกู้:	ไม่เกิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย:	LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:	จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน:	<ul style="list-style-type: none"> • การจดทะเบียนเรือเป็นลำดับแรก; และ • การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ
ข้อตกลงทางการเงิน:	<p>บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยมีพิจารณาเป็นรายปีจากงบการเงินรวมสิ้นปีที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 • ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา • ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ:	<ul style="list-style-type: none"> • เรือต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย • ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ จะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่จะมีกำไรสะสมและไม่มีเหตุผิวนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

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

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

ฟิโอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือ แอนด์ไฮส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมเดินเรือได้รวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแอนด์แมกซ์ 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 ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแอนด์ไฮส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน 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 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 ในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจากอยู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาส่งต่อเรือ ในปี 2560 สัญญาส่งต่อเรือจำนวน 1 สัญญา สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 1 ลำ ได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เนื่องจากอยู่ต่อเรือไม่สามารถจัดหาหนังสือค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดแรกได้ เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแอนด์ไฮส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแอนด์ไฮส์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแอนด์ไฮส์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

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

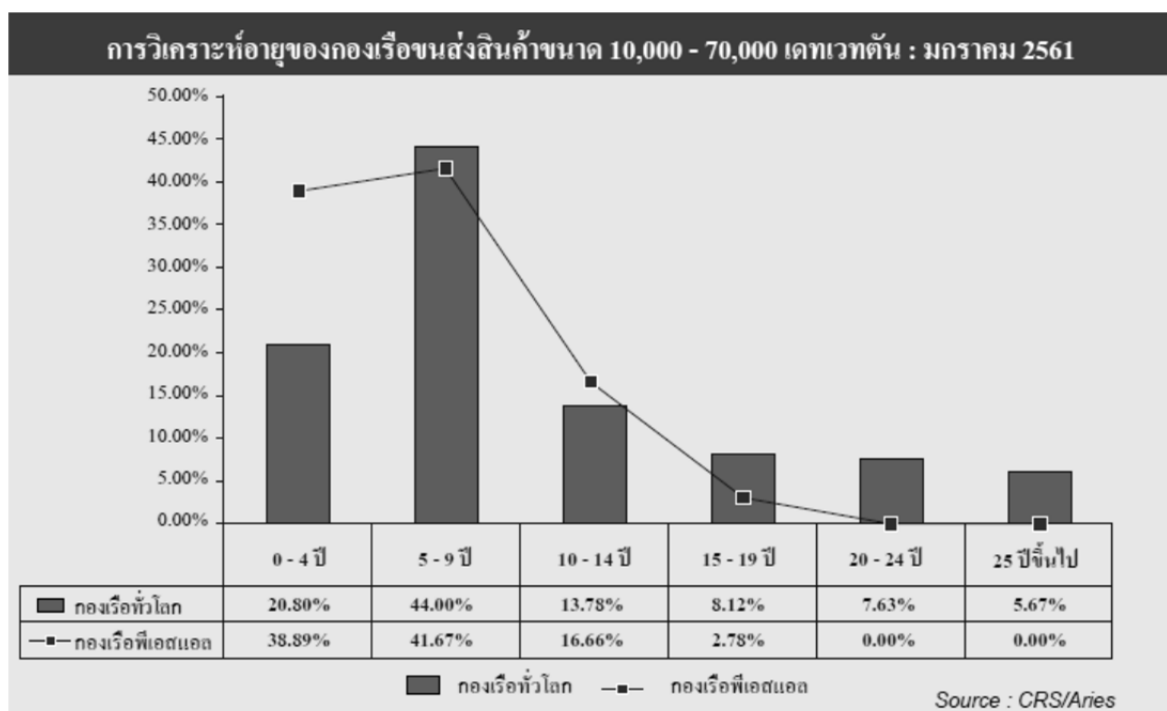
การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

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 อย่างไรก็ดีตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ดีตาม ในปี 2554 - 2560 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 2561



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2558		2559		2560	
สินค้าการเกษตร	95	21.03%	80	19.18%	69	18.90%
ซีเมนต์	94	20.80%	114	27.34%	120	32.88%
เหล็ก	71	15.70%	51	12.23%	42	11.51%
ปุ๋ย	44	9.73%	32	7.66%	26	7.12%
แร่ธาตุและสินแร่	44	9.73%	60	14.38%	39	10.68%
ถ่านหิน	47	10.40%	45	10.76%	29	7.95%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	15	3.32%	9	2.16%	6	1.64%
อื่นๆ	42	9.29%	26	6.29%	34	9.32%
รวมทั้งสิ้น	452	100.00%	417	100.00%	365	100.00%

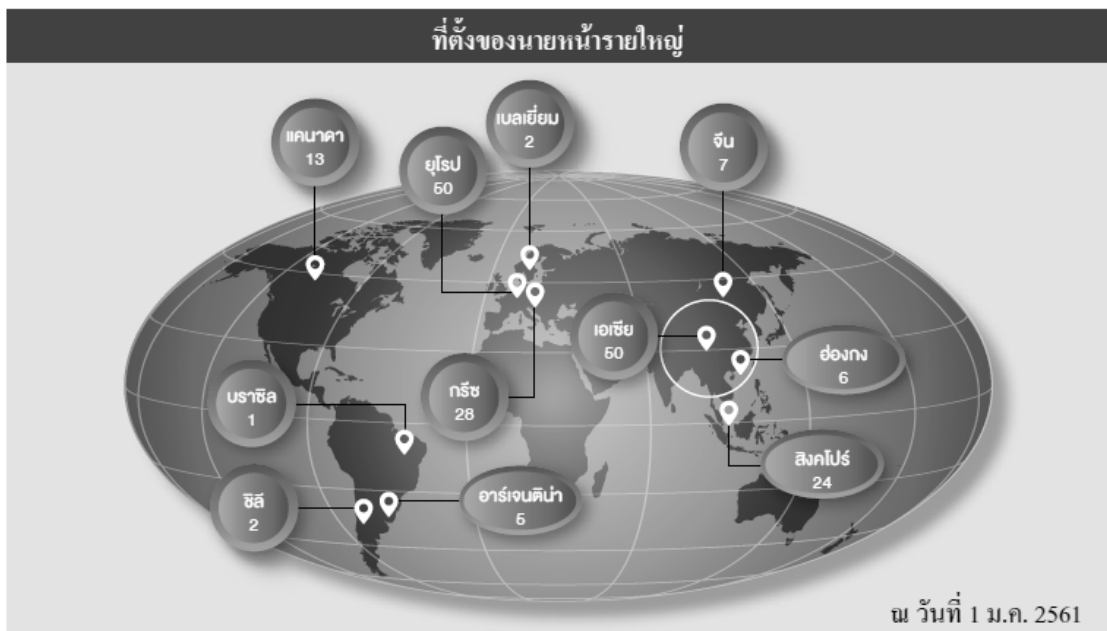
2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2558		2559		2560	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	67	14.82%	34	8.15%	21	5.75%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	385	85.18%	383	91.85%	344	94.25%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



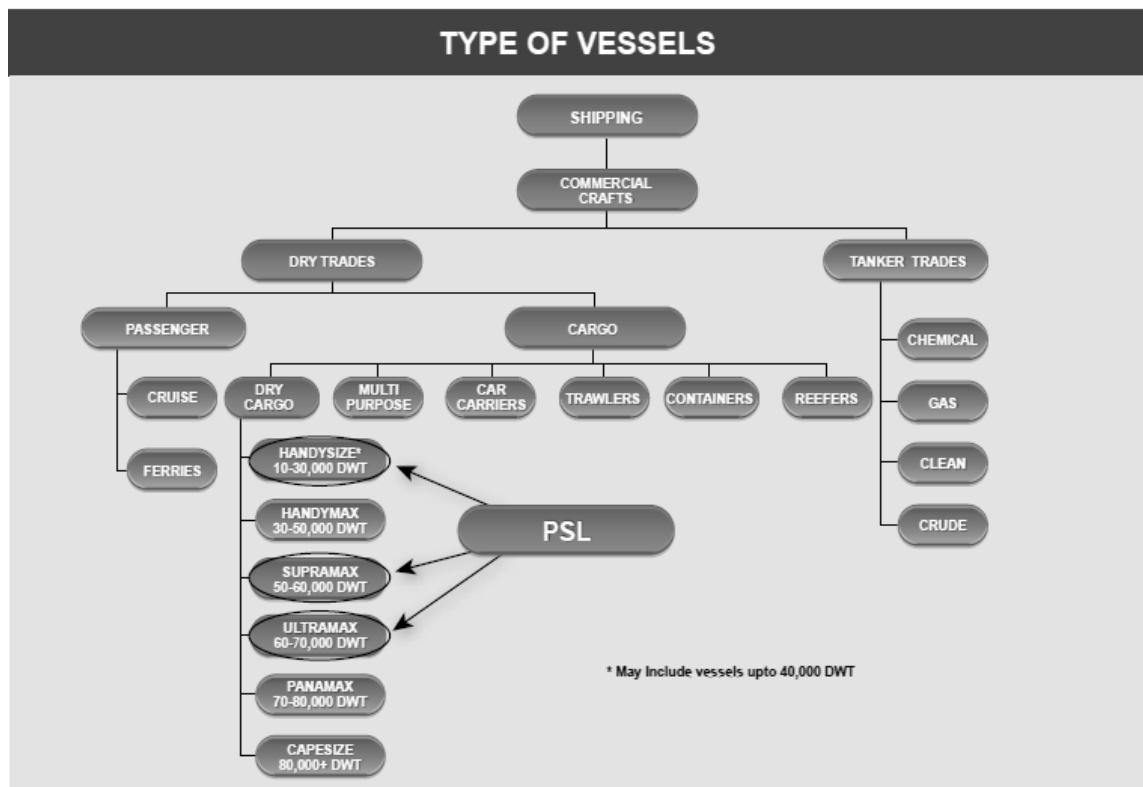
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้ารอง (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้ารอง ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปูน แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 70,000 เดทเวตัน มีประมาณ 7,077 ลำ โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 105 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

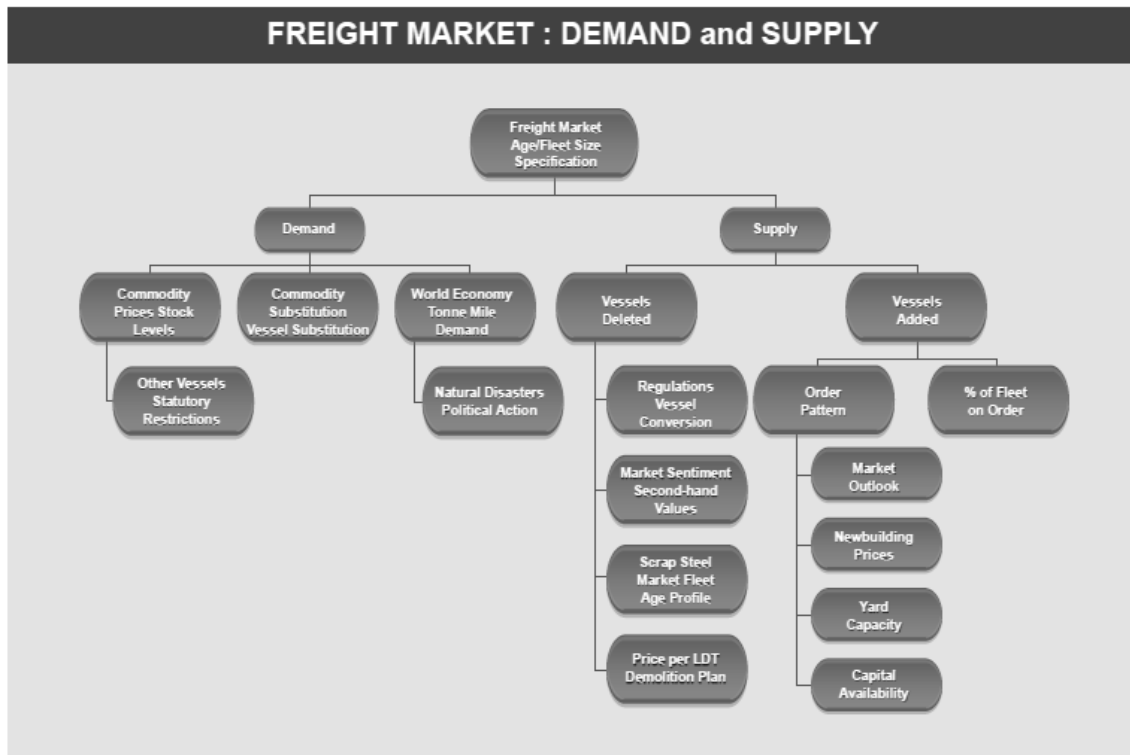
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจาก

วิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทศมากขึ้น ในปี 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 - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการณ์การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทศต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์

ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นจาก 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 มาอยู่ที่ระดับ 1,366 จุด ณ สิ้นปี 2560 เนื่องจากในไตรมาสแรกของทุกปีเป็นช่วงที่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทศของซบเซาอันเนื่องมาจากวันหยุดตรุษจีนและการส่งมอบเรือใหม่ซึ่งถูกเลื่อนมาจากปลายปีก่อน ดัชนี BDI จึงตกไปอยู่ที่ 685 จุด เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งเป็นจุดต่ำสุด ในปี 2560 ถึงแม้ว่าการปลดระวางเรือในปี 2560 มีปริมาณน้อยกว่าเมื่อ 2 ปีก่อน การขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนถือเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยพยุงให้ตลาดอยู่ในระดับที่ดีกว่าที่คาดการณ์ ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวขึ้นไปแตะ 1,743 จุด เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 ซึ่งเป็นระดับที่สูงที่สุดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่อยู่ในระดับต่ำ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง ประกอบกับการที่อนุญาตการจัดการน้ำถ่วงเรือที่มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 และการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2563 เป็นต้นไป จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นจาก 2 ปีก่อน และบริษัทฯ หวังว่าจะได้เห็นการปรับตัวที่ดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทศตลอดปี 2561 และปีต่อไป

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ค่าอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

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

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร

- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฟาระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตร สำหรับบรรทุกินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเล ความเร็วขณะเรือเปล่า 14.5 ไมล์ทะเล อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 30 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 10 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Antwerp/Skaw สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่น รวมถึงประเทศจีน 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 อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหรร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีการวางเรือขนาดแฮนดี้ไชล์ (BHSI)

ดัชนีการวางเรือขนาดแฮนดี้ไชล์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 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 ระยะเวลา

ประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2560)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่ฟิเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของฟิเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะขนานน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้น สัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (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 จะต้องมิดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพิ่มเติมจากแผน SEEMP ที่เรือทุกลำต้องมี ในปี 2559 IMO ได้รับรองให้เรือทุกลำต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 ซึ่งครั้งแรกจะเป็นรายงานสำหรับรอบปีปฏิทิน 2562 ทั้งนี้ แผน SEEMP จะรวมถึงวิธีการการจัดทำรายงานดังกล่าว

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ก่ออยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ Low Sulphur MGO กับเครื่องยนต์หลักกับเรือที่มีอยู่นั้นถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดนี้มีความหนืดต่ำและมีคุณสมบัติในการหล่อลื่นต่ำ

ช่วงที่สามซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ทำหายอย่างมาก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางเลือกอีกทางที่สามารถทำได้ คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือ ซึ่งก็ถือเป็นเรื่องที่ทำหายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในขณะที่เรือมีการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา

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

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ 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 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์กเมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a maritime labour certificate) และ ใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance)

เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยกลุ่ม IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงินมาใช้ปฏิบัติ การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชย ในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs จะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับกองเรือของบริษัทฯ เรือแต่ละลำของบริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวจาก P+I Clubs ที่เกี่ยวข้องแล้ว

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption /Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนู หรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการ

ปนเปื้อน 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 ในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยาม (STCW) ของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางทะเลที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้

การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาก็จะเกิดขึ้นในอนาคต 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 การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 – 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน มีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 อนุสัญญาดังกล่าวได้บรรลุข้อกำหนดที่วางไว้และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำใหม่ที่มีการวางกระดูกเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับการสำรวจเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO อนุมัตินั้นไม่ได้รับการยอมรับจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งมีความเข้มงวด USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้นแต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงเดือนธันวาคม 2558 ยังไม่ได้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือใดๆ อย่างไรก็ตาม ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2560 ระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 6 แบบได้รับการอนุมัติจาก

USCG แล้ว ดังนั้น เรือที่ถึงกำหนดทำ Dry Dock ภายหลังจากเดือนมกราคม 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 เรือบางลำอาจจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือก่อนที่ข้อกำหนดของ IMO จะมีผลบังคับใช้

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเลที่จัดทำโดย IMO ได้มีการตกลงว่า ภายในรอบปีแรกที่มีการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 จะต้องมีการกำหนดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์รวมอยู่ในระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่รู้จักหรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุมติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า

13. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code)

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

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่ง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปฏิกูลและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

15. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

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

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา ทำเครื่องหมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือทุกลำที่มีขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมิใบรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อรับรองว่ามีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมถึงแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือ และเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 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 โดยเรือที่เข้าทำดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ 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 พื้นที่

สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)

- เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) 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
 - ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการเตรียมการเพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวตามกำหนดได้
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))

17. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือหรือไม่ โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจนอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองต่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องราวร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้ปาร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

3 ปัจจัยความเสี่ยง

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

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนการบริหารงานของ บริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารของทุกฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผลการประเมินความเสี่ยงต่างๆ จะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของแรงงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ดี ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการ

ทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อมและกฎระเบียบพาณิชย์อื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้ โดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา รวมถึงการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านี้นั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ ได้ใช้นโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรมและเหมาะสม บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่า จะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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

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

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆอยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Swap ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯมีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

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

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

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

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

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS)

ทำให้เกิดความยืดหยุ่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ โดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ดี ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯมีโอกาสเข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 41.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 59.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯจะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือเก่าที่ขายหรือที่ปลดระวางไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ที่ได้ลงนามในปี 2556 และ ปี 2557 และการรับมอบเรือใหม่เหล่านี้ได้เพิ่มกำลังกองเรือของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำมากเป็นประวัติการณ์ หลังจากลดลงต่ำสุดในปีที่แล้ว (ปี 2559) เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผัดเจื่อนไขหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยเป็นข้อจำกัดในการระดมเงินสดเพื่อใช้ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า หรือเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวใน

การดำเนินกิจการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดยในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้บางฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้รับเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ 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 ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือ เมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนชั่วคราวในการดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน โดยบริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2561 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไรมูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่มคืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่ง

เป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัท นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับราคาสินค้าและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดียและประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 - ปี 2558) อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน ผลกระทบซึ่งเกิดขึ้นอยู่สามารถเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - 2559 ซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ อาจประสบกับความเสียหายจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลียงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง 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 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 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 มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตรา

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

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

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ให้บริการเช่าเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมด 4 ลำกับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งซีเมนต์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 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) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดซบเซาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือ

แม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

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

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกระบวนการอนุญาตตลาดการกับต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตตลาดการกับต่อเรือจีนหนึ่งแห่งอันเนื่องมาจากผู้ต่อเรือดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากผลของกระบวนการอนุญาตตลาดการเหล่านี้ยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงที่จะเป็นฝ่ายแพ้คดี อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้มีที่ปรึกษาทางกฎหมายจากสำนักงานกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

- ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อมาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผิดเงื่อนไขในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นจากแหล่งที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง หากภาวะตลาดตกต่ำอย่างต่อเนื่องหรือแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น
- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของบริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตราบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาท)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาท)
1	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	9.30	9.50
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	14.40	12.00
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	15.16	12.50
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	13.82	11.50
5	จรพา นารี	ไทย	2548	33,720	13.84	11.50
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	14.51	12.00
7	มธุรี นารี	ไทย	2551	30,193	13.82	11.50
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	12.94	10.50
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	16.31	13.50
10	ลลิตา นารี	ไทย	2555	33,869	16.65	14.00
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	23.80	20.50
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	24.24	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	20.55	18.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	20.81	18.50
15	วิธดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	21.41	18.50
เรือขนาดเอ็นดีไอส์ 15 ลำ		รวม		494,875	251.56	215.00
		ค่าเฉลี่ย		32,992	16.77	14.33
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	21.37	18.50
17	กัระพา นารี	ไทย	2554	56,823	21.42	18.50
18	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	11.42	9.50
19	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	12.27	10.00
20	วิภาดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.77	12.50
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	23.70	20.50
22	บารมี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	23.87	20.50
23	ขญานิ นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	23.26	20.00
24	คารณ นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	23.54	20.00
เรือขนาดซูเปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	175.62	150.00
		ค่าเฉลี่ย		55,707	19.51	16.67
25	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	25.17	22.50
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	25.35	22.50
27	ศรिता นารี	ไทย	2558	62,964	24.81	22.50
28	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	24.65	22.50
29	ดาวิตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	24.65	24.00
30	ศรिता นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	24.92	24.00
31	ศุภิตา นารี	ไทย	2559	63,007	25.12	24.00
32	ศโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	26.07	25.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	200.74	187.00
		ค่าเฉลี่ย		63,126	25.09	23.38
33	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	21.88	30.00
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	22.38	29.50
35	ชัยญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	22.12	29.50
36	คณยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	22.89	32.00
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	89.27	121.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	22.32	30.25
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,585,805	717.19	673.00
		ค่าเฉลี่ย		44,050	19.92	18.69

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560
** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ลดลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเจนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทิจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย และให้บุคคลภายนอกเช่า โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 20.79 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

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 2560

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 170 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ “ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น” ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2560 นี้

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B - SAM14028B (“เรือ”)

เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้ง 12 ลำ เนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญาเพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B รวมจำนวน 8.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐจาก CEXIM เนื่องจากยังไม่มีคู่สัญญาฝ่ายใดยื่นเสนอข้อพิพาทภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับเรือทั้งสามลำดังกล่าวนี้

ในเดือนมีนาคม 2560 บริษัทฯ (และตัวแทน) ได้รับเงินจำนวน 0.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 6.25 ล้านบาท จากผู้ต่อเรือ สำหรับส่วนต่างระหว่างดอกเบี้ยที่บริษัทฯ ได้รับคืนจาก CEXIM ภายใต้หนังสือค้ำประกัน สำหรับตัวเรือสามลำ คือ ตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B กับดอกเบี้ยที่ผู้ต่อเรือต้องชำระคืนภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือของเรือทั้งสามลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้บันทึกเงินจำนวน 0.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากจำนวนเงินข้างต้นซึ่งรับโดยตัวแทนเป็นลูกหนี้

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนดังกล่าวจากตัวแทนแล้ว

สำหรับเรือที่บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นยังคงขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และผู้ต่อเรือ (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) (ไม่รวมเรือสามลำที่บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนจาก CEXIM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากคู่ต่อเรือ 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	คู่ต่อเรือ บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	คู่ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	คู่ต่อเรือ 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 2560)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของผลการดำเนินงานในไตรมาสสุดท้าย	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารเอชเอส 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 ตรีเพรค จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2560
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
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่มีการใช้สิทธิ	0 หน่วย
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆ ไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ จนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559

เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	1. BBB- โดยบริษัท ตรีศรเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558 2. BB+ โดยบริษัท ตรีศรเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559 3. BB+ โดยบริษัท ตรีศรเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2560
ผู้แทนผู้ออกหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท ฟรีซิส ซัพพลาย 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
ผู้แทนผู้ออกหุ้นกู้	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 프리เซต เมทัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท 프리เซต วิซเซต จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท 프리เซต ติโตนต์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท 프리เซต มินอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท 프리เซต แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท 프리เซต ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท 프리เซต เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท 프리เซต ซีดี จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท 프리เซต สตาร์ต จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท 프리เซต โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท 프리เซต แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท 프리เซต ไคมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท 프리เซต แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท 프리เซต เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท 프리เซต รูบี้ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท 프리เซต โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท 프리เซต การ์เบ็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท 프리เซต เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท 프리เซต ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท 프리เซต ฟอเรท จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท 프리เซต ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท 프리เซต ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท 프리เซต เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท 프리เซต แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท 프리เซต จัดมินต์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
26	บริษัท 프리เซ็ท ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท 프리เซ็ท ลากูเน่ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท 프리เซ็ท คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท 프리เซ็ท ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท 프리เซ็ท เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท 프리เซ็ท ริตอร์นส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท 프리เซ็ท ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท 프리เซ็ท คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท 프리เซ็ท ออานาเม้นท์ จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท 프리เซ็ท นูเน่ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท 프리เซ็ท วินด์ จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท 프리เซ็ท เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านการเทคนิค
39	บริษัท 프리เซ็ท ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โสดคิง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ
40	บริษัท 프리เซ็ท คอมฟอร์ทส์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท 프리เซ็ท สตาร์คส์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท 프리เซ็ท วิชั่นส์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท 프리เซ็ท บริดจส์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท 프리เซ็ท ฟอเรสต์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท 프리เซ็ท ฟวาร์แกรนด์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท 프리เซ็ท ซอธส์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท 프리เซ็ท ไทคัต ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท 프리เซ็ท สกายด์ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท 프리เซ็ท กลอเรีย ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท 프리เซ็ท วิดคอม ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท 프리เซ็ท เกรซ ฟิสิกัล ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
52	บริษัท พรินเซส ซอนเนทส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญดิงกโปร	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรินเซส โปรเจกต์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลดิ้ง คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรินเซส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท พรินเซส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ชิพพอร์ตส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารเคาท์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 38	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารเคาท์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 39-52 และ 54-58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	<ul style="list-style-type: none">บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	<ul style="list-style-type: none">ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th
ธนาคารหลัก	<ul style="list-style-type: none">ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.thธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.comธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย อาคารเอ็กซิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.thธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์ 1 Wallich Street #30-01 Guoco Tower Singapore 078881 โทรศัพท์ : 65-6260-0111 Website : https://www.dnb.no
ผู้สอบบัญชี	<ul style="list-style-type: none">บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เข็มขัดศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) คู่ ป.ฉ. 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	<ul style="list-style-type: none">WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com