

รายงานประจำปี 2563



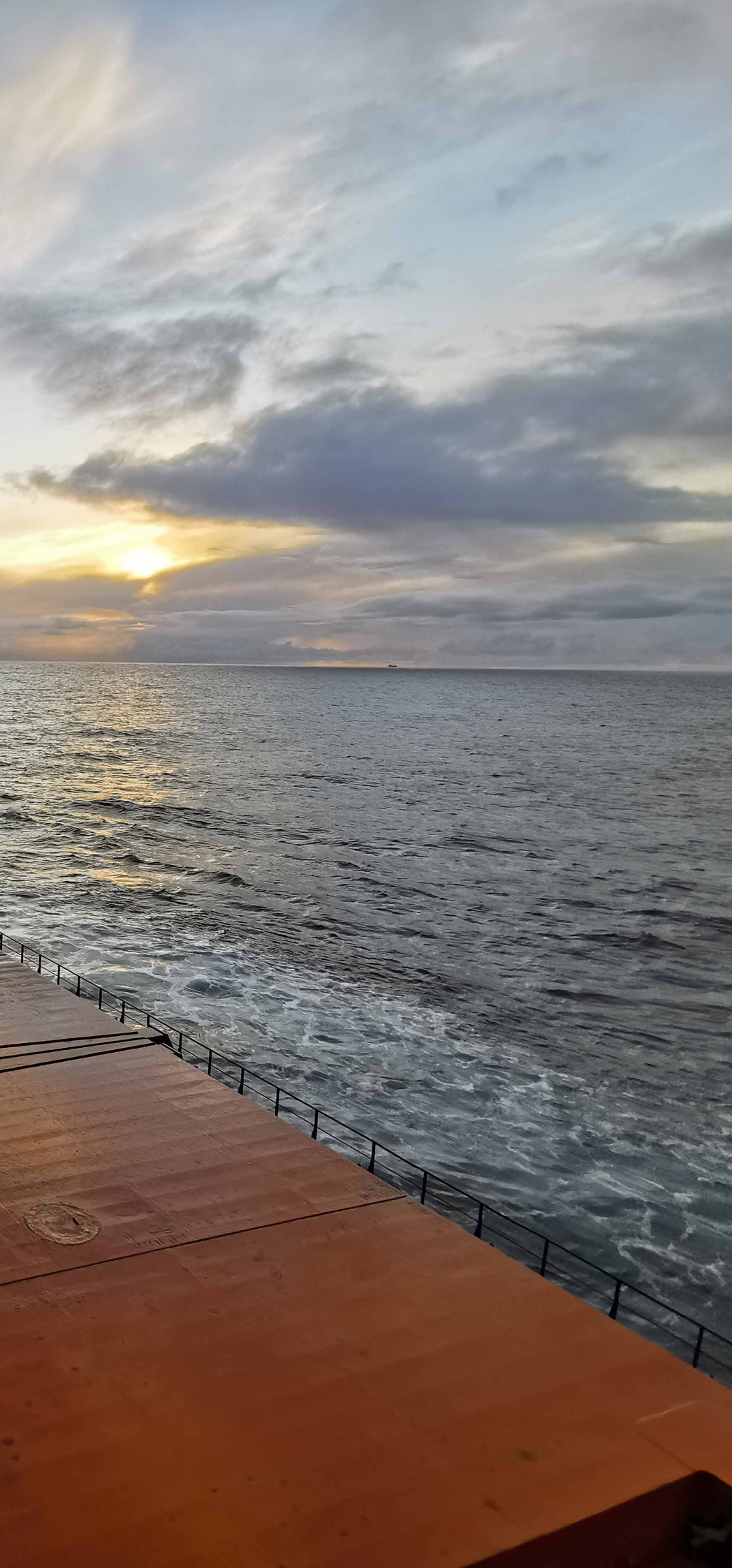
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก

โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก





ค่านิยม



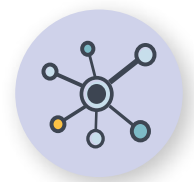
ความซื่อสัตย์สุจริต



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



นวัตกรรม





สารบัญ

รายงานจากคณะกรรมการ	4
ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินการ	33
ภาพรวมการประกอบธุรกิจ	34
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	42
กองเรือ	61
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	62
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	64
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	72
การบริหารความเสี่ยง	73
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	83
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	130
ข้อพิพาททางกฎหมาย	144
ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ	145
โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร	146
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	160
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	189
รายงานคณะกรรมการบริหาร	193
รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	194
รายงานคณะกรรมการสรรหา	195
รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	196
การควบคุมภายใน	197
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	199
ส่วนที่ 3 ผลการดำเนินงานทางการเงิน	207
จุดเด่นทางการเงิน	208
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานทางการเงิน	210
งบการเงิน	211
เอกสารแนบ	
1 รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร	323
2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	349
3 คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี	350
4 คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ	370

รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 32 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ตลาดค่าระวางเรือและดัชนี BDI

- โปรดดูวิดีโอที่น่าสนใจ beautiful video by BIMCO & ITN (<https://www.bimco.org/ShipsMakeTheWorldGo>) ซึ่งเกี่ยวกับบทบาทของเรือและคนประจำเรือ 1.7 ล้านคนที่ทำหน้าที่บนเรือเหล่านี้
- ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงเผชิญปัญหาเรื่องความไม่สมดุลกันระหว่างภาคอุปสงค์และภาคอุปทาน โปรดดูส่วนถัดไปสำหรับคำอธิบายโดยละเอียดในเรื่องนี้
- ปี 2563 แบ่งได้เป็นสองช่วง ช่วงครึ่งแรกของปีเกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองส่งผลให้อุปสงค์ลดลงและภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกอย่างเฉียบพลัน ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ในปี 2472 เหล่าผู้เชี่ยวชาญได้ออกมาบอกว่าตลาดสินค้าแห่งเทกองถูกทำลายโดยสิ้นเชิง แต่ในขณะเดียวกัน จีนและแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐที่ประกาศเมื่อเดือนพฤษภาคมทำให้ตลาดสินค้าแห่งเทกองและอุปสงค์กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง!
- ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI อยู่ที่ 685 จุดในครึ่งปีแรก และ 1,444 จุดในครึ่งปีหลัง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 110) โดยเริ่มต้นปีอยู่ที่ 976 จุดและ ณ สิ้นปีในวันที่ 24 ธันวาคม 2563 อยู่ที่ 1,366 จุด (เพิ่มขึ้นร้อยละ 40)
- เพื่อเป็นการเน้นย้ำถึงสถานการณ์ข้างต้น ในครึ่งแรกของปีอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 7,186 เหรียญสหรัฐและ ในครึ่งหลังของปีเฉลี่ยอยู่ที่ 18,913 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163!) อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 11,976 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 มกราคมและลดลงเป็นระดับต่ำที่ 1,992 เหรียญสหรัฐในวันที่ 14 พฤษภาคม จากนั้นเพิ่มขึ้นสูงไปเป็น 34,896 เหรียญสหรัฐในวันที่ 6 ตุลาคมและสิ้นสุดปีที่ 16,633 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม ในขณะที่อัตราค่าบริการของกองเรือสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.73 ในระหว่างปี 2563!
- เงินนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลในสัดส่วนร้อยละ 19.9 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 และจากออสเตรเลียในสัดส่วนร้อยละ 62.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในปี 2563



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

- ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลลดลงร้อยละ 1.2 ในขณะที่ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากการที่ปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ไกลกว่าถูกแทนที่ด้วยปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ใกล้กว่า ปัจจัยนี้ได้ส่งผลกระทบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในช่วงครึ่งปีแรก
- เครื่องดักจับเขม่าควันได้ถูกติดตั้งบนเรือกว่า 3,000 ลำ ซึ่ง “สิ้นเปลือง” กว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐหรือมากกว่านั้น ซึ่งเงินเหล่านี้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจริง ๆ เช่น การลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่านี้
- การเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ซึ่งประเมินโดย Clarksons Research ที่ลดลงร้อยละ 2.19 และโดยนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในช่วงปี 2563
- การส่งออกข้าวของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.9 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 14.4 ล้านตันในปี 2563
- จำนวนสุกรของจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการกำจัดโรคไข้หวัดหมูแอฟริกันทำให้ต้องมีการนำเข้าถั่วเหลืองและข้าวโพดปริมาณมาก
- ผู้บริโภคชาวอเมริกันชำระหนี้จำนวนมากในช่วง โควิด-19 เมื่อเทียบกับช่วงวิกฤตการเงินโลก ดังนั้นอาจมีการใช้จ่ายจำนวนมากเมื่อมีการฉีควัคซีนอย่างแพร่หลาย การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของตัวเลข GDP ของสหรัฐอเมริกา!
- เจ้าหน้าที่ธนาคารกลางสหรัฐคาดการณ์ว่าปี 2564 จะ “น่าประทับใจ!”
- ท่าเรือ LA รายงานการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 ในเดือนตุลาคม 2563 เมื่อเทียบกับเดือนตุลาคม 2562 ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 114 ปี!
- การนำเข้าและส่งออกของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 และร้อยละ 9.9 ในเดือนกันยายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนกันยายน 2562
- การส่งออกของจีนไปยังสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 46 ในเดือนพฤศจิกายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2562
- สหรัฐฯส่งออกถั่วเหลืองในปริมาณ 27.3 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- สหรัฐฯส่งออกข้าวสาลีในปริมาณ 1.9 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 8.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562



- จินนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 11.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 49 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,170 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 304.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 100.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินผลิตเหล็กในปริมาณ 1,053 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินส่งออกเหล็กในปริมาณ 53.7 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 16.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าเหล็กในปริมาณ 20.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 51.9 จุดในปี 2563 เนื่องจากมาตรการกระตุ้นต่าง ๆ ของรัฐบาลจีน
- การเติบโตของ GDP ในปี 2563 ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 2.3 ซึ่งเป็นเศรษฐกิจหลักเพียงแห่งเดียวที่เติบโตในปี 2563 รัฐบาลจีนได้กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพิ่มความต้องการสินค้าแห่งเทกอง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP ของจีนจะเติบโตร้อยละ 8.1 ในปี 2564
- สหภาพยุโรปเห็นชอบมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเนื่องจากโควิด-19 มูลค่า 2.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!
- รัฐบาลและธนาคารกลางของประเทศต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลังมากกว่า 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งน่าจะส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ในแง่ดัชนีเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 - ปี 2565
- ปรากฏการณ์ลานีญา (La Nina) ได้เกิดขึ้นและอาจนำไปสู่การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในครั้งแรกของปี 2564
- GDP ของสหราชอาณาจักรลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 11.4 ในปี 2563
- GDP ของญี่ปุ่นหดตัวร้อยละ 5.4 ในปี 2563
- GDP ของอินเดียหดตัวร้อยละ 12.2 ในปี 2563
- GDP ของสิงคโปร์หดตัวร้อยละ 6.7 ในปี 2563
- ในเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่า GDP โลกในปี 2563 ลดลงร้อยละ 3.5 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2564 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ในปี 2565 การคาดการณ์ล่าสุดของ IMF ในเดือนมกราคมสำหรับอัตราการเติบโตของ GDP ปี 2564 มีดังนี้ ประเทศออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 ประเทศฝรั่งเศสเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ประเทศเยอรมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.5 ประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ประเทศอิตาลีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศเนเธอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศซาอุดีอาระเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ประเทศเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศสเปนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ประเทศอังกฤษเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 และประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 ทั้งนี้ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงสำหรับการคาดการณ์ GDP ในปี 2564 สำหรับ ประเทศเดนมาร์กเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศกรีซเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศนิวซีแลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 ประเทศนอร์เวย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศสวีเดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศไต้หวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 และประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากการรายงานครั้งล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2563
- โควิด-19 ยังคงเป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศและต่อเศรษฐกิจโลก หากภัยคุกคามนี้ค่อย ๆ ลดลงไปภายในครั้งแรกของปี 2564 ซึ่งดูเหมือนจะมีความเป็นไปได้ที่ชัดเจนเนื่องจากมีวัคซีนมากกว่าสามชนิดที่พัฒนาเป็นผลสำเร็จก่อนสิ้นปี 2563 หากเป็นเช่นนั้นการขนส่งจะกลับสู่ภาวะปกติภายในครึ่งหลังของปี 2564
- ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่งในปี 2563 เราหวังว่าตลาดตราสารหนี้ / ตราสารทุนจะเปิดอีกครั้งในช่วงปี 2564 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตอนนี้ที่เราเริ่มวัคซีนพร้อมใช้งานแล้ว



- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเป็นสนธิสัญญาการค้าเสรีที่ลงนามในเดือนพฤศจิกายนโดย 15 ประเทศเศรษฐกิจหลัก (ซึ่งมี GDP รวมทั้งสิ้น 26 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ซึ่งรวมถึงจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์และ 10 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะกระตุ้นการค้าในภูมิภาคและลดความเสี่ยงจากการต่อต้านโลกาภิวัตน์
- ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ของสหรัฐอเมริกาได้ให้คำมั่นว่าจะใช้จ่ายเงิน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการสร้างถนน สะพาน และจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า
- ในที่สุด Brexit ก็เสร็จสิ้น ซึ่งถือได้ว่าปัจจัยความไม่แน่นอนนี้ที่อาจส่งผลกระทบต่อตลาดได้หมดไป!
- สนธิสัญญา EU-China ได้ลงนามในเดือนพฤศจิกายนเพื่อให้สหภาพยุโรปสามารถเข้าถึงการลงทุนในจีนได้
- อัตราการส่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปัจจุบัน (ณ สิ้นปี 2563) อยู่ที่ร้อยละ 6.07 (ปริมาณร้อยละ 4.39 เป็นกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณร้อยละ 6.99 เป็นกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือคิดเป็นปริมาณรายไตรมาสต่ำสุดในรอบกว่า 20 ปี!
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดเวทตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเดเวทตัน) มากกว่าปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ (13.87 ล้านเดเวทตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- การรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 8.23 ล้านเดเวทตันในปี 2562 เป็น 15.1 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) ในปี 2563 แม้ว่าการปิดเมืองอันเนื่องมาจาก โควิด-19 จะทำให้การรีไซเคิลหยุดชะงักอยู่หนึ่งไตรมาส
- โควิด-19 ทำให้เกิดการล่าช้าในการขนส่งจากความแออัด การเปลี่ยนเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงการปิดกั้นเรือเป็นการเพิ่มระยะทางในแง่ตันไมล์ และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือเป็นเวลา 14 วันส่งผลให้อุปทานของเรือทุกกลุ่มลดลง
- เจ้าของเรือยังคงลดความเร็วในการแล่นเรือลงเพื่อช่วยลดภาคอุปทาน
- การที่บริษัท อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการใช้ประโยชน์ของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับต่ำที่เพียงร้อยละ 0.84 ในปี 2564
- การใช้ประโยชน์ของอุปทานในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าปริมาณการใช้ประโยชน์ของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ที่ลดลงร้อยละ 2.19 ถึงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 (ซึ่งความแตกต่างเกิดจากการประมาณการของ Clarksons Research และ Analysts) คาดว่าอัตรานี้จะกลับกันในปี 2564 และ ปี 2565 โดยคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในแง่ตันไมล์จะมากกว่าการใช้ประโยชน์ของอุปทานสุทธิในแต่ละปีของทั้งสองปีนี้
- ณ สิ้นปี 2563 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 56.2 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบัน (31.71 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 9.85 และ 24.48 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 4.18) ซึ่งเรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากจะต้องมีการลงทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่ากำมะถันต่ำ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) ที่ราคาสูง และอาจต้องเผชิญกับกฎเกณฑ์อื่น ๆ หลังปี 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้
- อีกวิธีหนึ่งในการมองแนวโน้มในอนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณเรือที่ส่งต่อใหม่ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 55.06 ล้านเดเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2566) ว่าคิดเป็นปริมาณร้อยละ (ร้อยละ 6.07) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2563 และพิจารณาว่าครั้งสุดท้ายที่มีตัวเลขต่ำเช่นนี้เกิดขึ้นเมื่อใด คำตอบคือในช่วงกลางทศวรรษหรือปี 2528!
- ข้อมูลจาก Clarksons แสดงให้เห็นการใช้ประโยชน์ของกองเรือที่ร้อยละ 3.84 ในปี 2563 (จากปริมาณ 873.43 ล้านเดเวทตัน เป็นปริมาณ 906.99 ล้านเดเวทตัน) มุมมองของบริษัทฯ ต่อการใช้ประโยชน์ของภาคอุปทานภายในสิ้นปี 2564 และปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 1.84 และร้อยละ 0.22 (จากปริมาณ 906.99 ล้านเดเวทตัน เป็นปริมาณ 923.66



ล้านเคเวทตันภายในสิ้นปี 2564 และจากนั้นเป็นปริมาณ 925.73 ล้านเคเวทตันภายในสิ้นปี 2565) โดยคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือประมาณ 16 ล้านเคเวทตันต่อปี และมีอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 15 ต่อปีในปี 2564 และปี 2565

- หากการคาดการณ์ของบริษัทฯ ที่คาดว่าภาคอุปทานจะเติบโตร้อยละ 1.84 เป็นไปตามคาด ปี 2564 ควรเป็นปีที่มีการเติบโตอย่างสมเหตุสมผลเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลก ที่ร้อยละ 5.5 ซึ่งได้คาดการณ์โดย IMF
- หากภาคอุปทานได้รับผลจากการที่เรือเก่าหลายลำต้องถูกรีไซเคิล การลดความเร็วในการเล่นเรือลงโดยเจ้าของเรือที่เหลืที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และการต้องจอดเรือในอู่แห้งสำหรับเจ้าของเรือที่ต้องนำเรือเข้าตรวจเรือพิเศษขณะที่เรือมีอายุมากกว่า 20 ปี หากเป็นเช่นนี้ตลาดจะได้รับประโยชน์จากปริมาณเรือที่มีอยู่อย่างจำกัดในด้านอุปทาน

ครั้งนี้จะแตกต่างจากที่เคยเป็นมาจริงหรือไม่?

Signs Of A Recovery – This time *it is* different!

Capes TCE (Year)	2009*	2016**	2020**	2021 (as of 27 Jan)**
Start	\$8,997 (2 Jan)	\$4,811 (4 Jan)	\$11,976 (2 Jan)	\$16,656 (4Jan)
Low	\$8,997 (2 Jan)	\$1,985 (17 Mar)	\$1,992 (14 May)	\$16,656 (4 Jan)
High	\$93,197 (3 Jun)	\$19,515 (17 Nov)	\$34,896 (6 Oct)	\$26,489 (13 Jan)
End	\$37,191 (24 Dec)	\$10,078 (23 Dec)	\$16,409 (23 Dec)	\$17,790 (27 Jan)
Demand (BillionTonnemiles)	-3.36%	+2.10%	-2.19% to +0.5%^	+4.36% (+6.7% DNB)
Chinese Stimulus	USD 578 bn	-	USD 667 bn	-
Orderbook / Fleet ratio	+80.49%	+17.99%	+6.07%	-
Net Supply Growth	+9.23%	+2.40%	+3.84%	+1.7% (+1.5% DNB)

- **Recycling:** 2019 = 8.23 MDWT, 2020 = 15.10 MDWT (+83.5%).

- **Old Age Profile** 20+ years of age end of 2020 = **56.23 MDWT / 6.20%** of existing fleet.

Note: * 2009 basis the Baltic 172K Capesize Index (4 Routes).

** 2016, 2020 & 2021 basis the Baltic 180K Capesize Index (5 Routes)

[^]Clarksonsexplanationfor the varyingestimates It is worth making clear that the dry bulk trade forecastson ShippingIntelligenceNetwork(derivedfrom the Dry Bulk Trade Outlook)are producedby ClarksonsResearch,an independentpart of the ClarksonsGroup, whilethe analyst's report is producedby the dry cargo analystsw ithinthe brokingdepartment at ClarksonsPlatou Whilewe generallyhave a wellalignedview of the markets, it is not uncommon – particularlyin sucha dramatic and volatileyearas 2020 – for our forecaststo showsome differences It is worthpointingout that trackingevery singletonne of dry bulktrade, and its exacttrade route, is not possible, and so any tonne-mile trade estimate publishedby either ClarksonsResearchor the ClarksonsPlatou analysts representestimatesbasedon a selectionof trade flowsand assumptionsand the methodologyusedmay not be the same. Bothestimatesdo howevershowa cleartonne-mile bonus' comparedto the estimatedgrow thrate of dry bulktrade in tons lastyear. We are also currentlyworkingon the Januaryeditionof the DBTO – the firstsincefull-year data became availablefor some trade flows, whichmay welllead to some upwardsrevisionsto our trade positionfor full year 2020. It willlikelyalso be a few months until completefull year 2020 data is availablefor all countriesand commodities,so there may wellbe further small changesto estimatespublishedfrom both ourselves and the dry cargoanalysts

Precious Shipping PCL

Source: Clarksons

เพื่อให้เข้าใจการนำเสนอภาพด้านบนได้ดีขึ้น โปรดอ่านคำอธิบายดังต่อไปนี้:

- บริษัทฯ ได้เลือกปี 2552 (ปีที่ถัดจากการเกิดเหตุการณ์วิกฤตการเงินโลก), ปี 2559 (ปีที่แย่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับธุรกิจขนส่งทางทะเล) และปี 2563 (ปีที่เกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ โควิด-19) เพื่อนำเสนอภาพด้านบน
- ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปี 2552 มีมากถึงร้อยละ 81 และตัวเลขนี้อธิบายว่าเพราะเหตุใดอุตสาหกรรมจึงอยู่ในภาวะถดถอยเป็นเวลา 12 ปีหลังจากนั้น (ปี 2552 ถึง ปี 2563) เพียงแค่พยายามรองรับอุปทานส่วนเกินนี้
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้เหล็กมูลค่า 578 พันล้านเหรียญสหรัฐทันทีหลังจากวิกฤตการเงินโลก ส่งผลให้ดัชนี BDI พุ่งตัวจาก 663 จุดในวันที่ 5 ธันวาคม 2551 สู่ระดับสูงที่ 4,291 จุดในวันที่ 3 มิถุนายน 2552 และแตะจุดสูงสุดที่ 4,661 จุดในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2552



- ปี 2559 เป็นปีที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ (ร้อยละ 2.4 เทียบกับร้อยละ 2.1) ในขณะที่ยังคงคืนทุนกับอุปทานส่วนเกินที่เกิดขึ้นหลังจากวิกฤตการเงินโลก ในปี 2559 ยังมีสัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือสูงถึงร้อยละ 18 และไม่ได้รับประโยชน์จากแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจใด ๆ ของรัฐบาลจีน ทำให้เป็นปีที่แย่ที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- ในปี 2563 อุปสงค์ลดลงในครั้งแรกของปีแต่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในครึ่งหลังของปี สำหรับตัวเลขการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ในปีนี้อยู่ระหว่างติดลบร้อยละ 2.19 (ข้อมูลจากการวิจัยของ Clarksons) ถึงบวกร้อยละ 0.50 (ข้อมูลจากนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou) อัตราค่าเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาของเรือขนาดเคปไซส์เปลี่ยนแปลงจากค่าเฉลี่ยที่ 7,186 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี เป็นค่าเฉลี่ยที่ 18,913 เหรียญสหรัฐในครึ่งหลังของปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163) แม้กองเรือขนาดเคปไซส์จะเติบโตร้อยละ 3.73 ในระหว่างปี สิ่งนี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความสมดุลของอุปทานและอุปสงค์
- ทำไมปี 2564 ถึงแตกต่าง? สัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือ (ร้อยละ 6.07) อยู่ในจุดต่ำสุดในรอบ 20 ปีหรือนานกว่านั้น ซึ่งหมายความว่าแม้ว่าจะมีการปลดระวางเรือในปริมาณน้อย แต่อุปทานเรือใหม่ก็มีไม่มากซึ่งส่งผลให้เจ้าของเรือต่าง ๆ สามารถทำเงินได้ในช่วงไม่กี่ปีข้างหน้าเนื่องจากคาดว่าอุปสงค์จะยังคงขยายตัวต่อไป
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เคเวตตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเคเวตตัน) มากกว่าปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ (13.87 ล้านเคเวตตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีก่อนร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- เรือที่มีอายุเกิน 20 ปีคิดเป็นร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบันซึ่งสูงกว่าสัดส่วนระหว่างปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือที่ร้อยละ 6.07 ณ สิ้นปี 2563
- คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2563 ถูกจำกัดเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยยาวนานถึง 12 ปี ธนาคารไม่ปล่อยเงินกู้แก่เจ้าของเรือ ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่ง เรือขนาดอัลตราแมกซ์อายุ 5 ปีขายในราคา 16 - 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบกับเรือขนาดอัลตราแมกซ์สั่งต่อใหม่ขายอยู่ที่ราคา 26 - 27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แทบจะไม่ต้องคิดเลยว่าควรซื้อเรือมือสองมากกว่า และความไม่แน่นอนอย่างมากเกี่ยวกับกฎระเบียบใหม่เกี่ยวกับก๊าซเรือนกระจกที่ทำให้คำสั่งต่อเรือใหม่มีจำนวนลดลง
- อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 16,656 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคมและเพิ่มสูงถึง 26,489 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 มกราคม และปิดที่ 15,675 เหรียญสหรัฐในวันที่ 29 มกราคม 2564 ซึ่งเป็นอัตราค่าระวางในเดือนมกราคมที่สูงที่สุดในรอบกว่าทศวรรษ เรากล้าพูดใหม่ว่าช่วงเวลาที่ดีกำลังจะมาถึง?
- ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในปี 2593 จะอยู่ที่ 3.5 เท่าของปริมาณการขนส่งในปี 2551 โดยต้องใช้เรือเพิ่มขึ้น 3.5 เท่า แต่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกกฎเกณฑ์ว่าก๊าซเรือนกระจกจะต้องลดลงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2551!
- เรือที่สร้างด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในหลังจากปี 2568 จะมีอายุการใช้งานลดลงเหลือเพียง 10 ปีถึง 15 ปีก่อนที่จะถูกแทนที่ด้วยเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์เพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับในอนาคต
- กฎระเบียบใหม่ภายใต้การกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ อาจบังคับให้เจ้าของเรือที่มีเรืออายุ 20 ปีซึ่งเป็นเรือที่ใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงต้องปลดระวางเรือเหล่านั้นซึ่งจะทำให้ภาคอุปทานมีการลดลงมากขึ้นหลังปี 2566
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐในปลายเดือนพฤษภาคม 2563 ซึ่งมากกว่าที่เคยออกหลังวิกฤตการเงินโลกเกือบร้อยละ 16 เพื่อต่อสู้กับโควิด-19 ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองในปี 2564 และหลังจากนั้น
- รัฐบาลและธนาคารกลางต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลัง 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐซึ่งน่าจะส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 / ปี 2565



- ปี 2564 มีอัตราการเติบโตของอุปสงค์ที่ร้อยละ 4.36 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 6.7 (ข้อมูลจาก DNB Markets) เทียบกับอัตราการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 1.7 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 1.5 (ข้อมูลจาก DNB Markets) ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเช่าเหมาลำเป็นเวลามีอัตราที่แข็งแกร่งและปี 2564 จะเป็นจุดเริ่มต้นของรายได้ที่แข็งแกร่งสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

เหตุการณ์สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2563

กระบวนการอนุญาโตตุลาการของบริษัทฯ กับ Sainty ได้สิ้นสุดลงด้วยความสมัครใจของทั้งสองฝ่าย โดยผลจากระงับข้อพิพาทมีดังต่อไปนี้

1. บริษัทฯ ได้รับเงินสดตามสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐในวันที่ 29 กรกฎาคม 2563
2. เมื่อเทียบกับจำนวนเงินดังกล่าวข้างต้น เงินจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐได้เคยแสดงเป็น “เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ” ภายใต้สิทธิประโยชน์ของงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ
3. “เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ” ดังกล่าวได้ถูกล้างออกและแทนที่ด้วยจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายใต้รายการเงินสดในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ
4. ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้แสดงรายการขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดจำนวน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ
5. การขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงในจำนวนเดียวกัน กล่าวคือจำนวน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
6. บริษัทฯ ได้ดำเนินการดังกล่าวข้างต้นด้วยความจำเป็นที่จะต้องนำเงินสดเข้าสู่บริษัทฯ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
7. จากการระงับข้อพิพาทนี้ บริษัทฯ ได้ประหยัดค่าใช้จ่ายทางกฎหมายเพิ่มเติมเป็นจำนวนกว่า 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และประหยัดเวลาในการจัดการ
8. การจัดการความไม่แน่นอนจากคดีความออกไปจะช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ

ในวันที่ 19 พฤษภาคม และ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการแก้ไขข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้รุ่น PSL206A และหุ้น PSL211A

1. บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนจำนวน 392 ล้านบาทเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 จำนวน 627.2 ล้านบาทเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 จำนวน 282.24 ล้านบาทเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2564 และอีกจำนวน 329.28 ล้านบาท จะไถ่ถอนในวันที่ 12 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่นนี้มีเงินต้นคงเหลือจำนวน 329.28 ล้านบาท ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 9 ธันวาคม 2564
2. บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนจำนวน 359 ล้านบาทเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 โดยหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่นนี้อีกจำนวน 359 ล้านบาทในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 หุ้นกู้รุ่นนี้มีเงินต้นคงเหลือจำนวน 2,872 ล้านบาท ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 22 กรกฎาคม 2565

บริษัทฯ ยังคงมีความตั้งใจที่จะไถ่ถอนหุ้นกู้ทั้งสองรุ่นก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน

บริษัทฯ ได้พยายามลดต้นทุนทางการเงินโดยรวมผ่านการทำรายการรูปแบบใหม่กับลูกค้ารายหนึ่งของบริษัทฯ การติดนอกรอบเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาลักษณะนี้ทำให้เกิดอีกหนึ่งประวัติศาสตร์แรกสำหรับ PSL

1. PSL ดำเนินการให้ได้รับค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าเป็นระยะเวลาหนึ่งปี สำหรับสัญญาเช่าระยะยาวของเรือ 5 ลำ ในวันที่ 1 ตุลาคม 2563
2. ค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 26.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



3. PSL สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดอย่างมากระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า
4. สิ่งนี้นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและไม่เคยมีใครทำได้มาก่อน!
5. เมื่อพิจารณาถึงสถานะของตลาดทุน ธนาคารไม่เต็มใจที่จะปล่อยเงินกู้ และเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาดทั่วโลก สิ่งที่เกิดขึ้นนี้เปรียบเสมือนเป็นสิ่งเหลือเชื่อ!
6. PSL ใช้เงินที่ได้มาจำนวน 4.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐในการชำระเงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวก่อนกำหนดเป็นระยะเวลาหนึ่งปีให้แก่ธนาคารผู้รับจำนอง
7. ส่วนเงินที่ได้มาอีกจำนวน 19.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่า 627.20 ล้านบาท บริษัทฯ ได้ใช้ในการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนของหุ้นกู้รุ่น PSL206A (ตามที่ได้อธิบายด้านบน)
8. เงินที่เหลือจะถูกนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทั่วไปของบริษัทฯ

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,751.06 ล้านบาท (ปี 2562: 4,183.03 ล้านบาท) และบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 1,294.85 ล้านบาท รวมผลขาดทุนที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการเข้าทำสัญญาจะรับซื้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty จำนวน 868.72 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิไม่รวมขาดทุนที่เกิดขึ้นครั้งเดียวอยู่ที่ 426.13 ล้านบาท (ปี 2562: ขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 228.49 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 10,134.29 ล้านบาท (ปี 2562: 11,559.05 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปีเป็น 21,396.85 ล้านบาท (ปี 2562: 25,060.55 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากการปิดสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน การรับเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคืนจากอู่ต่อเรือ Sainty และค่าเสื่อมราคาของเรือ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำทั้งในปี 2562 และปี 2563

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 1,275.67 ล้านบาท (ปี 2562: ขาดทุนสุทธิจำนวน 219.74 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 14.74 ล้านบาท (ปี 2562: จำนวน 6.04 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 4.44 ล้านบาท (ปี 2562: จำนวน 2.71 ล้านบาท) การระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้รายได้ลดลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคมปี 2563 อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้นหลังจากที่หลายประเทศทั่วโลกได้ยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์อันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 นอกจากนี้ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เน้นโครงสร้างพื้นฐานของจีนทำให้อัตราค่าระวางปรับตัวดีขึ้นเนื่องจากอุปสงค์สำหรับสินค้าแห่งเทกองแข็งแกร่ง เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 8,332 เหรียญสหรัฐในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับ 9,622 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวัน) ลดลงจาก 4,778 เหรียญสหรัฐในปีก่อน เป็น 4,705 เหรียญสหรัฐในปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 1 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 7.63 วันต่อลำเรือ (ในปี 2563 อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 9.3 ปี) โดยมีเรือ 14 ลำเข้ารับการซ่อมแซมในอู่แห้งและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 27 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2563 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 4.32 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 27 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 8.23 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้



ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่ายและเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดถอนหุ้นกู้สองรุ่น จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระงับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือนจำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง

กองเรือของบริษัทฯ : ณ สิ้นปี 2563 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุก รวม 1,585,805 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวทตัน ต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 9.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรที่ผันผวน และคาดเดาได้ยาก จึงหวั่นไหวในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือ ในปี 2563 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 8,332 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้เล็กน้อยที่ 4,650 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการประสบปัญหาในการเปลี่ยนถ่ายลูกเรือเนื่องจากไม่มีเที่ยวบิน การตรวจโควิด-19 ทั้งก่อนและหลังขึ้นเครื่องบิน มาตรการกักตัว 14 วันในโรงแรมต่างๆ ซึ่งมีราคาสูง เที่ยวบินส่วนตัวที่มีราคาสูงมาก การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือซึ่งต้องใช้ต้นทุนสูง เพื่อเปลี่ยนถ่ายลูกเรือ

การแบ่งส่วนตลาด / การเปรียบเทียบ : ในปี 2563 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSDI) อยู่ที่ระดับ 445 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,003 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2563 เรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 8,214 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSDI ร้อยละ 2.64 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 744 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,189 เหรียญสหรัฐต่อวัน เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 8,464 เหรียญสหรัฐต่อวัน มากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.36 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2564 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 15 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 137.5 ล้านเหรียญสหรัฐ



	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,190	1,992	1,825	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17	15	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,577	14,062	14,550	14,550	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	29.7	28.0	26.6	26.6	26.6

การรีไซเคิลเรือ ดำเนินไปด้วยดีโดยมีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 15.1 ล้านเคบเวทตัน ในระหว่างปี 2563 (แม้ว่าในอนุทวีปอินเดียมีการปิดเมืองในช่วงสัปดาห์ที่สามของเดือนมีนาคมจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม) รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 8.23 ล้านเคบเวทตันในปี 2562 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) อายุของกองเรือโลก ณ สิ้นปี 2563 มีปริมาณ 56.2 ล้านเคบเวทตัน (ปริมาณ 31.71 ล้านเคบเวทตันของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณ 24.48 ล้านเคบเวทตันของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือร้อยละ 6.2 (ร้อยละ 9.85 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 4.18 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 6.07 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2566 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นปี 2563) ทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2563 อุปทานเรืออยู่ที่ 873.43 ล้านเคบเวทตัน และจนถึงสิ้นปี เพิ่มขึ้นเป็น 906.99 ล้านเคบเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 15.1 ล้านเคบเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 48.66 ล้านเคบเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.84 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 55.06 ล้านเคบเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 6.07 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2564 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเคปโตสุทธิร้อยละ 2.69 ในปี 2563 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแสนตัน/ซูเปอร์แมกซ์/อัลตราแมกซ์ และปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 14.15 ล้านเคบเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 4.39 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2564 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2564 ร้อยละ 6.19 (56.2 ล้านเคบเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 9.85 หรือปริมาณ 31.71 ล้านเคบเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 10.65 (96.62 ล้านเคบเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 14.75 หรือ 47.49 ล้านเคบเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมียูมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2566 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - ปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2564 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น

และการส่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ได้มีผลใช้บังคับ เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 56.2 ล้านเดเวตัน หรือร้อยละ 6.19 ของกองเรือในปัจจุบัน (31.71 ล้านเดเวตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 9.85 และ 24.48 ล้านเดเวตัน เป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 4.18) ณ สิ้นปี 2563 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์กฎข้อบังคับหลังจากปี 2566

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,154 ลำ ขนาดระวางรวม 390.63 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 27.6 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 7.06 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 113 ลำ ขนาดระวางรวม 18.96 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 4.85 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,451 ลำ ขนาดระวางรวม 194.5 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 161 ลำ ขนาดระวางรวม 13.31 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 6.84 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 404 ลำ ขนาดระวางรวม 30.17 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 15.51 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 3,777 ลำ ขนาดระวางรวม 212.23 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 180 ลำ ขนาดระวางรวม 10.52 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 4.96 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 578 ลำ ขนาดระวางรวม 28.83 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 13.58 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 40,000 เดเวตัน - มีเรือ 4,029 ลำ ขนาดระวางรวม 109.63 ล้านเดเวตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 137 ลำ ขนาดระวางรวม 3.64 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 3.32 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 758 ลำ ขนาดระวางรวม 18.66 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 17.02 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 11.79 และอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 15.1 ล้านเดเวตัน อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 22.8 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 14.7 ล้านเดเวตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรื่อนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2563 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.84 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการลำทางทะเลสำหรับสินค้าแห่งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.36 ในปี 2564 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2564 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงหรือใกล้จะถึงแล้ว ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อ BDI

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดการระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2563 นั้นน้อยมากเมื่อเทียบกับการปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 48.66 ล้านเดเวตัน

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์: ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2566 และหลังจากนั้น IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงกว่าแต่ “สะอาดกว่า” นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และด้วยเหตุนี้ปริมาณของมลพิษทางอากาศรวมทั้งฝุ่น “กรด” ที่เป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซเสียดังกล่าวก็ได้ลดลง



มุมมองมหภาค

สหรัฐอเมริกา: นายโจ ไบเดน ผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกาตั้งเป้าหมายที่จะบรรเทาความทุกข์ยากภายในประเทศที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก เศรษฐกิจของสหรัฐกำลังฟื้นตัวหลังจากได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการระบาดของโควิด-19 ในปี 2563 คาดว่าตัวเลข GDP ที่แท้จริง คือ หดตัวร้อยละ 3.7 ในปี 2563 ก่อนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 ในปี 2564 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ในปี 2565 โดยคาดว่าอัตราการว่างงานจะค่อย ๆ ลดลงแต่จะยังคงสูงขึ้นเมื่อเทียบกับระดับก่อนการระบาดเนื่องจากการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของผู้ติดเชื้อโควิด-19 อย่างไรก็ตาม การว่างงานเป็นเวลานานที่หลายคนต้องเผชิญจะยังคงกดดันอุปสงค์และนำไปสู่การผิมนัดชำระหนี้ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต การเริ่มฉีดวัคซีนจะช่วยบรรเทาความตึงเครียดของธุรกิจขนาดเล็กต่าง ๆ ภาคครัวเรือนและภาคบริการได้อย่างมาก

จีน: หลังจากการลดลงรายไตรมาสที่ต่ำที่สุดและการเพิ่มขึ้นอย่างมากที่ตามมาอย่างเป็นประวัติการณ์ในไตรมาสแรกและไตรมาสสองของปี 2563 ตามลำดับ และการทรงตัวในไตรมาสสาม คาดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจะกลับสู่ระดับก่อนการมีการแพร่ระบาดโดยมีการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8 ในปี 2564 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 ในปี 2565 การลงทุนโดยเฉพาะการลงทุนในหนี้และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางพลังงานที่กระตุ้นเศรษฐกิจได้กระตุ้นการเติบโตในปี 2563 การลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงแข็งแกร่ง การส่งออกได้เพิ่มขึ้นจากความต้องการหน้ากาอนามัยและวัสดุและอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 รวมถึงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการทำงานทางไกล ภาคการบริโภคยังคงฟื้นตัวจากผลกระทบที่เกิดจากการระบาด มาตรการกระตุ้นทางการเงินซึ่งจำเป็นในระหว่างการระบาดกำลังถูกยกเลิกเนื่องจากแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ การประกอบธุรกิจทางการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Shadow Banking) ได้มีปริมาณเพิ่มขึ้นหลังจากได้ลดลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การเพิ่มขึ้นของบริษัทที่ผิมนัดชำระหนี้ทำให้ความเสี่ยงด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น นโยบายการคลังจะยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุน โดยการลดภาษีหลายครั้งและการขยายสิทธิประโยชน์ทางสังคมที่ส่งเสริมการบริโภคท่ามกลางความเชื่อมั่นที่ลดลงของผู้บริโภค

สหภาพยุโรป: กลุ่มการค้าของสหภาพยุโรปเริ่มต้นปี 2563 ด้วยความไม่แน่นอนอย่างมากเกี่ยวกับผลการเจรจา Brexit แต่กลับได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการระบาดของโรคโควิด-19 ในไตรมาสแรกของปี 2563 OECD คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจะหดตัวร้อยละ 7.5 ในปี 2563 และจะเป็นระยะเวลาถึง 2 ปีเต็มก่อนที่เศรษฐกิจจะกลับมาสู่ระดับก่อนการระบาด สหภาพยุโรปเป็นหนึ่งในประเทศเศรษฐกิจหลักกลุ่มแรกที่เริ่มการฉีดวัคซีนให้กับประชากร การฉีดวัคซีนจะช่วยให้สภาพธุรกิจฟื้นตัว ช่วยลดความไม่แน่นอน และกระตุ้นการบริโภคที่ลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาด เพื่อหลีกเลี่ยงการดึงตัวทางเศรษฐกิจก่อนเวลาอันควรซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฟื้นตัว ยังคงมีนโยบายการคลังของประเทศต่างๆ เพื่อสนับสนุนในอีกสองปีข้างหน้า ใช้ประโยชน์จากอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำมาก และการจัดหาเงินทุนจำนวนมากภายใต้แผนการฟื้นฟูของสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการระบาดของโรคมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบเชิงลบอย่างยาวนานต่อบางภาคส่วน องค์ประกอบของมาตรการทางการคลังจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนจากการเน้นการสนับสนุนรายได้ไปสู่การส่งเสริมแรงงานและการจัดสรรเงินทุนใหม่

ญี่ปุ่น: การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจญี่ปุ่นอย่างหนักส่งผลให้ GDP ลดลงร้อยละ 5.25 ในขณะที่เศรษฐกิจกำลังฟื้นตัว แต่การเติบโตยังคงชะงักและเศรษฐกิจยังคงขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรงไวรัสโคโรนาจนกว่าจะสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากการยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ การบริโภคคาดว่าจะฟื้นตัวขึ้นโดยได้รับการสนับสนุนจากเงินอุดหนุนและมาตรการต่างๆ ของรัฐบาล นอกจากนี้ เนื่องจากประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ได้มีแนวโน้มทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น การขยายตัวของภาคส่งออกจะยังคงแข็งแกร่งขึ้น รัฐบาลญี่ปุ่นดำเนินการอย่างเหมาะสมเพื่อรักษาเศรษฐกิจด้วยการกระตุ้นทางการคลังที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการดำเนินการใด ๆ นอกเหนือจากมาตรการที่มีอยู่ในปัจจุบันการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอาจชะลอตัวลง การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ยืดหยุ่นและยั่งยืนจะต้องมีการสนับสนุนเชิงนโยบายและการปฏิรูปเชิงโครงสร้างเพิ่มเติม

อินเดีย: อินเดียเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบกับการปิดเมืองที่รุนแรงที่สุดในบรรดาการปิดเมืองทั่วโลก การปิดเมืองบังคับให้ประชากรหลายล้านคนต้องเดินทางกลับบ้านและประสบปัญหา GDP หดตัวรุนแรงที่สุดในกลุ่มประเทศ G20 ในขณะที่เกษตรกรได้รับประโยชน์จากสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย ภาคการผลิตและภาคบริการได้รับผลเสียจากมาตรการกักกันและความไม่แน่นอน ความยากลำบากทางสังคมอย่างมากยังคงมีอยู่และการลดลงของอัตราการว่างงานเป็นผลมา

จากอัตรากำลังแรงงานที่ลดลง โควิด-19 กำลังทำให้จุดอ่อนในด้านความยากจน การเข้าไม่ถึงสวัสดิการมีจำนวนมาก ความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม และการขาดโอกาสในการจ้างงาน ที่มีอยู่ก่อนหน้าการระบาดทั่วความรุนแรงขึ้น เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น รัฐบาลได้ตอบสนองด้วยมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจสามมาตรการ แต่จำเป็นต้องมีมาตรการทางการคลังเพิ่มเติมเพื่อบรรเทาความเสียหายพร้อมกับแผนองค์กรในระยะกลางที่น่าเชื่อถือ

งาน PSL Maritime Day Run ประจำปี

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จัดลงวันเดินเรือโลกเพื่อมุ่งเน้นความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ชิมสำหรับปี 2563 คือ “การขนส่งทางทะเลที่ยั่งยืนเพื่อโลกที่ยั่งยืน” องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้เปิดโอกาสให้ผู้มาจากภาคส่วนต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ไตร่ตรองถึงงานที่ทำและเสนอขั้นตอนเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการเพื่อนำไปสู่อนาคตที่ยั่งยืน นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้สร้างความตระหนักรู้ถึงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ของสหประชาชาติ และจัดแสดงผลงานที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศและประเทศสมาชิกดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย บริษัทฯ เชื่อมโยงอย่างยิ่งในการแบ่งปันอุดมคติและค่านิยมของบริษัทฯ เนื่องจากสิ่งนี้เป็นแนวทางในการตัดสินใจขององค์กรและเพิ่มทิศทางการจริยธรรมสำหรับการดำเนินการ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เป็นเวลาหลายปีที่บริษัทฯ ได้ใช้โอกาสนี้และจัดงาน “PSL Maritime Day Run” ประจำปี โดยงานดังกล่าวนี้มีความสำคัญและดึงดูดผู้เข้าร่วมจำนวนมากจากภายในองค์กรตลอดจนนักเรียนจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี นอกเหนือจากการสร้างความตระหนักรู้ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการขนส่งแล้ว บริษัทฯ ยังใช้โอกาสนี้เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและส่งเสริมการออกกำลังกาย อย่างไรก็ตาม ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่สามารถจัดงานนี้ได้เนื่องจากมีปัญหาทางด้านขั้นตอนการขออนุญาตต่างๆ และในปี 2563 เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 แต่เป็นความตั้งใจของบริษัทฯ ที่จะจัดงานนี้อีกครั้งเมื่อหน่วยงานราชการอนุญาตให้สามารถจัดได้และสถานการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center)

ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ปี 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของบุคลากรประจำเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ห้องฝึกจำลองการเดินเรือได้รับการปรับปรุงระบบเป็นรุ่นล่าสุด การปรับปรุงในครั้งนี้รวมถึงการเปลี่ยนโปรเจกเตอร์ทั้งหมด รวมทั้งแผงควบคุม คอนโซล และซอฟต์แวร์ที่อัปเดตตามความต้องการของกองเรือของบริษัท

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายน ปี 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม The Manila Amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่าง ๆ มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก The Manila Amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนได้รับการฝึกและมีใบรับรองตามที่กำหนดไว้ก่อนวันที่อนุสัญญานี้จะถูกบังคับใช้



หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”): เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นสมาชิก the International Group of P&I Clubs และหนึ่งในผู้รับประกันภัยเพียงไม่กี่รายที่ให้การประกันภัยทั้งตัวเรือ และ P&I นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้วีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้นโดยทำการสอนโดยอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต้องเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ บริษัทฯ มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่ประจำเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น



ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว เจ้าหน้าที่ประจำเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่หลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่เหล็ก ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยละ 10 ต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แรมบ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแรมบ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แรมบ็อกไซต์เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรงตัวของเรือโดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแรมบ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

ในปี 2563 ในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 การอบรมหลักสูตรนี้ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์และมีการหยุดชะงักเพียงเล็กน้อย มีเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือของเราทั้งหมด 626 คนเข้าร่วมอบรมหลักสูตรทั้งหมด 14 หลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่มีต่อการฝึกอบรมลูกเรือของเราและมาตรฐานที่สูงของเรา

มีการออกแบบจำลองต่าง ๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่น ๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติ มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ขนาดระวางบรรทุก 120 TEU ชื่อ Yara Birkeland โดยเรือดังกล่าวได้ถูกส่งมอบให้แก่เจ้าของในเดือนพฤศจิกายน 2563 และในขณะที่อยู่ในระหว่างการทดสอบเพื่อนำมาใช้จริง ในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่าง ๆ มากมาย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์ แต่อุบัติเหตุเหล่านั้นที่ก็สามารถป้องกันได้ด้วยมนุษย์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัทฯ สำหรับปี 2563 อยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และต่ำกว่าในปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐ ซึ่งโดยหลักเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับลูกเรือที่ลดลงในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2563 ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วการผลัดเปลี่ยนลูกเรือนั้นไม่สามารถทำได้เนื่องจากข้อจำกัดด้านการเดินทางในหลายประเทศอันเป็นผลมาจากโควิด-19 ในไตรมาสสี่ของปี 2563 มีเพียงไม่กี่ประเทศที่เริ่มอนุญาตให้ลูกเรือเดินทางได้แม้ว่าจะมีข้อจำกัดหลายประการ รวมถึงข้อกำหนดที่ให้ลูกเรือต้องกักตัวเมื่อเดินทางมาถึงประเทศบ้านเกิดของตน ด้วยเหตุนี้ค่าใช้จ่ายในการผลัดเปลี่ยนลูกเรือจึงเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงไตรมาสสุดท้าย ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสำหรับการผลัดเปลี่ยนลูกเรือดูเหมือนจะมีแนวโน้มที่จะเป็นเช่นนี้ต่อไปในปี 2564 และจนกว่าสถานการณ์ทั่วโลกจะกลับสู่ระดับก่อนเกิดโควิด-19 ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการที่หัวหน้าช่างเทคนิคต้องเดินทางไปทั่วโลกเพื่อตรวจสอบเรือได้ลดลงในปี 2563 เนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายสำคัญอื่นๆ ส่วนใหญ่ยังคงเหมือนเดิมโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ นอกจากนี้ สิ่งที่เราให้ความสำคัญคือการมุ่งเน้นมาตรฐานการฝึกอบรม



สำหรับบุคลากรระดับสูงที่จำเป็นในการปฏิบัติการในกองเรือที่ทันสมัยและใช้เทคโนโลยีล้ำสมัยของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยอยู่ภายใต้การควบคุม เนื่องจากมีบันทึกการเรียกเอาประกันที่ดีของบริษัทฯ และเนื่องจากความสัมพันธ์อันยาวนานและเป็นประโยชน์ร่วมกันของบริษัทฯ กับบริษัทประกันและนายหน้า

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น ‘IMO 2020’ ในฐานะกฎข้อบังคับที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเป็นข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดของปริมาณการปล่อยกำมะถันทั่วโลกซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 กฎระเบียบดังกล่าวกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือใช้นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยมวล (เรียกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก หรือ VLSFO) ในขณะที่มีความกังวลในตอนแรกในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลเกี่ยวกับความเพียงพอของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่รองรับการใช้งานทั่วโลก แต่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันก็ได้ต่อสู้กับความท้าทายและทำให้ผลิตภัณฑ์มีจำหน่ายเพียงพอทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อกังวลบางประการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่จัดหาได้ที่ทำเรือหลายแห่งและความเหมาะสมสำหรับการใช้งานกับอุปกรณ์ของเรือซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเป็นหลักซึ่งมีส่วนช่วยในการหล่อลื่นและความหนืดที่เหมาะสม

ทางเลือกอื่นแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากคือการติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียซึ่งเรียกอีกอย่างว่าเครื่องกรองก๊าซไอเสียหรือเรียกง่าย ๆ ว่าเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งในกรณีนี้เรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงต่อไปได้ (น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง; ปริมาณกำมะถันมากถึงร้อยละ 3.5) และเครื่องดักจับเขม่าควันถูกคาดว่าจะล้างและ ‘ดักจับ’ ก๊าซไอเสียเพื่อลดปริมาณค่ากำมะถันให้ต่ำกว่าระดับร้อยละ 0.5 ข้อเสียโดยธรรมชาติของระบบดังกล่าวคือน้ำเสียซึ่งจะต้องถูกปล่อยออกสู่ทะเลจะมีการปนเปื้อนกำมะถันเพิ่มขึ้นในรูปของกรดซัลฟิวริก และกรดซัลฟิวรัส จึงทำให้ทะเลเป็นมลพิษแทน! หลายประเทศทั่วโลกได้สั่งห้ามปล่อยน้ำเสียที่มีการปนเปื้อนในน้ำมันของตนแล้ว ด้วยเหตุนี้จึงกำหนดให้เจ้าของเรือที่เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนอกจากการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงแล้ว ควรสำรองปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากให้เพียงพอ นอกจากค่าใช้จ่ายที่สูงในการจัดซื้อรวมทั้งการติดตั้งของเครื่องดักจับเขม่าควันและการหยุดดำเนินการระหว่างสองถึงสามเดือนสำหรับการติดตั้งอุปกรณ์แล้ว ยังมีความท้าทายทางเทคนิคในการออกแบบระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ไม่ปลอดภัย จากเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้นเห็นได้ชัดว่าเครื่องดักจับเขม่าควันหลายเครื่องที่ติดตั้งบนเรือมีการใช้งานที่ล้มเหลวภายในไม่กี่เดือนหลังการติดตั้งและต้องการการซ่อมแซมซึ่งมีราคาสูงในการลากจูงเรือไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุดเนื่องจากเครื่องยนต์หลักพังลงอันเป็นผลมาจากการที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้อง เป็นต้น

เรือจำเป็นต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยพื้นฐานแล้วเป็นน้ำทะเล ในถังสำหรับบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือเพื่อให้เรือยังคงทรงตัวเมื่อไม่มีสินค้าบนเรือและเพื่อให้ใบพัดของเรือจมอยู่ใต้น้ำ ผู้บริหารของประเทศส่วนใหญ่ในโลกยืนยันแนวปฏิบัติที่เข้มงวดในการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือเพื่อไม่ให้สิ่งมีชีวิตในน้ำ ณ ส่วนหนึ่งของโลกที่อยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงถูกแพร่กระจายไปยังส่วนอื่น ๆ ของโลกผ่านการปล่อยน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎข้อบังคับที่กำหนดให้เรือต้องบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่บรรจุลงในถังด้วยระบบบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการรับรองซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งบนเรือ อนุสัญญาการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนหลังจากที่มีรัฐให้สัตยาบันจำนวน 30 รัฐซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของระวางบรรทุกทุกการขนส่งทางทะเลของโลก เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง เรือใหม่ที่กำลังสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการรับรองโดย IMO และเรือเก่าที่มีอยู่จำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวที่ละขั้นตอนในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ปัจจุบันมีระบบบำบัดที่ได้รับการรับรองจาก IMO ไม่กี่ระบบในตลาดที่ยังไม่ผ่านการอนุมัติจากข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นของหน่วยยามฝั่งสหรัฐ (USCG) นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดที่แตกต่างกันหากที่จัดทำโดยหน่วยยามฝั่งสหรัฐสำหรับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งโดยหลักแล้วกำหนดจากจำนวนระบบบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผ่านการรับรองจาก USCG ที่มีอยู่ในตลาด ระบบบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 28 ลำในกองเรือของพีเอสเอส เรือที่เหลืออีก 8 ลำ ที่ปัจจุบันต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับจากท่าเรือในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งใด ๆ เพื่อที่จะได้รับการอนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในท่าเรือถัดไป เรือเหล่านั้นจะได้รับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการรับรองก่อนวันที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ USCG / IMO

ผลจากการริเริ่มขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) การทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือบนเรือได้รับความสำคัญเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะทำให้ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นทางการและรับรองว่ามีการปฏิบัติตามอย่างสม่ำเสมอ ILO ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล 2006 (MLC 2006) เรือทุกลำที่มีน้ำหนักเกิน 500 ตันในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องมีใบรับรองแรงงานทางทะเล (MLC) และปฏิญญาว่าด้วยการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านแรงงานทางทะเล (DMLC) บนเรือเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามอนุสัญญา ใบรับรองเหล่านี้จะได้รับจากรัฐเจ้าของธงและองค์กรที่ได้รับการยอมรับหลังจากการตรวจสอบและสำรวจบนเรือแต่ละลำอย่างละเอียด อนุสัญญา MLC 2006 ได้บรรลุจำนวนรัฐสมาชิกที่ให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 เรือทุกลำต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและมีใบรับรองที่ถูกต้องสำหรับการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 นอกจากนี้ ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ตกลงที่จะแก้ไข MLC หลายครั้งเพื่อนำหลักการที่ได้ตกลงกันเมื่อปี 2552 โดยคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ IMO / ILO ร่วมกันกลับมาใช้การแก้ไขเหล่านี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ประเทศไทยให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC 2006 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และผลที่ตามมา MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือที่ชักธงไทยตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล (Statement Of Compliance: SOC) ของ MLC 2006 ซึ่งจนถึงปัจจุบันได้ออกให้กับเรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ ได้ถูกแทนที่ด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล (Marine Labor Certificate: MLC) นี่เป็นการพัฒนาที่น่ายินดีและอำนวยความสะดวกในการแล่นเรือธงไทยทั่วโลกอย่างราบรื่นเนื่องจากช่วยลดความเสี่ยงที่ SOC จะไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ สิ่งนี้ช่วยให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนหน้านี้ ดังนั้นเรือของบริษัทฯ ที่จดทะเบียนในสิงคโปร์จึงได้รับการปฏิบัติตามมาตรฐานมาโดยตลอด เรือที่อยู่ภายใต้ MLC 2006 จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้บริการความปลอดภัยทางการเงินอื่น ๆ เพื่อยืนยันว่ามีการประกันหรือการประกันด้านความมั่นคงทางการเงินอื่น ๆ สำหรับค่าใช้จ่ายและค่าใช้จ่ายในการส่งตัวลูกเรือกลับประเทศตลอดจนสิทธิตามสัญญาจ้างเป็นระยะเวลาสี่เดือนและสิทธิประโยชน์ในกรณีที่เรือถูกทิ้ง (ระเบียบข้อ 2.5) นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับความรับผิดชอบสำหรับการเรียกร้องตามสัญญาที่เกิดจากการบาดเจ็บส่วนบุคคลของลูกเรือ การทุพพลภาพหรือการเสียชีวิต (ระเบียบข้อ 4.2) P + I Clubs ของเรือแต่ละลำได้จัดเตรียมใบรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกลำในกองเรือของเรา

การให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ไม่ใช่แค่คำพูดตามสมัยนิยมอีกต่อไปที่จะบอกว่าบริษัทฯ นั้นได้ “อนุรักษ์และใส่ใจสิ่งแวดล้อม” (Going Green); องค์กรต่าง ๆ ทั่วโลกกำลังได้รับการผลักดันจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้หันมาใส่ใจสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยได้รับคำแนะนำจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบใหม่ๆ IMO ร่วมกับ ICS กำลังมีบทบาทเชิงรุกในการวางกฎระเบียบที่จะบังคับใช้กับการขนส่งทางทะเลในระดับโลก หนึ่งในนั้นคือการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จำเป็น (วัดเป็นกรัมต่อตัน - ไมล์) ในการเดินทาง ซึ่งคล้ายกับกฎ MRV ของสหภาพยุโรป (ตรวจสอบ รายงานผล และประเมินผล: Measuring, Reporting and Verification: MRV) ซึ่งได้เริ่มใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทั้งหมดที่ดำเนินงานในภูมิภาคสหภาพยุโรป ในทิศทางเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทั้งหมดติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DCS) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ซึ่งกำหนดให้เรือต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกประจำปีต่อ IMO ผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธง กฎระเบียบนี้ยังกำหนดให้การพัฒนาการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management plans: SEEMP) ที่มีอยู่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยและได้รับการรับรองโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับ ในเดือนเมษายน 2561 IMO ได้มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซในปี 2551 กฎระเบียบเหล่านี้จะยุติการใช้เรือรุ่นเก่าที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่า บริษัทฯ ได้ริเริ่มในการเตรียมการล่วงหน้าสำหรับกฎระเบียบเหล่านี้โดยการตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดให้เรือทุกรายงานการรวบรวมข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไปยังองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐเจ้าของธงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป นอกจากนี้เรายังทำงานด้วยตัวเรือที่สะอาดเสมอ (โดยใช้สีป้องกันเพรียงที่มีประสิทธิภาพและโดยการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) เนื่องจากช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยคาร์บอน) ที่สำคัญกว่านั้น การซื้อเรือใหม่สำหรับกองเรือได้รับการคัดเลือกโดยคำนึงถึงลักษณะการปฏิบัติงานที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” เป็นหลัก การดำเนินงานอย่าง ‘เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม’ จะเป็นไปได้ด้วยระวางบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดน้ำมันมากและมีการใช้ความร้อนเหลือทิ้งจากเครื่องยนต์อย่างเหมาะสม (แม้แต่ก๊าซไอเสียจากเครื่องยนต์เสริมจะถูกเปลี่ยนผ่านหม้อไอน้ำ



เพื่อใช้ความร้อนที่เหลืออยู่) เรือขนาดอัลตราแมกซ์รุ่นใหม่ที่มิระวางบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นทำงานโดยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญา IMO และข้อบังคับที่กำหนดโดยแต่ละประเทศเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์ ฮาโลน และสารซีเอฟ₄จากเรือ กฎระเบียบเหล่านี้คาดว่าจะเข้มงวดมากขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า นอกจากนี้บางรัฐในสหรัฐอเมริกา มีแนวโน้มที่จะกำหนดให้เรือที่มีกำหนดเทียบท่าเรือของพวกเขาใช้พลังงานชายฝั่งซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าพลังงานที่สร้างขึ้นบนเรือ เทคโนโลยี ‘Bonnet’ เป็นอีกแนวคิดหนึ่งซึ่งปัจจุบันมีให้บริการเฉพาะในบางท่าเรือซึ่งสามารถรับก๊าซไอเสียจากเรือเพื่อบำบัดก่อนปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ

เพื่อเป็นการตอกย้ำความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจสอบเพื่อรับการรับรอง ISO 14001 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 และได้รับใบรับรองใหม่ ISO 14001: 2015 จาก Class NK ของประเทศญี่ปุ่น ก่อนได้รับใบรับรองดังกล่าว บริษัทฯ มีใบรับรอง ISO 14001: 2004 ซึ่งออกให้เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ISO 14001: 2015 เป็นกรอบสำหรับแนวทางแบบองค์รวมและเชิงกลยุทธ์สำหรับนโยบายแผนและการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจะแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของพีเอสเอส ได้ใช้ “การวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ” (Shipboard Energy Efficiency Management plans: SEEMP) ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ MARPOL Annex VI ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 นอกจากนี้เรายังได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการกำจัดขยะที่เข้มงวดมากขึ้นตามที่ MARPOL Annex V กำหนดซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556

นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยการรีไซเคิลเรือมีผลบังคับใช้กับเรือต่างประเทศในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต้องมีใบรับรอง Inventory of Hazardous Material (IHM) ซึ่งออกโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไปใบรับรองดังกล่าวจะแสดงทั้งปริมาณและตำแหน่งของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่บนเรือ แม้ว่าจะใช้เวลาและมีความแพง แต่บริษัทฯ ก็เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบล่วงหน้าเป็นอย่างดี ช่างเทคนิคอาวุโสของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมจากสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือเพื่อให้ความสามารถในการปฏิบัติตามขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ IHM ในขณะนี้เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วนและได้รับการรับรองก่อนที่กฎระเบียบของสหภาพยุโรปมีการบังคับใช้ในวันที่ 31 ธันวาคม 2563

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขหลายประการในอนาคต เหตุการณ์นี้ได้รับแรงหนุนจากหนึ่งในภัยพิบัติทางทะเลที่เลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ นั่นคือการสูญเสียเรือ El Faro ซึ่งเป็นเรือขนส่งแบบ Ro-Ro ชักธงสหรัฐฯ และลูกเรือ 33 คนซึ่งจมลงในบาฮามาสเมื่อเดือนตุลาคม 2558 ขณะพยายามเดินเรือผ่านพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนของ USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้เน้นถึงข้อผิดพลาดหลายประการโดยหลักเป็นข้อผิดพลาดมาจาก Master ของเรือและรวมถึงคำแนะนำ 36 ข้อเกี่ยวกับความปลอดภัยและการพยายามแก้ไขบทบัญญัติในอนุสัญญา SOLAS

ด้วยการละลายของปริมาณน้ำแข็งขั้วโลกอันเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน และผลที่ตามมาคือการเพิ่มความสามารถในการเดินเรือในเส้นทางภาคเหนือ ในวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้รับหลักการมาตรการด้านความปลอดภัยสำหรับเรือที่ปฏิบัติการในน่านน้ำขั้วโลก (Polar Code) และการแก้ไขที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 มาใช้เพื่อให้เป็นข้อบังคับหลักภายใต้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยมาตรการดังกล่าวนี้มุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือในสภาพแวดล้อมขั้วโลกที่รุนแรงและกฎระเบียบในการป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารเหลวที่เป็นพิษในปริมาณมาก สิ่งปลูกสร้างและขยะ คณะอนุกรรมการด้านการป้องกันมลพิษและการตอบสนองของ IMO ได้ตกลงกันในหลักการในปี 2563 เพื่อร่างการแก้ไขที่กำหนดให้เรือที่เดินเรือผ่านน่านน้ำอาร์กติกต้องไม่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงหนักทุกเกรด โดยคาดว่ากฎระเบียบดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2567

อุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง

อุตสาหกรรมการเดินเรือมีความกังวลเกี่ยวกับการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการปรับเปลี่ยนการออกแบบถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวางเพื่อแก้ไขข้อกังวลเหล่านี้ ผู้บริหารของบริษัทฯ เข้าใจถึงผลกระทบทางธุรกิจ จึงได้ประเมินประสิทธิภาพของการออกแบบที่มีศักยภาพ และได้ดำเนินการเพื่อก้าวไปข้างหน้า เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง (ESDs) เช่น อุปกรณ์ Mewis Duct ซึ่งเป็นระบบอุโมงค์ค้ำซึ่งจะสร้างเกลียวหมุนวนของน้ำก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อความสูญเสียในการไหลของกระแสของใบจักรเรือ Pre-Shrouded Vanes ซึ่งเป็นอุปกรณ์ช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำล่วงหน้าก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อช่วยประหยัดพลังงาน และ Hub Vortex Absorbed Fins ซึ่งเป็นศูนย์กลางของครีบก้นดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ ซึ่งติดอยู่ที่ด้านท้ายของใบจักรเรือเพื่อลดการสูญเสียพลังงาน จากการวิเคราะห์พบว่าช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 6 นอกจากนี้ เรือที่มีอายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงมากกว่าได้ถูกแทนที่โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ในช่วงปี 2556 ถึงปี 2560 ซึ่งเรือเหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า โดยเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า น้ำหนักเรือเบากว่า รูปแบบตัวเรือที่ดีกว่า และใช้พลังงานความร้อนจากไอเสียจากเครื่องยนต์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยลงและกำลังติดตามความคืบหน้าในด้านต่อไปนี้

ระบบหล่อลื่นด้วยอากาศ ได้มีการใช้ “Bubble technology” เพื่อลดแรงเสียดทานระหว่างตัวเรือกับน้ำโดยการจ่ายอากาศไปที่ท้องเรือส่วนล่างเพื่อสร้างฟองอากาศขนาดเล็กที่เคลือบท้องเรือส่วนล่างในแนวราบทั้งหมดของตัวเรือ เทคโนโลยีนี้ทำงานได้ในทุกสภาวะการเดินเรือโดยไม่ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ และไม่มีข้อจำกัดหรือส่งผลเสียต่อรูปแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ หากมีการออกแบบตัวเรือที่เหมาะสม ระบบหล่อลื่นด้วยอากาศคาดว่าจะสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ระหว่างร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 15 อีกทั้งยังช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญ การหล่อลื่นด้วยอากาศเป็นเทคโนโลยีการออกแบบการใช้พลังงานที่ได้รับการรับรองอีกแบบหนึ่ง และสำหรับบางภาคส่วนของกองเรือพาณิชย์ที่กำลังพิจารณาเพื่อเพิ่มคะแนนด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานดูเหมือนว่าระบบหล่อลื่นด้วยอากาศนั้นน่าจะเป็นทางแก้ปัญหาที่ดี

การบำบัดเชื้อเพลิงแบบนาโนเทคโนโลยี ใช้สารเติมแต่งเชื้อเพลิงอเนกประสงค์ซึ่งประกอบด้วยตัวเร่งปฏิกิริยาระดับโมเลกุลที่ทำให้มั่นใจได้ถึงการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด สารเติมแต่งยังสามารถลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ซึ่งหมายความว่าสามารถยืดระยะเวลาในการบำรุงรักษา โดยอนุภาคจะทำปฏิกิริยากับคาร์บอนที่สะสมอยู่ภายในเครื่องยนต์เพื่อกำจัดสิ่งตกค้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ NanOx™ ของบริษัท Martek Marine เป็นหนึ่งในการบำบัดเชื้อเพลิงนาโนเทคโนโลยีที่นำเสนอสู่ตลาดในการเข้าสู่ตลาด Nanoclusters ช่วยเพิ่มความหนืดได้มากกว่าร้อยละ 30 ในการผสมของเชื้อเพลิง / อากาศที่ดียิ่งขึ้น ซึ่งช่วยเพิ่มกำลังเครื่องยนต์ได้มากกว่าร้อยละ 10 การเติมสารที่ถังเชื้อเพลิงทำให้เชื้อเพลิงฉีดเป็นละอองมากขึ้นที่หัวฉีดจึงช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่าร้อยละ 7 และการแตกตัวที่มีอนุภาคเล็กในกระบอกสูบช่วยให้การเผาไหม้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ลดการปล่อยมลพิษลงร้อยละ 25 และช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย ตัวเร่งปฏิกิริยานาโนจะขจัดคราบคาร์บอนและป้องกันการสะสมของคราบคาร์บอน ลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ในอากาศซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าอะไหล่

การออกแบบกระเปาะหัวเรือ (Bulbous bow) รุ่นใหม่ ช่วยลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่นโดยการสร้างระบบคลื่นของตัวเองที่ไม่อยู่ในเกลียวคลื่นเดียวกับคลื่นที่เกิดจากตัวเรือทำให้สามารถลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่น โดยองค์ประกอบทั้งหมดที่ใช้พิจารณาในการออกแบบประกอบไปด้วย ปริมาตร ส่วนขยายตามแนวตั้งของศูนย์กลางของปริมาตร ส่วนขยายตามยาว และรูปร่าง ลักษณะของส่วนกระเปาะหัวเรือต้องสอดคล้องกับรูปทรงด้านหน้าและการทอดยาวผ่านทางด้านข้างและท้องเรือ ส่วนหัวนุ้ยของเรือจะมีประสิทธิภาพสูงสุดในอัตราส่วนความเร็ว - ความยาวเฉพาะและอัตราการกินน้ำลึก การเปลี่ยนแปลงความเร็วและอัตราการกินน้ำลึกเปลี่ยนรูปแบบในการสร้างคลื่นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่าลดลงของอัตราการกินน้ำลึกหรือความเร็วอาจนำไปสู่การเพิ่มแรงเสียดทานและในกรณีนี้ ความเป็นกลางในการออกแบบส่วนกระเปาะหัวเรือจึงมีความจำเป็นเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพที่ดีในแต่ละช่วงที่คาดการณ์ไว้ของอัตราการกินน้ำลึกและความเร็ว



Onboard DC Grid ระบบการจัดการระบบไฟฟ้ากระแสตรงบนเรือที่ถูกพัฒนาโดยบริษัท ABB ช่วยให้เรือลดการใช้เชื้อเพลิง ลดเสียงรบกวน และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยการจ่ายกำลังไฟฟ้าในอัตราที่เหมาะสมกับที่เครื่องยนต์ต้องการ โดยการตรวจสอบให้แน่ใจว่าเครื่องยนต์ทำงานด้วยความเร็วที่แตกต่างกันเพื่อประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสูงสุดในแต่ละระดับของปริมาณการบรรทุกสินค้า การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงจะลดลงอย่างมาก การทดสอบล่าสุดโดยใช้การกระจายกำลังไฟฟ้าแบบ DC Grid บนแท่นจ่ายพบว่าสามารถลดการใช้เชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 27 นอกจากนี้ยังช่วยลดเสียงรบกวนในห้องเครื่องร้อยละ 30 ซึ่งนำไปสู่การปรับปรุงสภาพการทำงานบนเรือ

ระบบ Low Loss Hybrid Energy System (LLH) ของบริษัท Wartsila เป็นเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมใหม่ซึ่งใช้แหล่งพลังงานหลายแห่งที่มีที่มาแตกต่างกันมาใช้ร่วมกันในการขับเคลื่อนตัวเรือให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด คุณสมบัติที่สำคัญของระบบคือความสามารถในการลดภาระเครื่องยนต์ที่ทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นและเพิ่มการปล่อยมลพิษลงชั่วคราว ด้วยการเพิ่มการใช้ซ้ำของพลังงาน ระบบจะช่วยให้เครื่องยนต์ทำงานได้ใกล้เคียงกับจุดที่เหมาะสมที่สุดซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุดและปล่อยมลพิษน้อยที่สุด ประโยชน์อีกข้อของระบบนี้ คือช่วยลดการบำรุงรักษาลงและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขึ้นผ่านการตอบสนองอย่างรวดเร็วจากระบบกักเก็บพลังงาน การควบคุมระบบทั้งหมดด้วยการควบคุมแบบไฮบริดเป็นองค์ประกอบหลักในการควบคุมทั้งหมดรวมถึงการควบคุมความเสถียรของระบบไฟฟ้าของเรือและการไหลของพลังงาน นอกเหนือจากการประหยัดเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 ต่อปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทและรูปแบบของเครื่องยนต์และรูปแบบการเดินเรือ LLH ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซพิษได้อย่างมาก

Fuel Oil Emulsion (FOE) technology (FOE) เทคโนโลยีการผสมน้ำมันให้เข้ากันได้ดี ช่วยให้เชื้อเพลิงนั้นสามารถเผาไหม้ได้อย่างสมบูรณ์มากกว่าเชื้อเพลิงที่ไม่มีการผสมได้ดี ดังนั้น จึงใช้เชื้อเพลิงน้อยลง ลดการปล่อยก๊าซ และเครื่องยนต์จะเดินได้เย็นลงและต้องการการบำรุงรักษาน้อยลง สิ่งนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและระดับการปล่อยมลพิษทำให้ประหยัดเงินได้อย่างมาก

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ได้มากขึ้น โดยได้พัฒนาระบบต่างๆ ของกองเรือวิเคราะห์การเดินเรือโดยทำให้มีระยะแล่นเรือเปล่าที่สั้นลง ขนาคะว้างบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ขึ้น และการลดความเร็วในการแล่นเรือลง

Getting to Zero Coalition

กลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition เป็นความร่วมมือระหว่าง Global Maritime Forum กลุ่ม Friends of Ocean action และ World Economic Forum สร้างขึ้นตามคำเรียกร้องเพื่อให้ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนซึ่งได้เปิดตัวในเดือนตุลาคม 2561 และลงนามโดยผู้นำต่างๆ มากกว่า 70 รายจากทั่วทั้งอุตสาหกรรมการเดินเรือ สถาบันการเงินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ตลอดจนหลักการโพไซดอน (the Poseidon Principles) ซึ่งเป็นกรอบการทำงานระดับโลกสำหรับการปรับพอร์ตสินเชื่อบริษัทการเดินเรือของสถาบันการเงินที่ให้ความสำคัญกับสภาพภูมิอากาศ ซึ่งเปิดตัวในวันที่ 18 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ เป็นสมาชิกของกลุ่ม Getting to Zero Coalition และจะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคตของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล จุดเริ่มต้นสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้คือการมีเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ในเชิงพาณิชย์ได้ในเส้นทางการค้าในทะเลลึกภายในปี 2573 สิ่งนี้จะต้องอาศัยทั้งการพัฒนาเรือและห่วงโซ่อุปทานเชื้อเพลิงในอนาคต ซึ่งจะสามารถทำได้ผ่านการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดและการดำเนินการร่วมกันอย่างมุ่งมั่นระหว่างอุตสาหกรรมการเดินเรือ ภาคพลังงาน ภาคการเงิน รัฐบาล และ IGOs เท่านั้น งานวิจัยที่น่าเสนอในช่วงทดสอบการทำงานแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายระยะสั้น ซึ่งถูกนำมาใช้โดยประเทศสมาชิกของ IMO ในเดือนเมษายน 2561 คือ การลดการปล่อยก๊าซสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศต่อการขนส่งต่อเที่ยวอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 คงจะไม่เพียงพอที่จะป้องกันผลกระทบทางลบต่อสภาพภูมิอากาศจากการขนส่งทางทะเล สิ่งนี้เองแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนานโยบายต่างๆ แรงขับเคลื่อนจากอุปสงค์ และกลไกการระดมทุนเพื่อกระตุ้นและลดความเสี่ยงของผู้ลงทุนรายแรกๆ การใช้เครื่องมือด้านนโยบาย และมาตรการที่อ้างอิงตลาดเพื่อปิดช่องว่างของความสามารถในการแข่งขันระหว่างเชื้อเพลิงธรรมดาและเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง การสำรวจและคิดค้นเทคโนโลยี

เส้นทางการเปลี่ยนถ่ายและเชื้อเพลิงทางเลือก การระบุและใช้โอกาสระดับโลกสำหรับโครงการพลังงานสีเขียวที่สามารถขับเคลื่อนการลดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเล และนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนและครอบคลุมในประเทศกำลังพัฒนา ในขณะที่เดียวกันก็ต้องทำให้แน่ใจว่าไม่มีประเทศใดถูกทิ้งไว้ข้างหลัง ขณะนี้สมาชิกกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ได้เตรียมพร้อมที่จะก้าวไปข้างหน้ามากกว่าที่หน่วยงานกำกับดูแลได้กำหนด เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน กลุ่มแรกของอุตสาหกรรมการเดินทางที่มุ่งเน้นอย่างแน่วแน่ที่จะดำเนินการต่างๆ เพื่อการพัฒนา ทดสอบ และปรับใช้เทคโนโลยีที่จำเป็นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศ ภาคอุตสาหกรรมการเดินทางมุ่งเน้นไปที่วิธีการจัดการปล่อยมลพิษและพยายามที่จะนำเสนอเชื้อเพลิงและเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงการปล่อยมลพิษทางอากาศโดยสิ้นเชิง เชื้อเพลิงสำหรับการเดินทางรูปแบบใหม่ซึ่งได้มาจากทรัพยากรทางเลือกที่ยังไม่เคยถูกนำมาใช้ อาจนำมาซึ่งการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ แต่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในทั้งตัวเรือ ท่าเรือ และการเดินทาง

เชื้อเพลิงแห่งอนาคต

เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) จะมีบทบาทสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งทางทะเลในช่วงอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ในมุมมองทางเทคนิคแล้ว เชื้อเพลิงชีวภาพเป็นเชื้อเพลิงที่ง่ายที่สุดที่สามารถนำมาใช้ได้เนื่องจากสามารถผสมผสานกับเชื้อเพลิงที่มีอยู่และที่ใช้อยู่บนเรือได้ เชื้อเพลิงชีวภาพไม่ต้องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื้อเพลิงนี้ อย่างไรก็ตาม เชื้อเพลิงชีวภาพน่าจะเป็นที่ต้องการสำหรับภาคการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางบกเนื่องจากพลังงานต่อหน่วยสูงเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงสะอา่อื่นๆ ดังนั้นจึงอาจมีปริมาณไม่เพียงพอสำหรับภาคการขนส่งทางทะเลในระยะยาว อย่างไรก็ตาม คาดว่าการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพมีแนวโน้มที่จะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าเนื่องจากเป็นวิธีแก้ปัญหาระยะสั้นที่ง่ายที่สุดในในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในภาคการขนส่งทางทะเล

ไฮโดรเจน (Hydrogen) เป็นเชื้อเพลิงมีความน่าสนใจเพราะไม่ปล่อยก๊าซคาร์บอนหรือสารก่อมลพิษอื่น ๆ ออกมาเมื่อเผาไหม้ ผู้ผลิตไฮโดรเจนที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถผลิตไฮโดรเจน “สีน้ำเงิน” หรือไฮโดรเจนคาร์บอนต่ำได้โดยการดักจับและกักเก็บคาร์บอนที่ปล่อยออกมาในระหว่างกระบวนการผลิต อย่างไรก็ตาม ยังอยู่ระหว่างการวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการประหยัดพลังงานในการผลิตไฮโดรเจน “สีเขียว” จากน้ำผ่านกระบวนการทางเคมีความร้อน (Thermochemical Processes) โดยใช้พลังงานหมุนเวียน อีกแนวทางหนึ่งที่สามารถทำได้ในการผลิตเชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลางคือการแปรรูปไฮโดรเจนสีเขียวร่วมกับคาร์บอนหรือไนโตรเจนเพื่อผลิตเชื้อเพลิงที่เป็นก๊าซหรือของเหลว พลังงานต่อหน่วยของก๊าซไฮโดรเจนค่อนข้างต่ำและจำเป็นต้องทำให้เป็นของเหลว และเก็บไว้ภายใต้ความกดดันเพื่อให้สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงได้ ทำให้เกิดความท้าทายในการขนส่งและการจัดเก็บ ไฮโดรเจนเหลวหนึ่งหน่วยมีพลังงานน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของพลังงานจากน้ำมันดีเซลและต้องใช้พื้นที่ในการกักเก็บมากกว่าสองเท่า นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อจัดเก็บและขนส่งของเหลวที่มีอุณหภูมิสูงซึ่งมีจุดเดือดที่ลบ 253 องศาเซลเซียส ด้วยข้อจำกัดเหล่านี้ไฮโดรเจนจึงไม่น่าจะได้รับความสนใจในแบบที่เคยเห็นกับแอมโมเนีย

แอมโมเนีย (Ammonia) ในขณะที่อาจใช้เวลาหลายปีก่อนที่จะสามารถนำมาใช้ได้ แต่แอมโมเนียได้รับความสนใจเป็นพิเศษสำหรับใช้ในโครงการเรือต้นแบบของเรือที่มีค่าการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ทั่วโลก สูตรทางโมเลกุลของแอมโมเนีย (NH₃) ช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่ปราศจากคาร์บอนและกำมะถัน ปัจจุบันแอมโมเนียที่มีจำหน่ายในท้องตลาดส่วนใหญ่ได้มาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าแอมโมเนียบริสุทธิ์ ซึ่งจะเปลี่ยนไปเมื่อมีการผลิตแอมโมเนียในระดับที่เหมาะสมผ่านกระบวนการอิเล็กโทรลิซิสของพลังงานหมุนเวียนซึ่งเป็นการพัฒนาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษนี้ การใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงในระยะแรกมีแนวโน้มที่จะใช้ในเรือเฉพาะกลุ่มที่ปฏิบัติงานในภูมิภาคที่มีการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างเข้มงวดและในเส้นทางที่กำหนดไว้ตายตัว เรือบรรทุกแอมโมเนียและเรือบรรทุกก๊าซ LPG สามารถใช้ขนส่งแอมโมเนียได้ ความต้องการแอมโมเนียจะเพิ่มขึ้นจากกลุ่มผู้ใช้พลังงานในปริมาณมาก เช่น เรือสำราญและเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางที่เชื้อเพลิงแอมโมเนียสามารถหาได้ง่าย เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกเชื้อเพลิงทางทะเลร้อยละ 5



ของการบริโภคทั่วโลกไม่น่าจะเป็นกลุ่มแรกที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียเนื่องจากมีเส้นทางการค้าที่หลากหลาย กฎเกณฑ์สำคัญในการนำเรือที่ขับเคลื่อนด้วยแอมโมเนียมาใช้คือการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการฝึกอบรมซึ่งอาจใช้เวลาหลายปีเนื่องจากลักษณะของเชื้อเพลิงที่ซับซ้อนมากขึ้น

เมทานอล (Methanol) เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลที่ปลอดภัย ประหยัดต้นทุน และมีจำหน่ายทั่วโลก โดยมีปริมาณการผลิตทั่วโลก 110 ล้านตัน วัตถุดิบหลักในการผลิตคือก๊าซธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม เมทานอลสามารถหมุนเวียนได้ร้อยละ 100 เนื่องจากสามารถผลิตได้จากวัตถุดิบหมุนเวียนได้หรือจากเชื้อเพลิงไฟฟ้า เชื้อเพลิงเมทานอลไม่ก่อให้เกิดการปล่อยกำมะถัน ปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำมาก และสามารถย่อยสลายได้ทางชีวภาพ นอกจากนี้ยังสามารถผสมกับเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มีอยู่ได้ เครื่องยนต์เมทานอลเชื้อเพลิงกลูในปัจจุบันทำงานได้ดี และเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นจะช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพนี้ต่อไป เช่นเดียวกับเชื้อเพลิงทางทะเลที่มีอยู่เช่นน้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) เมทานอลเป็นของเหลวที่มีอุณหภูมิตามสภาพแวดล้อม ดังนั้นจึงจัดเก็บและขนส่งได้ค่อนข้างง่าย

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือที่มีการพิสูจน์แล้วและมีจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ปัจจุบันมีเรือประมาณ 120 ลำที่ใช้ระบบเครื่องยนต์ 2 ประเภท LNG ส่วนใหญ่ประกอบด้วยก๊าซมีเทนซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่รุนแรงและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซมีเทนดักจับความร้อนในบรรยากาศได้มากกว่าถึง 86 เท่าเมื่อเทียบกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณเท่ากันสำหรับระยะเวลา 20 ปี LNG นั้นได้รับความนิยมลดลงหลังจากที่นักวิทยาศาสตร์หลายคนได้เริ่มเผยแพร่รายงานผลการศึกษาที่มีการตรวจพบว่าการใช้ LNG แบบ “well to wake” นั้นอาจมีการรั่วไหลของก๊าซมีเทนส่งผลให้เกิดการปล่อยมลพิษ ซึ่งเรียกว่า “Methane slip” Methane Slip นั้นหลักๆ จะเกิดขึ้นในขั้นตอนการเผาไหม้ในระหว่างการผลิต แต่ก็เกิดขึ้นในระหว่างการใช้งานด้วย

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นการรวมกันของโพรเพน (C_3H_8) และบิวเทน (C_4H_{10}) ก๊าซปิโตรเลียมเหลวสามารถหาได้ง่ายทั่วโลกและได้รับการยกย่องว่าเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ประหยัดพลังงาน และขนส่งได้สะดวกและราคาไม่แพง ปัจจุบันมีแหล่งที่มาของก๊าซชนิดนี้มาจากกิจกรรมการผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ด้วยเทคโนโลยีและเทคนิคใหม่ ๆ ก๊าซ LPG สามารถผลิตได้จากพลังงานหมุนเวียน มีสถานที่จัดเก็บก๊าซ LPG กว่า 1,000 แห่งทั่วโลกที่สามารถใช้เป็นสถานที่จัดเก็บของก๊าซ LPG และเรือที่ให้บริการขนส่งก๊าซ LPG ขนาดเล็กอีกกว่า 700 ลำที่สามารถใช้จัดส่งและเติมน้ำมันให้กับเรือต่าง ๆ ได้ ก๊าซ LPG เป็นแหล่งพลังงานที่น่าสนใจเช่นเดียวกับก๊าซ LNG โดยมีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่า ต้นทุนการลงทุนที่ต่ำกว่า และความอ่อนไหวต่อสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่น้อยกว่า จนถึงขณะนี้ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลที่ได้รับการทดลองใช้กับผู้ให้บริการขนส่งก๊าซ LPG เท่านั้น ไม่น่าเป็นไปได้ที่เจ้าของเรือในภาคส่วนอื่นที่ไม่ใช่เรือ LPG จะใช้เชื้อเพลิงชนิดนี้อย่างแพร่หลายเนื่องจากต้นทุนด้านเงินทุนที่เพิ่มขึ้นและความซับซ้อนเมื่อเทียบกับการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือที่มีอยู่ในขณะนี้

การดักจับและจัดเก็บคาร์บอน วิธีการที่ซับซ้อนซึ่งเกี่ยวข้องกับการดักจับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่แหล่งผลิตหรือโดยตรงจากอากาศและการเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่จัดเก็บซึ่งโดยปกติคือชั้นถ้ำหิน ชั้นหินอุ้มน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำมัน และก๊าซที่ว่างเปล่า และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ลึกลงไปใต้พื้นผิวโลก ความสามารถในการเชิงพาณิชย์เป็นความท้าทายที่สำคัญในปัจจุบัน บริษัทน้ำมันหลัก ๆ รวมถึงบริษัทขนส่งหลายแห่งกำลังค้นคว้าวิธีแก้ปัญหาเพื่อลดต้นทุน หากพวกเขาประสบความสำเร็จในการดำเนินการดังกล่าวเทคโนโลยีนี้มีศักยภาพเพียงพอที่จะกลายเป็นบทบาทสำคัญ เนื่องจากหมายความว่าเชื้อเพลิงที่มีอยู่ในขณะนี้จะยังคงสามารถใช้ต่อไปได้

การใช้พลังงานในรูปแบบของพลังงานไฟฟ้า (Electrification) เรือที่ใช้พลังงานกึ่งไฟฟ้าและเรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้ากำลังได้รับการผลักดัน การกักเก็บพลังงานในแบตเตอรี่และการควบคุมพลังงานที่เหมาะสมสามารถช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการบำรุงรักษา และลดการปล่อยมลพิษได้อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ช่วยให้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าของผู้พัฒนาในยุโรปสามารถลอยน้ำได้ ทั้งนี้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าหรือไฮบริดต้องการแบตเตอรี่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและน้ำหนักเบาลงเพื่อการพัฒนา พลังงานต่อหน่วยเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามพลังงานเหล่านั้นยังไม่เพียงพอสำหรับอุปทานของเรือขนาดใหญ่ที่ต้องใช้พลังงานสำหรับการเดินทางในระยะไกล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน



และเทคโนโลยีการชาร์จแบตเตอรี่เพื่อให้ชาร์จแบตเตอรี่ได้เร็วขึ้นก็มีความสำคัญเช่นกันและด้วยเหตุนี้เรือเดินทะเลจึงไม่น่าจะเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสมบูรณ์ในอนาคตอันใกล้

ภาวะโลกร้อน และก๊าซเรือนกระจก (GHG)

การขนส่งสินค้าทางทะเลอาจเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะอาดที่สุด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประหยัดน้ำมันที่สุด แต่ก็ยังเป็นแหล่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ เมื่อพูดถึงเรื่องการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือจะต้องมีบทบาทมากขึ้นในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเนื่องจากเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักทั้งเรื่องของสาเหตุและแนวทางแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้

การตระหนักถึงผลกระทบที่เป็นอันตรายของภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ได้กลายเป็นประเด็นที่แพร่หลายและประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมกลายเป็นจุดสนใจ องค์กรต่างๆ ทั่วโลก รวมทั้งอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือหันมาใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้นกว่าเดิม

จากการเผยแพร่โดย Bloomberg ใน The Washington Post เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563 อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเติบโตขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปีในช่วงสามทศวรรษที่ผ่านมาและมีเรือเดินทะเลจำนวน 90,000 ลำ รองรับการขนส่งสินค้ามากกว่าร้อยละ 90 ของการซื้อขายสินค้าข้ามมหาสมุทรของโลก กองเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกมีส่วนในการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่าปริมาณการผลิตโดยมนุษย์ทั่วโลกถึงร้อยละ 3 และเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลประมาณ 5 ล้านบาร์เรลต่อวัน นอกจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แล้วเรายังปล่อยมลพิษอันมีส่วนช่วยทำให้เกิดภาวะโลกร้อนอื่น ๆ อีกจำนวนหนึ่งเช่น Black Carbon (BC) และ Nitrous Oxide (N₂O) ซึ่งทำให้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกรุนแรงขึ้นและน้ำในมหาสมุทรเกิดภาวะเป็นกรด มลพิษเหล่านี้มีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกทั้งทางตรงโดยทำหน้าที่เป็นตัวดักจับความร้อนในชั้นบรรยากาศหรือทางอ้อมโดยการช่วยสร้างก๊าซเรือนกระจกเพิ่มเติม

ในเดือนสิงหาคม 2563 องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศได้เปิดตัวโครงการ “Fourth IMO Greenhouse Gas Study” ที่ร็อคคยมานาน ในมุมมองเชิงบวก ในช่วงปี 2551 ถึงปี 2561 ดัชนีการเกิดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศดีขึ้นประมาณร้อยละ 30 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการขนส่งทางเรือลดลงร้อยละ 7 แม้ว่าการค้าทางทะเลจะเติบโตร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นจาก 977 ล้านตันเป็น 1,076 ล้านตัน ในขณะที่มลพิษทางอากาศที่มีอายุสั้นเช่น Black Carbon (BC) และก๊าซมีเทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 และร้อยละ 150 ตามลำดับ

ในปี 2563 พบว่าการปล่อยมลพิษทั่วโลกลดลงอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนถึงร้อยละ 7 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชั่วคราวเพื่อตอบสนองต่อการหยุดชะงักทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ที่เกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและมาตรการที่ใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด ดัชนีการเกิดคาร์บอนในการขนส่งทางเรือดีขึ้นร้อยละ 11 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับตัวเลขในปี 2561

การขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกในแง่ปริมาณและก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 3 ในทางกลับกันอุตสาหกรรมปศุสัตว์ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 9.9 ตามรายงานของสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา แต่ในขณะนี้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลต้องทำให้เรือมีค่ามลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vessels) ในขณะที่ไม่มีใครพูดถึงค่ามลพิษเป็นศูนย์หรือลดการปล่อยมลพิษจากธุรกิจปศุสัตว์ของโลกของเราในช่วงแปดปีที่ผ่านมา!

เพื่อดำเนินการตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้รับมาตรฐาน ISO 14001:2015 ในปี 2551 การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณ 916 ล้านตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2.85 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 32,822 ล้านตัน



องค์การทางทะเลระหว่างประเทศใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการวางแผนและพัฒนาแผนงานสำหรับกลยุทธ์ที่ครอบคลุมในการลดก๊าซเรือนกระจกจากเรือต่างๆ ในทำนองเดียวกัน บริษัทฯ ได้ใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการตรวจสอบการลดลงโดยเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกองเรือของบริษัทฯ มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ประมาณ 554,145 ตันในปี 2551 และ 477,061 ตันในปี 2563 ซึ่งคิดเป็นการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 13.9 (77,084 ตัน)

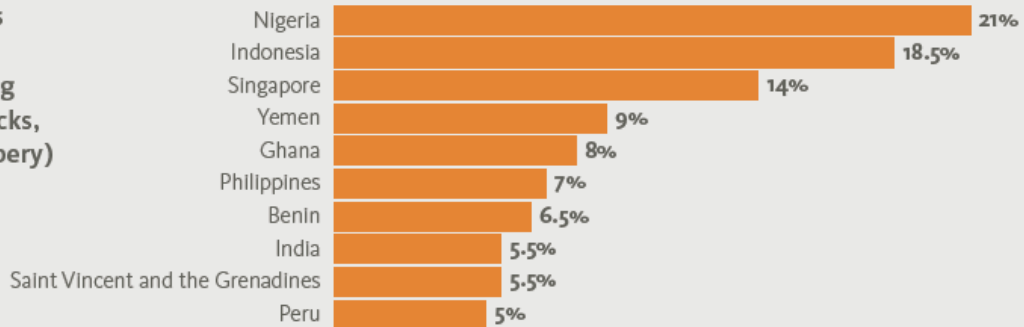
การเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการกำหนดจุดหมายและเป้าหมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยรวมลดลงอย่างต่อเนื่องและมีการปรับปรุงการดำเนินงานที่ทำให้เกิดคาร์บอนนั้นดีขึ้น

Vessel types	Y2014			Y2019			Y2020		
	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile
Cement	3	16388	40.380	4	40614	28.607	4	38158	27.584
Handysize	13	168072	12.725	15	208807	11.939	15	184789	11.388
Supramax	9	148789	10.636	9	146847	9.783	9	135837	9.524
Ultramax (Eco)	2	14112	8.267	8	129815	7.167	8	118277	7.338
Log	11	103918	14.224	0	0	0.000	0	0	0.000
Bulk	6	57612	20.003	0	0	0.000	0	0	0.000
Whole Fleet	44	508891	12.884	36	526083	10.111	36	477061	9.941

ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้รักษาระดับและประเมินบันทึกการปล่อยก๊าซเสียของกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่น่าเชื่อถือในการประเมินความคืบหน้า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เรือรุ่นเก่าถูกปลดระวางและถูกทดแทนด้วยเรือ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนต่อเที่ยวการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2563 คาดว่าค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนต่อเที่ยวการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 9.941 กรัมต่อตันไมล์ หากใช้ปี 2557 เป็นพื้นฐาน จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนลดลงร้อยละ 22.84 สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงประมาณ 2.943 กรัมต่อตันไมล์ในปี 2563 หากเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 และปี 2563 สำหรับกองเรือเดียวกัน จะเห็นได้ว่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง 49,022 ตัน (ร้อยละ 9.32) และค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนลดลงร้อยละ 1.68 หรือคิดเป็นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง 0.17 กรัมต่อตันไมล์

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือ ลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือและครอบครัวของพวกเขา เพื่อช่วยให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น โปรดจินตนาการว่าคุณถูกทิ้งร้างบนเกาะเล็ก ๆ ที่ซึ่งไม่มีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งหนีหรือหลบหนี ไม่มีการปกป้องใดๆ จากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีอะไรที่จะปกป้องตัวเองได้และถูกโจมตีโดยกลุ่มอันธพาลที่ผ่านการฝึกและใช้อาวุธปืนระดับทหาร!

ในปี 2563 พบว่ามีเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธเพิ่มขึ้นทั่วโลก International Maritime Bureau (IMB) รายงานว่าในปี 2563 จำนวนเหตุการณ์ที่รายงานเพิ่มขึ้นเป็น 195 เหตุการณ์จาก 162 เหตุการณ์ในปี 2562 ในปัจจุบันอ่าวกินี (GOG) เป็นเขตน่านน้ำที่อันตรายที่สุดในโลกอย่างไม่มีข้อโต้แย้ง ในช่วงปี 2563 มีลูกเรือจำนวน 135 คนซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 95 ของการลักพาตัวทั้งหมดทั่วโลก ได้ถูกรายงานว่ามีลักพาตัวจากเรือที่ค้าขายในภูมิภาค GOG แผนภูมิซึ่งเป็นข้อมูลอ้างอิงจากรายงานของ IMB สำหรับปี 2563 ช่วยให้ทราบถึงสัดส่วนร้อยละของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ได้รับรายงานในระหว่างปี

Top 10 locations for incidents of piracy (including attempted attacks, kidnap and robbery)

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ในจำนวน 195 เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก มี 88 เหตุการณ์เกิดขึ้นในน่านน้ำแอฟริกาตะวันตก 62 เหตุการณ์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 30 เหตุการณ์ในอเมริกาใต้และอเมริกากลาง 10 เหตุการณ์ในอนุทวีปอินเดีย 4 เหตุการณ์ในเอเชียตะวันออกและ 1 เหตุการณ์ในพื้นที่อื่น ๆ ในโลก ในพื้นที่ที่เคยมีความเสี่ยงสูงบริเวณอ่าวเอเดนและแถบโซมาเลียไม่มีรายงานการปล้นเรือแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP5 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน เพราะบริเวณเหล่านี้ยังคงจัดเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง IMB ได้รายงาน bahwaโจรสลัดโซมาเลียยังคงสามารถโจมตีเรือได้ จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีจำนวนลดลง เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยองค์กร IFC มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ความปลอดภัยทางไซเบอร์

ในขณะที่เรือรุ่นใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจต่อไปเพื่อเพิ่มการควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ ขณะที่ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพุดคุยเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ ได้ประเมินภัยคุกคามอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัย เพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและยังคงมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่าง ๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่าง ๆ เนื่องจากมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่าง ๆ มาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์ เป้าหมายหลักของอุตสาหกรรมในตอนนี้คือความสามารถ ในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เหล่านี้

มติ MSC.428(98) ของ IMO ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ของระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 โดยมีดังกล่าวได้ระบุว่าการจัดการทางด้านการความปลอดภัยที่ได้รับ



การอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้มีมาตรการดังกล่าวบนเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ แล้ว

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้แก้ไขช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบในระบบโครงสร้างพื้นฐานทาง IT ของสำนักงาน โดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register สมาชิกของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค นอกจากนี้ ยังมีการประเมินช่องโหว่ดังกล่าวบนเรือตัวอย่างในกองเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ GAP บริษัทฯ ได้ดำเนินการและทำตามมาตรการที่แนะนำทั้งหมดทั้งในสำนักงานและบนเรือของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในโลกไซเบอร์
- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้อัปเดตระบบ Firewall ในสำนักงาน
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้นเพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบเซิร์ฟเวอร์ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมล (ฟิชชิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบนำทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- สำหรับระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เติบโตอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์

- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ



การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล: ในช่วงปี 2563 เนื่องจากการระบาดของโรคโควิด-19 พนักงานส่วนใหญ่ต้องทำงานจากที่บ้านเป็นเวลาหลายเดือน การเปลี่ยนจากการทำงานในสำนักงานเป็นการทำงานจากระยะไกลเป็นไปอย่างราบรื่นและประสบความสำเร็จภายในเวลาอันสั้น สิ่งนี้เป็นไปได้เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบของดิจิทัลมาโดยตลอดและเราได้ดำเนินการตามขั้นตอนการระบุและเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการทำงานที่บริษัทฯ เป็นประจำซึ่งเรามุ่งมั่นที่จะดำเนินการต่อไป บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้พนักงานและคนประจำเรือได้เพิ่มความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ แม้ว่าศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จะต้องปิดในช่วงส่วนใหญ่ของปี 2563 เนื่องจากโควิด-19 แต่การฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ ก็ไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากศูนย์ฝึกอบรมทั้งหมดถูกย้ายไปเป็นออนไลน์อย่างรวดเร็วและได้รับผลตอบรับในเชิงบวกจากทั้งผู้ฝึกสอนและลูกเรือ

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 4.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 223 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - ปี 2546

อุปสงค์

อุปสงค์

บรรยากาศทางธุรกิจสำหรับปี 2563 ยังคงมีความผันผวนอย่างมาก ปัจจัยเชิงลบในปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการการกีดกันทางการค้าที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินความต้องการ และกำลังการผลิตที่อุตสาหกรรมเรือสามารถรองรับการสั่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2563 ซึ่งรวมไปถึง แผนกระตุ้นทางการเงินและการคลังมูลค่า 17.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะช่วยผลักดันให้อัตราการเติบโตของตัวเลข GDP โลกเป็นร้อยละ 5.5 ตามที่ระบุโดย IMF แผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียเริ่มจากจีนสู่ทวีปยุโรป การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งต้องอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน และการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ที่อาจส่งผลให้เรือใหม่เหล่านั้นล้าสมัยก่อนกำหนด อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและความกดดันทางกฎเกณฑ์ เศรษฐกิจสหรัฐยังคงดีกว่าที่คาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น และค่าเงินต่าง ๆ ในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว สิ่งสำคัญที่สุด ปัญหาความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมืองที่คลี่คลายลงภายใต้รัฐบาลของไบเดน การลดสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา กับประเทศจีน ความไม่แน่นอนของ Brexit ได้หายไป การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้เพิ่มสภาพคล่องตามความจำเป็น และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากขึ้นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของจีนอยู่ในสถานะเติบโต เหตุการณ์เหล่านี้จะช่วยให้อุปสงค์ดีขึ้นเนื่องจากไม่มีปัจจัยจากความไม่แน่นอนซึ่งได้บั่นทอนการตัดสินใจซื้อขายสินค้าในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา



อุปทาน

ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมาณร้อยละ 12.77 ของกองเรือโลก (ขนาดรวมรวม 111.24 ล้านเดเวตัน) จะอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2566 หากไม่มีการรีไซเคิลเรือจนถึงสิ้นปี 2566 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดค่าระวางในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดรวมบรรทุกประมาณร้อยละ 6.2 (ขนาดรวมรวม 56.23 ล้านเดเวตัน) มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2566 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่เรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 11.8) ซึ่งจะช่วยให้เวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดค่าระวางเรือ

ด้านการเงิน

การระบาดของโควิด-19 สร้างความเสียหายอย่างรุนแรงให้กับตลาดการเงินในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 ตลาดทุนในประเทศไทยและประเทศอื่นปิดลงสำหรับธุรกิจต่างๆ ที่เชื่อว่าได้รับผลกระทบจากการระบาด ธนาคารทั่วโลกเฝ้าดูสถานการณ์อย่างกังวลใจเนื่องจากลูกค้าจำนวนมากต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการปิดกิจการเนื่องจากไวรัสขนาด 100 นาโนเมตรที่โจมตีทำลายธุรกิจต่างๆ ธนาคารต่างๆ มุ่งเน้นไปที่การพยายามให้อยู่รอดมากกว่าการขยายธุรกิจด้วยการปล่อยสินเชื่อใหม่ สถาบันการเงินเพื่อธุรกิจเดินเรือในสิงคโปร์มีจำนวนลดลงเนื่องจากธนาคารได้ปิดสำนักงานลงเพื่อลดการขาดทุนซึ่งส่วนใหญ่มาจากในภาคสินค้าโภคภัณฑ์และภาคอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง

โควิด-19 ไม่ส่งผลกระทบต่อการผูกขาดในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการลดคาร์บอน มีความคืบหน้าของอุตสาหกรรมซึ่งกำลังเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาหลายอย่าง มีการประกาศโครงการต้นแบบเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ในปี 2563 และเรคาดว่ามีมากขึ้นในปี 2564 ข้อดีของเรื่องนี้ก็คือปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดจำนวนลงจนถึงขั้นหยุดชะงัก ซึ่งมีแนวโน้มที่จะไม่เพิ่มขึ้นในปี 2564 หรือแม้กระทั่งปี 2565 เนื่องจากการออกแบบเรือใหม่ที่เสนอโดยผู้ต่อเรือต่างๆ ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ต้องการลดการปล่อยก๊าซเสียต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งร้อยละ 40 ในปี 2573 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเสียในปี 2551

ในปี 2562 ธนาคารพาณิชย์ชั้นนำหลายแห่งที่เน้นการให้สินเชื่ออุตสาหกรรมการเดินเรือได้ร่วมกันเปิดตัวหลักการโพไซดอน (the Poseidon Principles) โดยมุ่งมั่นที่จะพิจารณาเรื่องสภาพภูมิอากาศสำหรับการปล่อยสินเชื่อสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือ ในปี 2563 มีการลงนามสัญญาเงินกู้ภายใต้หลักการโพไซดอนรวมประมาณ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นปีที่บริษัทได้ลงนามใน “เงินกู้สีเขียว” ครั้งแรกกับธนาคาร BNP Paribas เพื่อจัดหาเงินทุน / รีไฟแนนซ์สำหรับต้นทุนรวมของระบบจัดการน้ำถ่วงเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) ในภาคการเงินจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

จากข้อมูลของ Marine Money อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล (ไม่รวมอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง) โดยรวมตลาดทุนในปี 2563 เพิ่มขึ้น 9.82 พันล้านเหรียญสหรัฐเทียบกับ 6.7 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2562 โดยจำนวน 7.86 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากหุ้นกู้และ 1.96 พันล้านเหรียญสหรัฐจากหุ้นทุน หุ้นทุนมูลค่า 1,062 ล้านดอลลาร์ได้รับการระดมทุนจากการเสนอขายหุ้นครั้งแรก (IPO) ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2557 ซึ่งเปรียบเทียบกับระดมทุนเพียง 15 ล้านดอลลาร์จากการเสนอขายครั้งแรกในปีก่อนหน้านี้ กิจกรรมในตลาดทุนมีค่อนข้างน้อยในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 แต่ได้ฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีเนื่องจากเศรษฐกิจต่างๆ ได้เริ่มฟื้นตัวและค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าระวางสำหรับการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์ได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งและคาดว่าจะมีเงินทุนตามมา ดังนั้น กลุ่มการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์จึงเป็นผู้ออกตราสารหนี้รายใหญ่ที่สุดในปี 2563 ด้วยมูลค่ากว่า 3.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในทางตรงกันข้ามตลาดการเงินค่อนข้างมีความรอบคอบมากขึ้นเกี่ยวกับการฟื้นตัวของกลุ่มการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ดังนั้น จึงมีตราสารหนี้มูลค่าเพียง 227 ล้านดอลลาร์ที่ออกโดยบริษัทต่างๆ ในกลุ่มการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง



บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาดโดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่ออนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพรองบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของ บริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ บริษัท ฟรีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

19 กุมภาพันธ์ 2564

การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินการ





ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (พีเอสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ทั่วโลก คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาด ซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาด การเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซุปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในด้าน การประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไปในส่วนของ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม, 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดา บริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม, 14001 (ISO 14001)

วิสัยทัศน์ & พันธกิจ ของบริษัท

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม

คำมั่นของบริษัท

» มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่างๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิผลในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



» ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่างๆ ถือเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่างๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี และมีการดำเนินการต่างๆอีกมากมาย ตั้งแต่ปี 2538 มาอย่างต่อเนื่อง

» การรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่างๆมากมายในการลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนเรือ การทำความสะอาดตัวเรือด้านนอกได้น้ำและใบพัดเรือ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเปรียง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาสภาพอากาศสำหรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ที่ทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2563)

ปี 2561

• รายงานผลการใช้สิทธิของ PSL-W1

เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2561 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงผลการใช้สิทธิของ PSL-W1 ดังนี้

ข้อใดสำคัญแสดงสิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิในการจองซื้อหุ้นสามัญของ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1 (PSL-W1)
ใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	51,975,666 หน่วย
ใบสำคัญแสดงสิทธิที่ใช้สิทธิ	10,965 หน่วย
ใบสำคัญแสดงสิทธิที่ไม่ได้ใช้สิทธิ	51,964,701 หน่วย
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
ราคาการใช้สิทธิ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	1 ใบสำคัญแสดงสิทธิต่อหุ้นสามัญ 1 หน่วย
ข้อกำหนดของใบสำคัญแสดงสิทธิ	มีอายุไม่เกิน 3 ปีนับจากวันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายของทุกไตรมาส (เดือนมีนาคม เดือนมิถุนายน เดือนกันยายน เดือนธันวาคม) ของปี หลังจากวันครบรอบ 2 ปี นับจากวันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิจนถึงวันใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันเริ่มต้น และวันสุดท้ายของการใช้สิทธิ	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

- **แก้ไขสัญญาเงินกู้ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัท พรินซ์ส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวตตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สุนิสา นารี” ที่บริษัทย่อยได้รับมอบมาจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ในปี 2559 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 (จากเดิมถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561)

ปี 2562

- **การลาออกของกรรมการ และการเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร**

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการจากนายไพบูลย์ มั่นสุขานี โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป ดังนั้น นายไพบูลย์ มั่นสุขานี จึงได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งกรรมการบริหาร ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป นอกจากนี้ นายคุณฐ วาเดีย ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารของบริษัทฯ และได้พ้นจากการมีบทบาทในฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม นายคุณฐ วาเดีย ยังคงจะดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไปแม้ว่าจะไม่มีบทบาทในทางการบริหารแล้วก็ตาม

ทั้งนี้ นายกอดัม คุรานา ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินของบริษัทฯ จะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) แทนนายคุณฐ วาเดีย โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งให้นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการกิจทิล มูราลี เมนนอน กรรมการ (เทคนิค) เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าว คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการกิจทิล มูราลี เมนนอน

- **การจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ โดยวิธีตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ และการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิข้อ 4 ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า มติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2562 ของบริษัทฯ ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จำนวน 51,965,068 บาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 1,611,256,930 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,559,291,862 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ จำนวน 51,965,068 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียน พร้อมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4 ของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับมติที่ประชุมฯ ดังกล่าว ต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

- **การทำรายการเกี่ยวโยงกัน**

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชีพिंग เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จากนายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และกรรมการของบริษัทย่อย และนางวิชัยลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของนายคาลิด



• การเลิกบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 7 บริษัท ตามรายชื่อด้านล่างนี้ ได้เลิกกิจการและเสร็จสิ้นการชำระบัญชี โดยเหตุผลของการเลิกกิจการคือไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ เนื่องจากบริษัทย่อยนี้มิได้เป็นเจ้าของเรือ

1. บริษัท ประชิสิต ริเวอร์ส จำกัด
2. บริษัท ประชิสิต ซีส์ จำกัด
3. บริษัท ประชิสิต สตาร์ส จำกัด
4. บริษัท ประชิสิต คลิฟส์ จำกัด
5. บริษัท ประชิสิต ฮิลล์ จำกัด
6. บริษัท ประชิสิต เมาน์เทนส์ จำกัด
7. บริษัท ประชิสิต ซิตี้ส์ จำกัด

• สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ใ้ถอนหุ้นกู้ที่ออกโดยบริษัทฯ (2) ชำระคืนเงินกู้หรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเงินกู้จากสถาบันการเงิน ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อย และ/หรือ (3) ใช้ซื้อเรือ

ปี 2563

• แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดของที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนของบริษัทฯ ในหนังสือรับรองของบริษัทฯ ต่อกระทรวงพาณิชย์โดยมีรายละเอียดดังนี้

ที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนเดิม: เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

ที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนใหม่ (หลังจากที่จดทะเบียนแก้ไข): เลขที่ 8 ชั้นที่ จิ, 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

• การแก้ไขสัญญาเงินกู้จากธนาคาร BNP Paribas

เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท ประชิสิต สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท ประชิสิต ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้ร่วม ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามที่บริษัทฯ ได้รายงานตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2557) ซึ่งเดิมมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตตันจำนวน 2 ลำ (กล่าวคือ เรือสวาทรี นารี และ เรือสวาทา นารี) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้่อีกจำนวน 10.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“วงเงินกู้เพิ่ม”)

- **มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ รุ่ง PSL206A ครั้งที่ 1/2563**

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท พีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563” (“หุ้นกู้” หรือ “PSL206A”) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 เวลา 14.00 น. ณ สำนักงานบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) เลขที่ 727 ถนนลาซาล แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โดยสรุป ดังนี้

1. มีมติอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL206A ออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน โดยแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ จากเดิม วันที่ 9 มิถุนายน 2563 เป็น วันที่ 9 ธันวาคม 2564 และอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ใบหุ้นกู้ และชื่อหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ดังกล่าว
2. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ เป็น อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.5 ต่อปี โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้อัตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 9 มิถุนายน 2563 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
3. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้ และแก้ไขชื่อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท พีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
4. มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวน ร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง พร้อมด้วยดอกเบี้ยงวดวันที่ 9 มิถุนายน 2563

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10,100,000 ดอลลาร์สหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนสำหรับ หุ้นกู้ของบริษัท พีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 (ตามที่ได้ขยายระยะเวลาไถ่ถอนหุ้นกู้) (หุ้นกู้รุ่น PSL206A)

- **แต่งตั้งกรรมการใหม่จำนวน 2 ท่าน**

ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เวลา 10.30 น. โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ถ่ายทอดสดจากสำนักงานของบริษัทฯ เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ และนางสาวสิริสา สุภาวสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

- **แต่งตั้งประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการสรรหาท่านใหม่**

สืบเนื่องจากการพ้นจากตำแหน่งกรรมการเนื่องจากการเกษียณอายุของนายธีระ วิภูชนิน ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการแต่งตั้งดังต่อไปนี้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2563 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2563 เวลา 12.00 น. ณ สำนักงานจดทะเบียนของบริษัทฯ

- นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระ เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป



- นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ กรรมการอิสระ เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา ซึ่งวาระการดำรงตำแหน่งดังกล่าวเท่ากับ 2 ปี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นการดำรงตำแหน่งแทนนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท

- การลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทระหว่างบริษัทฯ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (ปัจจุบันชื่อ Jiangsu Guoxin Corporation Ltd.) (“Sainty”)**

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Sainty ได้ลงนามในสัญญาฉบับข้อพิพาทโดยสมัครใจ เพื่อระงับข้อพิพาทและข้อเรียกร้องทั้งหมดโดยสันติวิธีซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 11 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 11 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM13009B (เรืออิสรา นารี), ตัวเรือหมายเลข SAM13010B (เรืออินทรา นารี), ตัวเรือหมายเลข SAM14017B, ตัวเรือหมายเลข SAM14018B, ตัวเรือหมายเลข SAM14019B, ตัวเรือหมายเลข SAM14020B, ตัวเรือหมายเลข SAM14021B, ตัวเรือหมายเลข SAM14022B, ตัวเรือหมายเลข SAM14023B, ตัวเรือหมายเลข SAM14027B และตัวเรือหมายเลข SAM14028B (“เรือทุกลำ”) ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการอนุญาตโครงการ และกระบวนการพิจารณาของศาลในลอนดอน

- มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นรุ่น PSL211A ครั้งที่ 1/2563**

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564” (“หุ้นกู้” หรือ “PSL211A”) เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 10:30 น. ณ ห้องประชุมและ ห้องโถง โรงแรมอวานี เอเทรียม เลขที่ 1880 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โดยสรุป ดังนี้

- มีมติอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A ออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน โดยแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ จากเดิม วันที่ 22 มกราคม 2564 เป็น วันที่ 22 กรกฎาคม 2565 และอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ใบหุ้นกู้ และชื่อหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกุดังกล่าว
- มีมติอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ เป็น อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้ตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 22 มกราคม 2564 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
- มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้ และแก้ไขชื่อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
- มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวน ร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (ไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ไม่ว่าในวันใด ๆ และไม่จำเป็นต้องตรงกับวันครบกำหนดชำระดอกเบี้ย (ไม่ว่าวันใด ๆ) ก่อน หรือ ณ วันที่ 22 มกราคม 2564

- รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2**

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 40 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง คิดเป็นเงินจำนวน 627.20 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 ตุลาคม 2563

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 1**

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด คิดเป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 ตุลาคม 2563

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2**

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด (จำนวน 3,590 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A จะมีเงินต้นคงค้างจำนวน 2,872 ล้านบาท

- **การได้รับค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าจากบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย**

อ้างอิงสัญญาเช่าระยะยาว จำนวน 5 ฉบับ ระหว่างบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่ง กล่าวคือ (1) บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (2) บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (3) บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (4) บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด และ (5) บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ตส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด ในฐานะเจ้าของเรือ กับบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย ในฐานะผู้เช่า สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (กล่าวคือ เรือคณยา นารี เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี และ เรือชัญญา นารี) และเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (กล่าวคือ เรืออภินิหาร นารี) ตามลำดับ (รวมเรียกว่า “เรือ”) เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า ในช่วงสิ้นเดือนสิงหาคม 2563 เจ้าของเรือแต่ละรายได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเช่าเรือกับผู้เช่า เพื่อแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินภายใต้สัญญาเช่าเรือแต่ละฉบับ โดยผู้เช่าตกลงที่จะชำระค่าเช่าเรือรายวันล่วงหน้าเป็นระยะเวลาหนึ่งปี (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564) ก่อนหรือภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเจ้าของเรือได้ให้ส่วนลดค่าเช่าเรือในอัตราร้อยละ 5 ทั้งนี้ ในวันที่ 1 ตุลาคม 2563 เจ้าของเรือได้รับชำระเงินค่าเช่าระยะยาวล่วงหน้าดังกล่าวสำหรับเรือทั้ง 5 ลำ จากผู้เช่าตามที่ได้ตกลงกันเป็นเงินทั้งสิ้น 25.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- **การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร**

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า นายโกดาการาจิตทิล มูราลี เมนนอน ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลากว่า 32 ปี จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2563 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้ นายประธาน มหาสิงห์ ซึ่งขณะนี้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิค) และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร แทนคุณเมนนอน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าว นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอตัม คูรานา และนายประธาน มหาสิงห์

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก SinoPac Capital International (HK) Limited ฮองกง**

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชัญญา นารี)



- รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 30 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 940.80 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 282.24 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 5 มกราคม 2564 ทั้งนี้ หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL206A จะมีเงินต้นคงค้างจำนวน 658.56 ล้านบาท



ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. โครงสร้างรายได้

เรือของพีเอสแอล (PSL) มีรูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น การให้เช่าเป็นระยะเวลา หรือ การให้เช่าเป็นรายเที่ยว

1.1 การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter):

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

1.2 การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):

การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆ ตามที่ตกลง (โดยมีการคิดราคาเป็นเหรียญสหรัฐต่อตัน) ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของพีเอสแอลในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2561		2562		2563	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	4,085.56	82.20	3,334.21	79.71	2,874.43	76.63
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	843.55	16.97	810.07	19.36	851.87	22.71
รวมรายได้จากการเดินเรือ	4,929.11	99.17	4,144.28	99.07	3,726.30	99.34
รายได้อื่น	41.01	0.83	38.75	0.93	24.76	0.66
รวมรายได้	4,970.12	100.00	4,183.03	100.00	3,751.06	100.00

2. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลบริหารกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง โดยไม่มีการกำหนดท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้า สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ถ่านหิน ไม้ซุงและอื่นๆ ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) อเมริกาเหนือ 2) ยุโรป 3) ละตินและอเมริกาใต้-แอฟริกา 4) อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่เรือ) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัลดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม



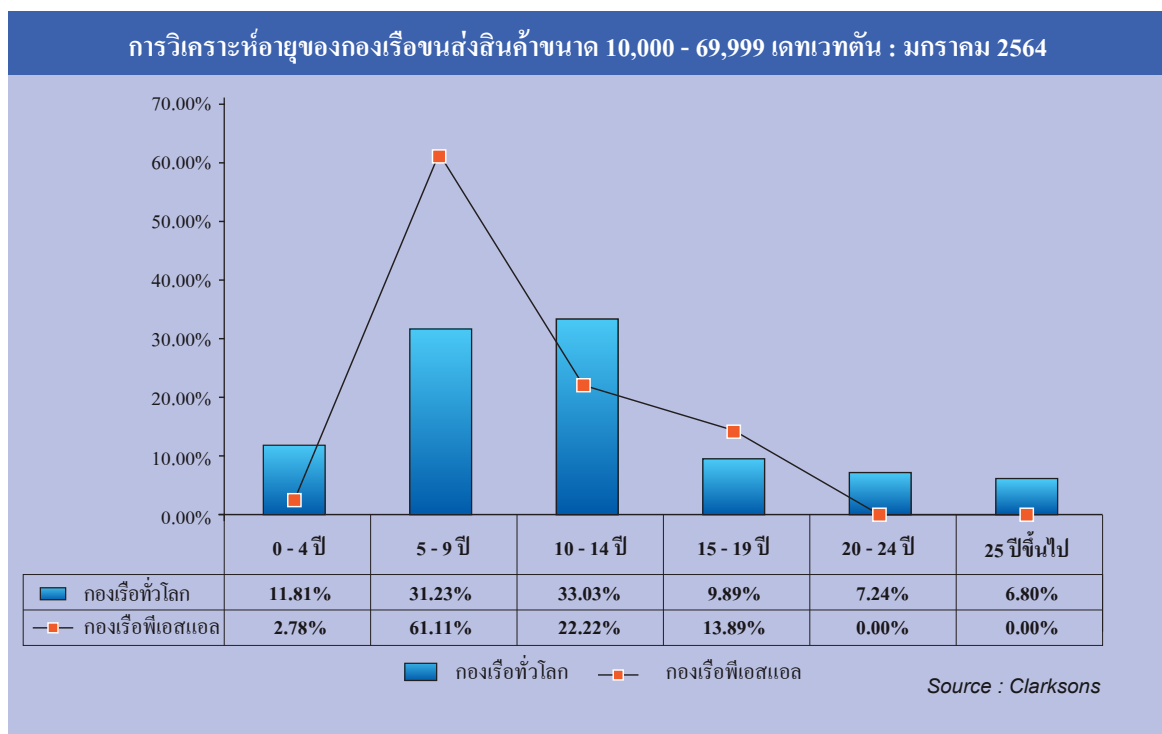
เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยวในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้เช่าเป็นระยะเวลา โดยปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา และคงเหลือการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2562 สัดส่วนการให้เช่าเป็นรายเที่ยวกับการให้เช่าเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

2.1 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 9 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ประมาณ 11 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2564





2.2 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2561		2562		2563	
ซีเมนต์	116	30.13%	130	32.66%	114	29.77%
สินค้าการเกษตร	63	16.36%	63	15.83%	71	18.54%
เหล็ก	40	10.39%	50	12.56%	43	11.23%
ปิ๋ย	28	7.27%	28	7.04%	34	8.88%
แร่ธาตุและสินแร่	45	11.69%	43	10.80%	50	13.05%
ถ่านหิน	37	9.61%	33	8.29%	36	9.40%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	11	2.86%	13	3.27%	4	1.04%
อื่นๆ	45	11.69%	38	9.55%	31	8.09%
รวมทั้งสิ้น	385	100.00%	398	100.00%	383	100.00%

2. การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charters) และ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charters)

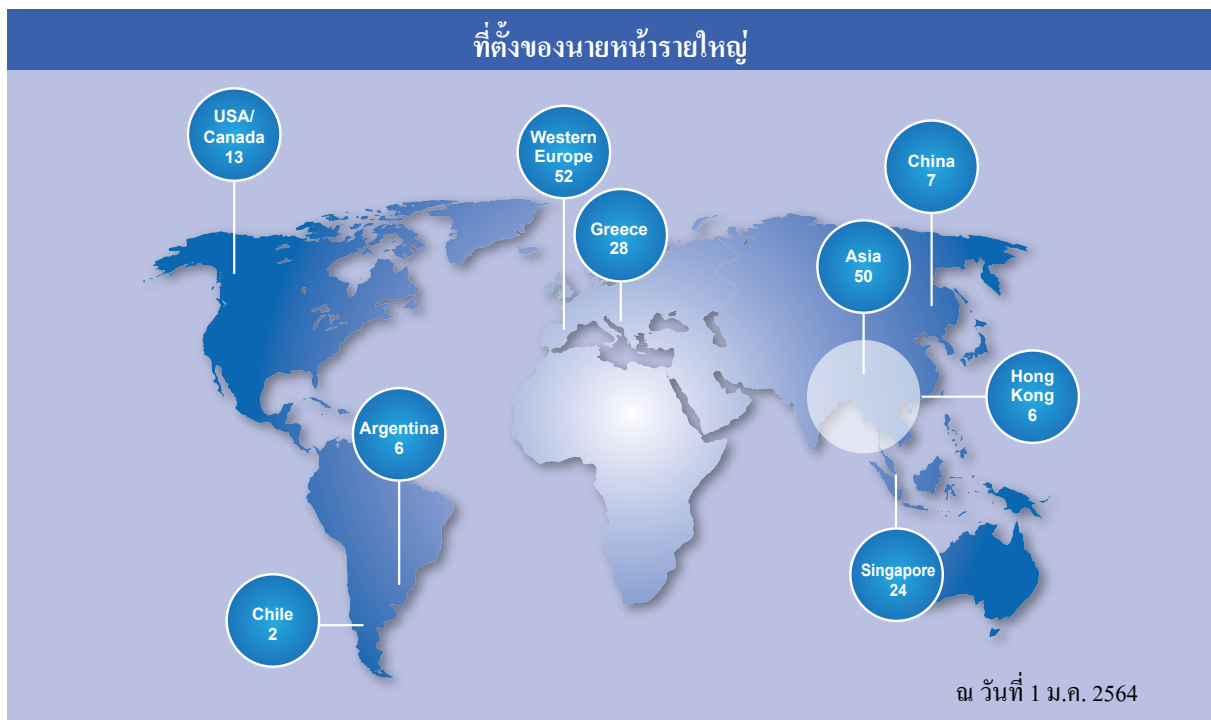
ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2561		2562		2563	
การให้เช่าเป็นรายเที่ยว	34	8.83%	32	8.04%	34	8.88%
การให้เช่าเป็นระยะเวลา	351	91.17%	366	91.96%	349	91.12%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง





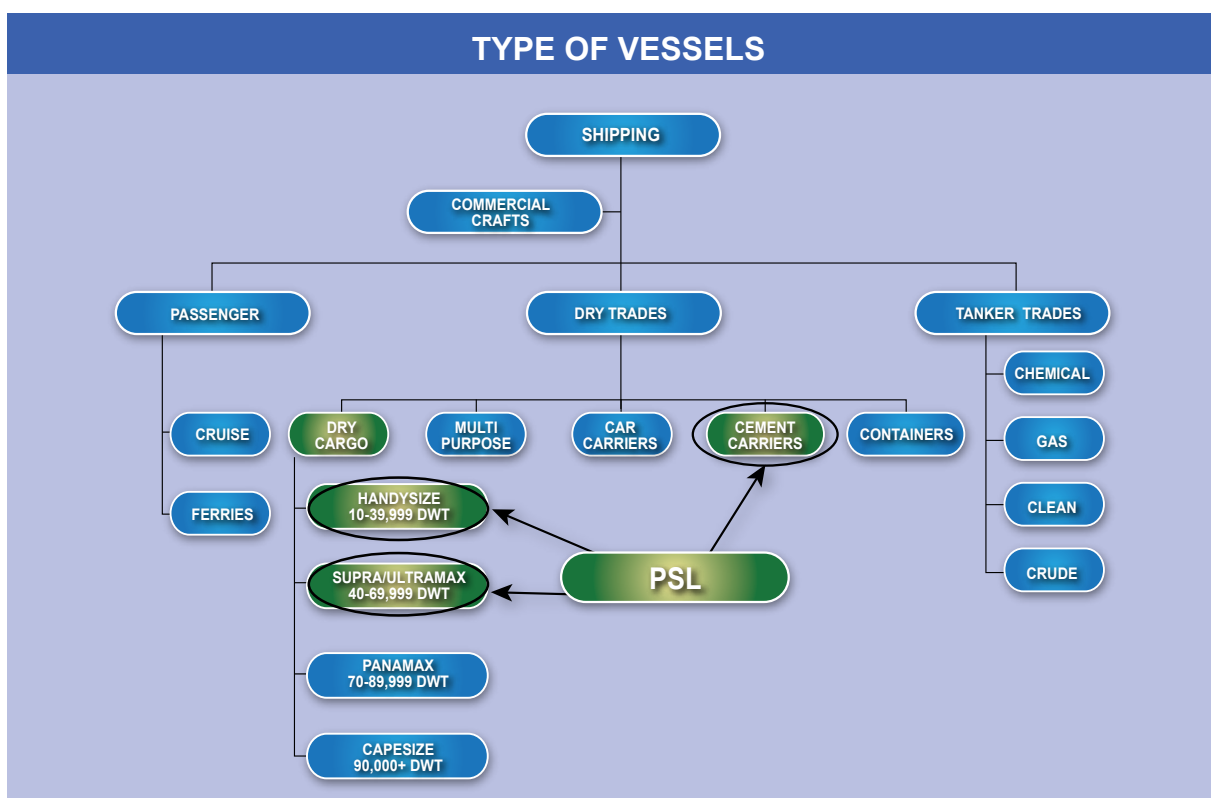
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

3. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



3.1 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 ส่งผลให้รายได้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทานนั้นค่อนข้างมีการกระจายตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 7,806 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 123 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 2 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชน รายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

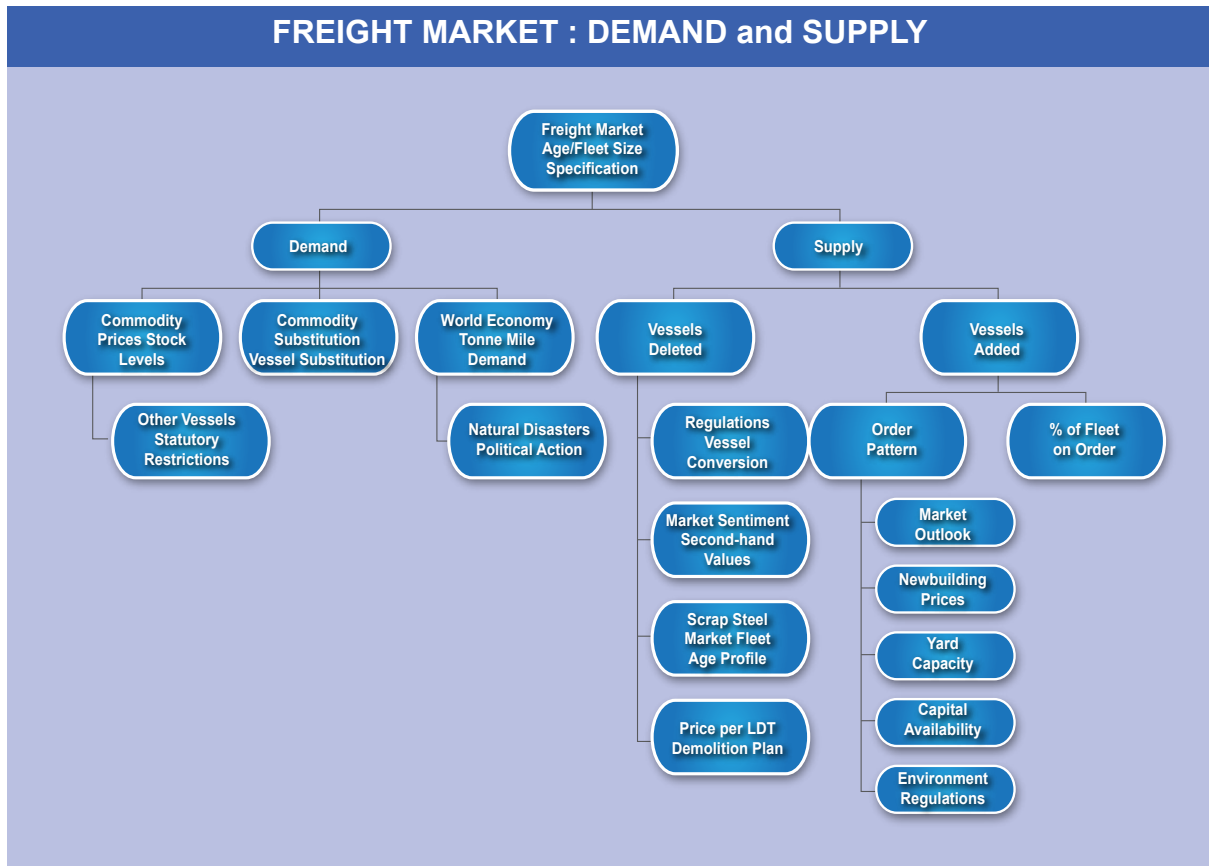
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักรโดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงสองปีถึงสามปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ต้องใช้ระยะเวลาสามปีในการฟื้นตัวของภาคอุปทานจากช่วงตกต่ำอันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียในปี 2540 ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาราคาเรือบรรทุกสินค้าก็ได้อ่อนตัวลง ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยสร้างแรงจูงใจให้มีการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น 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) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์

ตั้งแต่ปี 2559 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลจากความกดดันด้านอุปทานที่ลดลงเนื่องจากการสั่งต่อเรือใหม่ลดลง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 อุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาอากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริกาที่จีนได้ทำให้ค่าระวางเรือลดลง โชคดีที่ตลาดได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีหลัง โดยดัชนี BDI เติบโตสูงสุดในรอบ 10 ปีในเดือนกันยายน 2562 ต่อมาได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ใดๆ ที่เคยเกิดขึ้น นั่นก็คือ การระบาดของไวรัส Covid-19 ซึ่งทำให้รายได้ของเรื่อนั้นลดลงอย่างมากในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 เป็นต้นมาปริมาณอุปสงค์ได้มีการฟื้นตัวขึ้นเนื่องจากภาคเศรษฐกิจทั่วโลกได้กลับมาเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 667 พันล้านหยวนสหรัฐฯ ซึ่งเน้นไปที่ภาคอุตสาหกรรมหลัก ได้ช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ การฟื้นตัวของภาคอุปสงค์และการลดลงของภาคอุปทานส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2563 และช่วงต้นปี 2564



3.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



3.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ค่าอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดเคปไซส์ เรือขนาดปานามาแมกซ์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนดีไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ จำนวนจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนดีไซส์ในการคำนวณค่าดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้น้ำหนัก 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรที่ปรับปรุงดังนี้

$$((\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} \times \text{ร้อยละ 40}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30})) \times 0.1$$

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้
ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.80 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 72,360 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 33 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 32 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12.5 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 23 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์ 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุดไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนหรือทะเลดำ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และเกาหลีใต้น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 1ค: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 4ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5



- เส้นทางที่ 4ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10
- เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw-/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 10: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุด

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ เทต 28 ได้เริ่มต้นเผยแพร่เมื่อปี 2550 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ เทต 28 ไปเป็น เทต 38 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2563 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 38,200 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 10.538 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 180 เมตร ความกว้าง 29.8 เมตร 5 ระวาง 5 ฟาระวาง มีพื้นที่ 47,125 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 26 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 18 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 17 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุดไม่เกิน 15 ปี

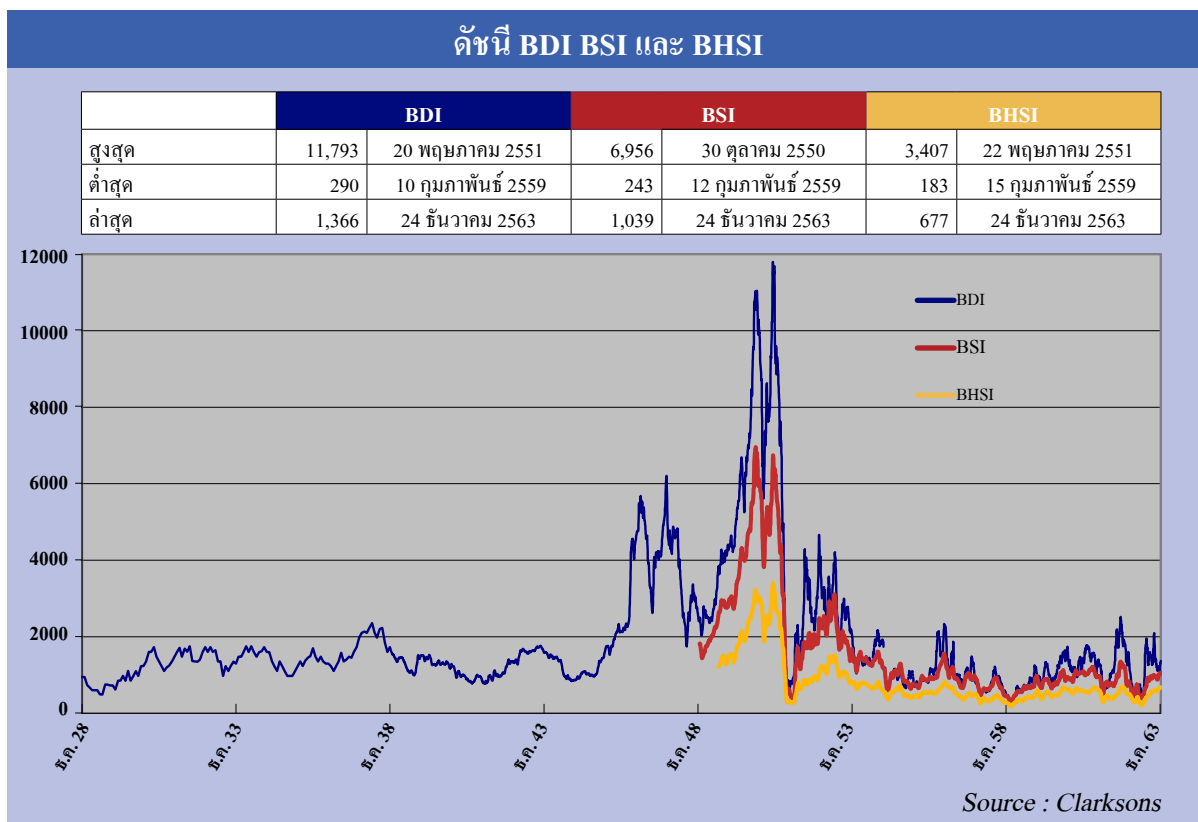
การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 6: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 7: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะวางหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง



ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI ดัชนี BSI และดัชนี BHSI ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นปี 2563



3.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากพีเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของพีเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา ละสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีการล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติ และเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือลำนั้นสามารถทำการเดินเรือไปยังน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าตามท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และรายละเอียดของเจ้าของเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 พีเอสแอลมีเรือจดทะเบียนธงไทยจำนวน 20 ลำและเรือจดทะเบียนธงสิงคโปร์จำนวน 16 ลำ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

IMO ได้มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ 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 ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งตัววัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อไป ด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักรเรือ (Engine exhaust emission standards) ก็อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกันกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องมีส่วนผสมของกำมะถันในน้ำมันไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นอยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1

ช่วงที่สามซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายอย่างมากในช่วงแรกเนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างราบรื่นและหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎดังกล่าวมาเป็นปีก็พบว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อกำหนด กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 นั้นมีเพียงพอเจ้าของเรือมีทางเลือก คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือซึ่งจะทำให้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง (ร้อยละ 3.5) (HSFO) เครื่องดักจับเขม่าควันจะล้างและลดปริมาณค่ากำมะถันจากไอเสียให้อยู่ในปริมาณที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 (VLSFO) การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นถือเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและการจัดหาเงินทุน ในช่วงปีที่ผ่านมา ข้อบกพร่องหลายอย่างของแบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ขายในท้องตลาด ได้ปรากฏขึ้นซึ่งบ่อยครั้งส่งผลทำให้เครื่องยนต์ขัดข้องกลางทะเล



นอกจากนี้ ในบางกรณี เรือต้องหยุดนิ่งและไม่สามารถแล่นได้เลย เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันเกิดความเสี่ยงหายอย่างมาก และในบางกรณีเกิดปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์หลักที่ใช้ในการเล่นเรืออีกด้วย ดังนั้น ในหลายๆ ประเทศ ได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำที่ใช้ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้นๆ และเป็นไปได้ว่าจะมีการห้ามดังกล่าวในหลายๆ ประเทศทั่วโลก เนื่องจากส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมัน HSFO และ VLSFO ได้ลดลงอย่างมาก จึงแสดงให้เห็นว่าการที่ PSL ตัดสินใจไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) เพียงอย่างเดียวนั้นเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรรมกรรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International Association of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะทำหน้าที่ตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ การปฏิบัติการเดินเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือและยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามของเรือให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ IMO

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

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

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

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO และ ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุกๆ ลำในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับบริหารจัดการ/ปฏิบัติการ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” ในประมวลข้อบังคับนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลข้อบังคับที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Maritime Labour Certificate) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือขึ้นชักรธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง) อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบเรือแทนรัฐเจ้าของธงได้ ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันถนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ - ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

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

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยคณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005



(International Health Regulation (IHR) 2005) และใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) ได้ถูกนำมาใช้แทนที่ใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการปนเปื้อนในหลายๆรูปแบบอาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อหรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และ/หรือแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้อันตรายอื่นๆในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองและจะต้องมีใบรับรองดังกล่าวไว้บนเรือเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา 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 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางกฎหมายที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้มีการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาคือที่เกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงระยะเวลาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยใช้เวลา 5 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และหลังจากวันดังกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติม 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 ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือ ภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลก กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน มีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือตั้งแต่หรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่ต่อขึ้นมาก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาคที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2563 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมดจำนวน 36 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจากทั้งทาง IMO และ USCG เรือที่เหลือของบริษัทฯ จะมีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ภายในสองปีข้างหน้า ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดโดย IMO / USCG

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญหรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จักร หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุมติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า



เรือมีระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นโดยเป็นการพึ่งพาระบบดิจิทัล ระบบรวบรวมข้อมูล และระบบอัตโนมัติจึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่างๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบและเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่างเช่น มีการติดมัลแวร์จากการใช้อุปกรณ์ต่างๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

ในไตรมาสแรกของปี 2563 PSL ได้ตรวจสอบระบบไอทีทั้งระบบตามแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ที่กำหนดโดย BIMCO ซึ่งทำการตรวจสอบโดย Lloyds Register และนำผลการวิเคราะห์ของระบบความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ของ PSL จากการตรวจสอบดังกล่าว PSL ได้ทำการแก้ไขจุดบกพร่องทั้งหมด นอกจากนี้ PSL ได้จัดให้มีการทำการทดสอบการเจาะระบบ (graybox penetration test) และได้นำผลการทดสอบมาเพิ่มมาตรการการป้องกันต่างๆ

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ในหัวข้อ MSC 428 (98) ซึ่งสนับสนุนให้นานาประเทศจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์และระบบไว้ในระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ภายในรอบการตรวจสอบรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดประจำปีครั้งแรกหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 PSL ได้จัดให้มีคู่มือการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านไซเบอร์ซึ่งได้รวมอยู่ใน SMS ของบริษัทฯ แล้ว

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 อย่างไรก็ตามเรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษอันมีสาเหตุมาจากน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษจากน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

15. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the “Wrecks Convention”))

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระบุที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือเดินทะเลทุกลำที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมีการรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในช่วงการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตามการรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- นิวซีแลนด์ได้เริ่มบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับตะกรันในเดือน พฤษภาคม 2561 เรือที่เทียบท่าที่นิวซีแลนด์นั้นต้องได้รับการทำความสะอาดใต้ท้องเรือและส่วนประกอบของเรือไม่เกิน 30 วัน ก่อนที่จะเทียบท่าที่นิวซีแลนด์
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาดฟ้าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่



- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป ให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่า ได้แก่ ท่าเรือของเมือง Shenzhen ท่าเรือเมือง Guangzhou ท่าเรือเมือง Zhujiang ท่าเรือเมือง Shanghai ท่าเรือเมือง Ningbo ท่าเรือเมือง Zhoushan ท่าเรือเมือง Suzhou ท่าเรือเมือง Nantong ท่าเรือเมือง Tianjin ท่าเรือเมือง Qinhuangdao และ ท่าเรือเมือง Tangshan/ท่าเรือเมือง Huanghua ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป มีการบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่าดังกล่าวข้างต้นใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดให้เรือต้องเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามที่กำหนดข้างต้นเมื่อเรือเทียบท่าให้ครอบคลุมทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดครอบคลุมให้เรือทุกลำที่แล่นเรืออยู่ในพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันอื่นๆ ที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะบังคับใช้กับเรือทุกลำทั่วโลก ยกเว้นเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ตามข้อกำหนดของ IMO Data Collection System (DCS) เรือทุกลำจะต้องจัดทำรายงานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เดินเรือไปทั่วโลกส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ถูกนำส่งไปตรวจสอบยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO หนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวออกให้ช่วงสิ้นเดือน พฤษภาคม 2563
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทาน จากสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) การรายงานผล และแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ
 - ต้องนำส่งแผน MRV ให้แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
 - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
 - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
 - เอกสารแสดงถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องมียูบันเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป

- เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้ส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนด และได้รับหนังสือรับรองจาก Bureau Veritas ซึ่งเป็นสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
- 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”)) เรือของบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว

17. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือ ภายใต้งานที่ความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านความปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือโดยเมื่อมีข้อบกพร่องที่สำคัญที่ถูกตรวจพบโดยผู้ตรวจสอบก็อาจจะส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานการตรวจเรือของเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือ รวมถึงเรื่องจากผู้ร้องเรียนอื่นๆ ผู้ซึ่งพบเห็นการกระทำอันเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายของทางเรือ



กองเรือ

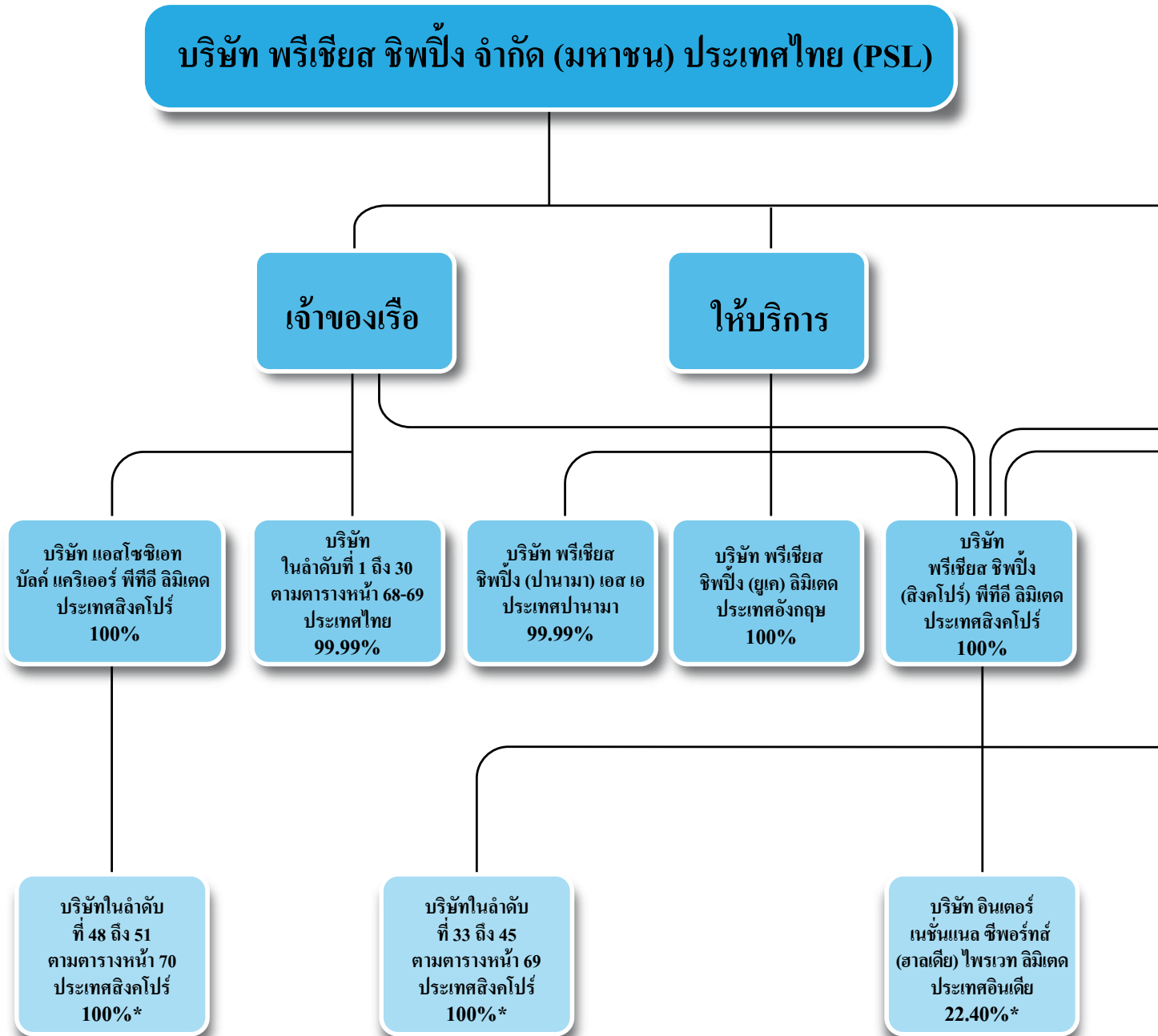
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาทสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาทสหรัฐฯ)
1	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	7.25	6.70
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	11.39	11.00
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	12.71	12.50
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	11.86	11.30
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	11.86	11.00
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	12.40	12.00
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	12.16	11.00
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	11.27	10.60
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	14.47	14.00
10	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	14.34	14.00
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	21.09	21.00
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	21.56	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	18.14	18.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	18.79	18.50
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	19.51	19.00
เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ 15 ลำ		รวม		494,875	218.80	211.60
		ค่าเฉลี่ย		32,992	14.59	14.11
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	19.40	19.20
17	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	19.48	19.40
18	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	11.07	10.80
19	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	11.16	10.80
20	วิภาณดา นารี	ไทย	2556	53,857	13.37	13.00
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	20.30	20.00
22	บารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	20.20	20.00
23	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	20.61	20.00
24	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	20.44	20.00
เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	156.03	153.20
		ค่าเฉลี่ย		55,707	17.34	17.02
25	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	22.47	22.20
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	22.53	22.20
27	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	22.44	22.30
28	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	22.39	22.20
29	สาวตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	22.01	21.80
30	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	22.52	22.30
31	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	22.65	22.50
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	23.97	23.70
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	180.98	179.20
		ค่าเฉลี่ย		63,126	22.62	22.40
33	อภิญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	19.25	26.00
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	19.81	26.00
35	ชญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	19.59	26.00
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	20.31	28.00
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	78.96	106.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	19.74	26.50
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,585,805	634.77	650.00
		ค่าเฉลี่ย		44,050	17.63	18.06

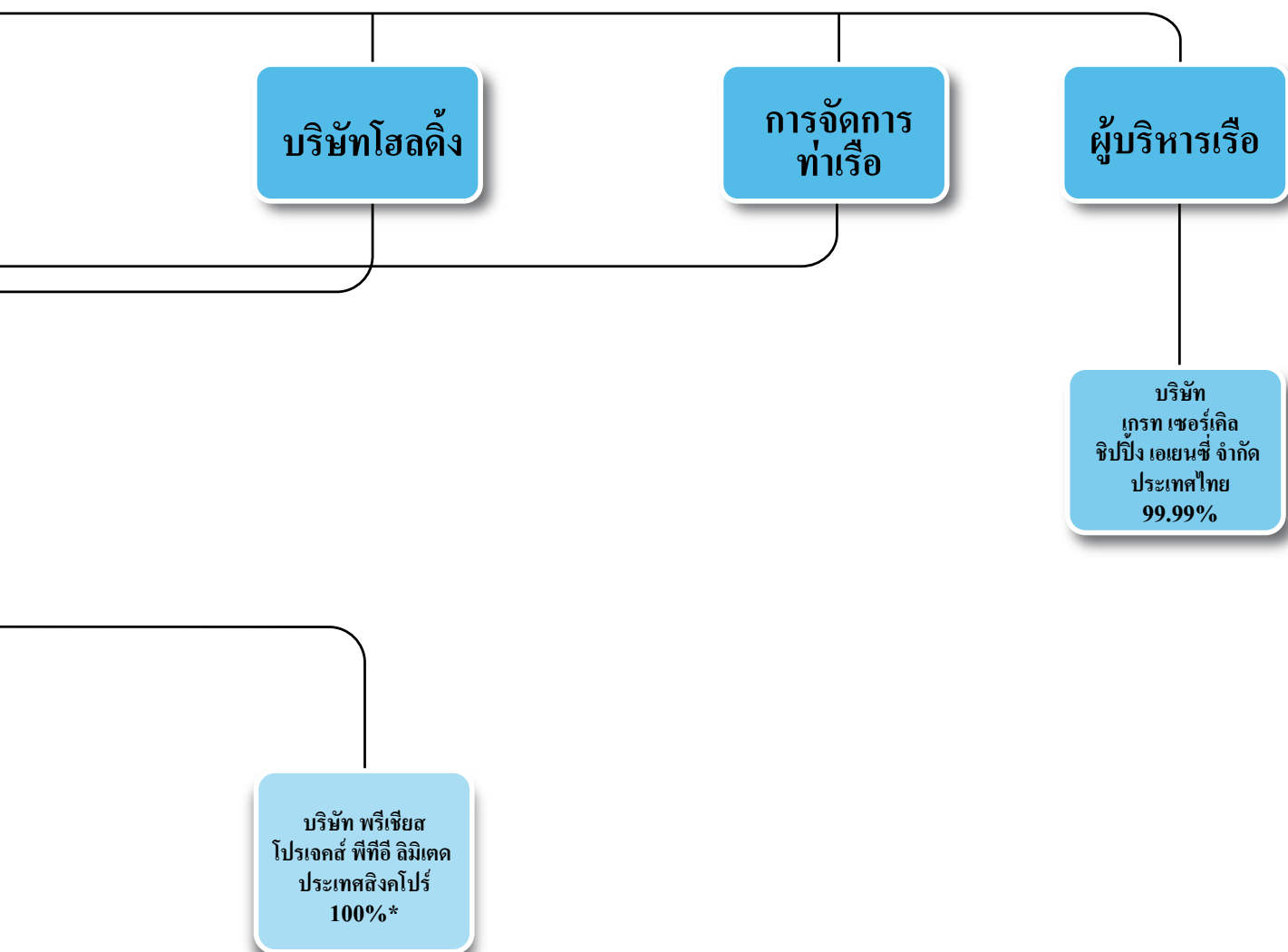
หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสินเชิงต่อตัวเรือ



โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



ลำดับในกรอบ

บริษัท
จัดตั้งขึ้นในประเทศ
อัตราร้อยละของการถือหุ้น



ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงค์มพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8, และ 9 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	BB+ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2563
หุ้นสามัญ	
ทุนจดทะเบียน	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
วงเงินหุ้นกู้คงค้าง	2,872 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้เดิม	1,000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ปัจจุบัน	800 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	6.5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 กรกฎาคม 2565
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี (22 มกราคม 2559 – 21 มกราคม 2564) ร้อยละ 6.75 ต่อปี (22 มกราคม 2564 – 21 กรกฎาคม 2565)



วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอนได้
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	BB โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2563
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย
การออกหุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเชียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	1,960 ล้านบาท
วงเงินหุ้นกู้คงค้าง (ณ วันที่ 5 มกราคม 2564)	658.56 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้เดิม	1,000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ (ณ วันที่ 5 มกราคม 2564)	336 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 ธันวาคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.00 ต่อปี (9 ธันวาคม 2559 – 8 มิถุนายน 2563) ร้อยละ 6.50 ต่อปี (9 มิถุนายน 2563 – 8 ธันวาคม 2564)
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอนได้
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	ไม่ได้จัดอันดับ
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย



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.th• ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com• ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.th• ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ : 66-2 299-2349, 66-2 299-2350 Website : https://www.tmbbank.com



- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
180 Cecil Street, Bangkok Bank Building, Singapore 069546
Telephone: 65 6410 0400
Website: <https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking>

ผู้สอบบัญชี

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

ที่ปรึกษากฎหมายหลัก

- WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP
6 Battery Road #28-00 Singapore 049909
โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454
E-mail : singaporeinfo@wfw.com
Website : <http://www.wfw.com>



ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พีทีเอส เม้าท์ไลน์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พีทีเอส วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พีทีเอส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พีทีเอส มินอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พีทีเอส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พีทีเอส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พีทีเอส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พีทีเอส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พีทีเอส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พีทีเอส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พีทีเอส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พีทีเอส รูบี้ส จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พีทีเอส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พีทีเอส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พีทีเอส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พีทีเอส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พีทีเอส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พีทีเอส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พีทีเอส ฟอนด์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พีทีเอส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พีทีเอส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พีทีเอส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พีทีเอส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พีทีเอส ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พีทีเอส รีสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ



ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
26	บริษัท พรีเมียมส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียมส ออานาเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียมส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียมส วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียมส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
32	บริษัท พรีเมียมส ซิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลดิ้ง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ
33	บริษัท พรีเมียมส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียมส สปาร์กส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียมส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียมส บริดจส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียมส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
38	บริษัท พรีเมียมส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
39	บริษัท พรีเมียมส ธอทส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
40	บริษัท พรีเมียมส ไทด์ส พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเมียมส สกายส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเมียมส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเมียมส วิสคอม พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียมส เกรซ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียมส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิตัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ



ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
46	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
47	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โกลด์คิง คัมพานี
48	บริษัท เอบีซี วัน ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท เอบีซี ทุ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท เอบีซี ตรี ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเมียม สวีต (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
53	บริษัท พรีเมียม สวีต (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
54	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)



สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-30	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 31	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 32-45 และ 47-51	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 46	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 54	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.



ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2562	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	130,086,266	8.34%	130,086,266	8.34%
	น.ส. นิจิต้า ซาห์ *	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
1	รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลซาห์ ** / ***	693,018,347	44.45%	693,018,347	44.45%
2	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์) ***	131,526,275	8.44%	131,486,275	8.43%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	87,070,359	5.58%	74,793,059	4.80%
4	กองทุนเปิด บัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	20,464,200	1.31%	-	0.00%
5	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวแอ็คทีฟ SET 50 ปันผล	20,443,300	1.31%	18,522,500	1.19%
6	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	15,893,293	1.02%	16,019,237	1.03%
7	กองทุนเปิด แวลูพลัส ปันผล หุ้นระยะยาว	15,095,300	0.97%	5,972,200	0.38%
8	BANQUE PICTET & CIE SA	14,428,500	0.92%	14,428,500	0.92%
9	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) โดย บลจ. บัวหลวง จำกัด	10,450,100	0.67%	-	0.00%
10	กองทุนเปิด บัวหลวงตราสารทุนสำหรับกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	10,400,000	0.67%	-	0.00%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	540,502,188	34.66%	605,051,744	38.80%
รวมทั้งหมด		1,559,291,862	100.00%	1,559,291,862	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 8,527 ราย		ผู้ถือหุ้น : 6,093 ราย	

* น.ส. นิจิต้า ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

** ตระกูลซาห์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิจิต้า ซาห์ 2. นางสาวสมิรา ซาห์ 3. นายอิมรุลฮาญ ซาห์ และ 4. นางแองเจลี กิริต ซาห์

*** ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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



การบริหารความเสี่ยง

1. นโยบายการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่างๆ กำหนดโครงสร้างการรายงาน และการติดตามการดำเนินการ เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าก่อนเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์นั้นจะเกิดขึ้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยงโดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมความเสี่ยงต่างๆ ในทุกระดับ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการควบคุมดูแลความเสี่ยงของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงต่างๆ ของธุรกิจและมีการติดตามความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิผล
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารและพนักงานในแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผลการประเมินความเสี่ยงต่างๆ จะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

2. ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ ของบริษัทฯ ออกเป็น ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเอกอภยอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ในช่วงเกือบทั้งทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ยังคงมีความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ เนื่องจากบริษัทฯ อาจมีการเติบโตเชิงกลยุทธ์หรือแม้กระทั่งลดขนาดกองเรือในอนาคตซึ่งขึ้นอยู่กับวัฏจักรของธุรกิจการเดินเรือ

บริษัทฯ ยังเผชิญความเสี่ยงด้าน ESG ซึ่งประกอบด้วย ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งได้แก่ นักลงทุน ลูกค้า คู่ค้า สื่อมวลชน สมาคมอุตสาหกรรม พนักงาน รัฐบาล และหน่วยงานกำกับดูแล

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกแบบไม่ประจำเส้นทาง จึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงักอันเกิดมาจากอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคนงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม โดยปกติเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลจะทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยต่างๆ เหล่านี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีต่างๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในเรื่องดังกล่าวโดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบสำคัญที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้แก่ กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ที่กำหนดให้เรือทุกลำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำในการเดินเรือ ทั้งนี้ เจ้าของเรือบางรายได้เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของตนแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เพื่อให้ยังสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดต่ำซึ่งมีค่ากำมะถันสูงได้อยู่ เครื่องดักจับเขม่าควันนี้ทำหน้าที่ขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์หลัก แต่จะส่งผลให้เกิดน้ำเสียที่เป็นพิษ โดยทั่วไปน้ำเสียเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการถ่ายโอนมลพิษจากทางอากาศลงสู่มหาสมุทรแทน เมื่อคำนึงถึงผลกระทบของน้ำเสียที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียเหล่านี้ในท่าเรือของประเทศตน ซึ่งทำให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของอุปกรณ์นี้หมดไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 โดยเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน การตัดสินใจนี้ได้รับการพิสูจน์ในปี 2563 ด้วยเหตุผล 3 ประการ ประการแรก ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ มีส่วนที่ต่างกันเพียงเล็กน้อยเกือบตลอดทั้งปี ดังนั้น การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจึงเป็นทางเลือกที่ไม่คุ้มค่า ประการที่สอง มีเหตุการณ์ที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้องเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อเดินเรือและรายได้ของเรือที่ติดตั้งอุปกรณ์นี้ ประการที่สาม ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียออกจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิด ทำให้ไม่สามารถใช้งานเครื่องนี้เกือบตลอดเวลาที่เรือเข้าท่าหรือจอดในท่าเรือส่วนใหญ่

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้ การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจครบถ้วนตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือลำนั้นสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือ หรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด เรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถทำประกันภัยและไม่สามารถปล่อยเช่าในน่านน้ำสากลได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ที่ทำงานในบริษัทฯ ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทาง



ด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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

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

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับโควิด-19 ช่วยเร่งผลักดันความพยายามของบริษัทฯ ในการก้าวไปสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยจากการเปลี่ยนมาเป็นการทำงานทางไกล (Remote Working) อย่างไรก็ตาม การทำงานทางไกลของพนักงานได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ และการขโมยข้อมูลเป็นอย่างมาก ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการเข้าถึงระบบข้อมูลสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยทางข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ โดยผ่านมาตรการด้านระบบรักษาความปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (firewall) ระบบสแกนไวรัส และการจัดให้มีการสำรองข้อมูล นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) และทดสอบเจาะระบบสารสนเทศ (Penetration Testing) เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์

ในช่วงแรกของการระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน การผลิตเปลี่ยนลูกเรือและการตรวจเรือนั้นไม่สามารถทำได้เนื่องจากข้อจำกัดของการเดินทางทั่วโลก สถานการณ์ได้คลี่คลายลงบ้างเมื่อบางประเทศเริ่มอนุญาตให้มีการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ อย่างไรก็ดี สถานการณ์ยังห่างไกลจากสภาวะปกติ ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้เปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มาวิ่งท่าเรือต่างๆ ในประเทศไทย เพื่อทำการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ ในขณะที่รัฐบาลบางประเทศได้อนุมัติการฉีดวัคซีนและได้เริ่มฉีดวัคซีนให้แก่ประชากรของตน แต่คงต้องใช้เวลาอีกพอสมควรกว่าจะกลับสู่สภาวะปกติ ดังนั้น ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากโควิด-19 อาจยังคงส่งผลด้านลบต่อการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ยืมต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงิน

คั้่นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option) ซึ่งเงินคั้่น และ/หรือดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option)

การตกคั้ดอย่างต่อนื่องของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 คั้ชนี BDI และที่ 290 จุด ซึ่งคั้ต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ซึ่งในช่วงเวลานั้นเป็นการยากมากที่จะขอวงเงินกู้ใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่คั้ดยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 2564 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.25 ต่อปี โดยบริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทั้งหมดเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.99 ต่อปี เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้รุ่น PSL211A ได้อนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน และอนุมัติให้แก้ไขข้อกำหนดคั้สิทธิและเงื่อนไขของหุ้นกู้ โดยอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.25 ต่อปีเป็นร้อยละ 6.75 ต่อปี ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2564 รายละเอียดเพิ่มเติมได้เปิดเผยใน “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ของรายงานฉบับนี้

วันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่คั้ดยสิทธิ 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 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้รุ่น PSL206A ได้อนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน และอนุมัติให้แก้ไขข้อกำหนดคั้สิทธิและเงื่อนไขของหุ้นกู้โดยอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ต่อปี เป็นร้อยละ 6.50 ต่อปี ตั้งแต่วันที่ 9 มิถุนายน 2563 รายละเอียดเพิ่มเติมได้เปิดเผยใน “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ของรายงานฉบับนี้

นอกจากหุ้นกู้ทั้งสองรุ่นข้างคั้่น และสัญญาเงินกู้สกุลเงินบาทจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย 1 วงเงิน เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

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

วงเงินสินเชื่อหลายๆวงเงินของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหวและเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS) ทำให้เกิดความคั้ดหย่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือโดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ตาม ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 16.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตรา



ดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 37.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

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

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ **ความเสี่ยงทางการตลาด** จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือยังอยู่ในระดับต่ำหลังจากกลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผัดผ่อนไปหนึ่งสัปดาห์ต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ตัวอย่างเช่น ในปี 2558 - ปี 2559 ธนาคารผู้ให้กู้บางรายได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อชดเชยมูลค่าที่ลดลงของเรือที่จำนองเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้ดังกล่าว และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดยในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ไม่สามารถชำระอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของตกต่ำ จากการระบาดของโควิด-19 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนในแง่การทดสอบอัตราส่วนต่างๆ ตามข้อตกลงทางการเงินที่เกี่ยวข้องจากธนาคารผู้ให้กู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “**คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร**” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2564 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

นอกจากนั้น ในสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใดสัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้เงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินกู้ใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้

การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันจากการระบาดของโรคโควิด-19 อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการเข้าถึงตลาดตราสารหนี้ที่มีจำกัด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการระดมทุนใหม่ หรือ การรีไฟแนนซ์วงเงินสินเชื่อและหุ้นกู้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การชะลอตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเห็นได้ชัดในช่วงเริ่มต้นการระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลให้อัตรากำไรสุทธิปรับตัวลดลงอย่างมาก ซึ่งกระทบต่อรายได้และกระแสเงินสดของบริษัทฯ แม้ว่าอัตรากำไรสุทธิจะฟื้นตัวขึ้น แต่บริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีความผันผวนสูงมากซึ่งเป็นไปตามวัฏจักรและฤดูกาล ความผันผวนในเรื่องของการสร้างกำไร มูลค่าเรือ และอัตรากำไรระหว่าง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ อัตรากำไรระหว่างเรืออาจมีความผันผวนมากอันจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไร ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “**ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม**” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาด และวัฏจักรของธุรกิจ อัตรากำไรระหว่างเรือมีแนวโน้มที่จะผันผวนตามขนาดของตัวเรือ กล่าวคือ อัตรากำไรระหว่างเรือขนาดใหญ่ที่สุดจะมีความผันผวนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) กล่าวคือ เรือขนาดแสนตัน ไซส์ เรือขนาดซูเปอร์แอมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตรากำไรระหว่างเรือในระดับหนึ่ง บริษัทฯ เชื่อกันว่าเรือส่วนใหญ่ของ บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมากเพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และอสังหาริมทรัพย์ คาดว่าตัวเลขจีดีพีของโลกจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.5 ในปี 2564 และ หดตัวร้อยละ 3.5 ในปี 2563 สภาพเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำในปี 2563 มีสาเหตุหลักมาจากการระบาดของโควิด-19 แม้ว่าการใช้วัคซีนที่มีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มความหวังให้เศรษฐกิจฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่การฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจไม่ทั่วถึงในแต่ละภาคส่วนธุรกิจ ดังนั้น อุตสาหกรรมเดินเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองอาจยังคงได้รับผลกระทบในทางลบ หากภาคธุรกิจต่างๆ ยังคงชะลอการใช้จ่ายจากความไม่แน่นอนที่ได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากอุปสงค์หลักของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมาจากประเทศจีน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือ สภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศนี้อาจส่งผลกระทบต่อที่สำคัญต่ออุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกอง เช่น แร่เหล็กและถ่านหิน เช่นในช่วงปี 2558 – ปี 2559 ประเทศจีนมีมาตรการที่เข้มงวดขึ้นในการให้สินเชื่อสำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์ซึ่งส่งผลให้ความต้องการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณลดลง อันส่งผลทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำ



ในปี 2562 อุปสงค์ในการใช้บริการขนส่งทางเรือได้ลดลงอย่างมากเนื่องจากปริมาณสินค้าที่ลดลงชั่วคราว กล่าวคือ การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในช่วง 6 เดือนแรกของปีหยุดชะงักลงจากอุบัติเหตุในเมือง Brumadinho ของบริษัท Vale เช่นเดียวกัน สภาพอากาศที่เลวร้ายในประเทศออสเตรเลียส่งผลให้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กและถ่านหินลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายน ในปี 2563 รัฐบาลทั่วโลกมีการบังคับใช้มาตรการจำกัดการเดินทาง เพื่อพยายามควบคุมการแพร่กระจายของไวรัสโคโรนา อันส่งผลทำให้ความต้องการเรือหรือการจัดหาสินค้าลดลงอย่างมาก เนื่องจากผลกระทบระยะยาวยังคงไม่แน่นอนการที่เศรษฐกิจโลกซึ่งชะลอตัวจากการระบาดของโรคจะยังคงส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือ

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้การค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง นอกจากนั้น การสู้รบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลักต่างๆของโลกอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนที่มากขึ้น การใช้จ่ายทางธุรกิจที่ลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งทางเรือ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกรรมส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากความผันผวนของตลาดค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าต้องปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาส่วนหนึ่งเป็นแบบ Long Term Charter เพื่อให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - ปี 2560 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - ปี 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามจากการที่ตลาดในปัจจุบันยังคงไม่ฟื้นตัวในระดับที่บริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

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

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อกองทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้ อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศการค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

รายได้ของบริษัทฯ สำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมาลากาลูกค้าที่หลากหลายและส่วนใหญ่ไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่ง ดังนั้น จึงสามารถกล่าวได้ว่าบริษัทฯ ไม่มีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของลูกค้าสำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของบริษัทฯ ดังนั้น หากต้องเสียลูกค้ารายใดไป ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงจากการให้เช่าเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ นั้นแตกต่างออกไป เนื่องจากเรือขนส่งสินค้าเหล่านี้มีการปล่อยเช่าให้กับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งดังกล่าว ในปี 2563 รายได้จากลูกค้าหลักรายนี้มีจำนวน 765.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิทั้งหมดของกลุ่มบริษัทฯ (ปี 2562: 776.66 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิของกลุ่มบริษัทฯ) อย่างไรก็ตาม เพื่อจัดการความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำในช่วงดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ ต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกรีไซเคิลไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายรีไซเคิลไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกรีไซเคิล/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - ปี 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขายรีไซเคิล ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปได้อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมาลากาลูกค้าที่หลากหลาย ซึ่งช่วยจัดการความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุของเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งซื้อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือบางลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้ออื่นในรายงานประจำปีฉบับนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุของเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ

ข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่ ตามแผนการขยายกองเรือของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการต่อเรือล่าช้า หรือในกรณีที่เลวร้ายที่สุดคือการไม่ส่งมอบเรือ การเกิดข้อพิพาทอาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการขยายกองเรือที่วางไว้ และอาจส่งผลให้เกิดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ

อุตสาหกรรมเดินเรือก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร



- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ

ประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือลำต่อใหม่ จะมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือลำต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวหรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ ในตลาดได้ บริษัทฯ จึงหยุดสั่งต่อเรือใหม่จนกว่าจะมีการประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมจากกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้

- ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อมาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผัดเจื่อนใจในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และหนี้หุ้นกู้ได้ เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ ได้บริหารจัดการสภาพคล่องและเฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นด้วยเงื่อนไขที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ-ธรรมาภิบาล

บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ซึ่งอาจนำไปสู่ความเสี่ยงทางการเงินหรือการดำเนินงาน บริษัทฯ เชื่อว่าการนำหลักการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมาภิบาลมาเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรหรือกลยุทธ์องค์กร จะสร้างมูลค่าให้กับบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นในระยะยาว

การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษอาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางการเงินและความเสียหายต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม จึงได้กำหนดนโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมขึ้นอย่างเป็นทางการ ซึ่งนโยบายนี้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO ควบคู่กับการจัดทำแนวทางปฏิบัติภายในที่แสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ยกตัวอย่างเช่น ในระหว่างปี 2556 - ปี 2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าที่ไม่ประหยัดน้ำมันด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ และเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักตัวเรือที่เบาขึ้น และใช้เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์

บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงทางสังคมและชุมชนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับสังคมและชุมชนโดยรอบ การกระทำหรือเหตุการณ์บางอย่างอาจทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ ในระดับชุมชนหรือสังคม ความเสี่ยงนี้รวมถึงความปลอดภัยและอาชญากรรมของพนักงาน ความขัดแย้งด้านแรงงาน การละเมิดสิทธิมนุษยชน และการคอร์รัปชันโดยพนักงานของบริษัทฯ การส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยถือเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและได้ลงทุนจัดหาทรัพยากรสำหรับการฝึกอบรมลูกเรือ การพัฒนาแนวทาง และการติดตามการปฏิบัติตามข้อบังคับ เพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ชุมชน รัฐบาล ฯลฯ และตอบสนองต่อข้อกังวลจากผู้มีส่วนได้เสียเหล่านั้นอย่างทันทั่วทั้งที่

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการป้องกันการทุจริตและต่อต้านพฤติกรรมการกีดกันทางการแข่งขันผ่านทางนโยบายต่อต้านการทุจริตของบริษัทฯ

บริษัทฯ อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน หลักสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัย และกฎหมายหรือข้อบังคับท้องถิ่น การละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับพนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้จะไม่ถูกละเมิด

บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่เพียงพอของการกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลเสียต่อการดำเนินงานของ บริษัทฯ และทำลายความเชื่อมั่นของนักลงทุน โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใส สูงสุดในการรายงานการดำเนินงานและผลการดำเนินงานทางการเงิน นโยบายจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ ภายใต้กรอบการกำกับดูแลด้านจริยธรรม

รายละเอียดของมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมาภิบาล ได้อธิบายไว้ใน “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ของรายงานประจำปีนี้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

หากภาวะตลาดตกต่ำเกิดขึ้นอีกเช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามทางการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลโดยเฉพาะเจาะจงอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไปจากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น
- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอและได้รับผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของ บริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ ตราบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว



รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations' Sustainable Development Goals: SDGs) โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2563 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักเป็นประจำทุกปี เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปี 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการทบทวนและแก้ไขวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ คือ “การเป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก” ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าวิสัยทัศน์และพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยมุ่งเน้นที่ค่านิยมหลักของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม ค่านิยมหลักเหล่านี้รวมอยู่ในทุกสิ่งที่บริษัทฯ ปฏิบัติและเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯ ที่จะต้องมีการติดตามในการดำเนินงานเป็นประจำทุกวัน

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นในแต่ละเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วม ทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

19 กุมภาพันธ์ 2564



ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือ ส่วนใหญ่ ได้ถือธงชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ ได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนิน ธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบต่อความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง และกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งในบริบทความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” “รายงานการกำกับดูแลกิจการ” “การควบคุมภายใน” “การบริหารความเสี่ยง” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI Standard ในระดับทางเลือกหลัก (Core Option) นอกจากนี้ รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนนี้ยังให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN’s Sustainable Development Goals: SDGs)

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2563

ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2562

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ผู้ลงทุน ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม



ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารความเสี่ยง ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯและในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ) จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา การปฏิบัติตามสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้า ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญในการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
เจ้าหนี้	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาฯ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆ ที่ได้ตกลงกัน จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันทั่วทั้งที่
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม การรักษาสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆ ของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน กำหนดราคาที่ยุติธรรม รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 10 ครั้ง ในปี 2563 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ

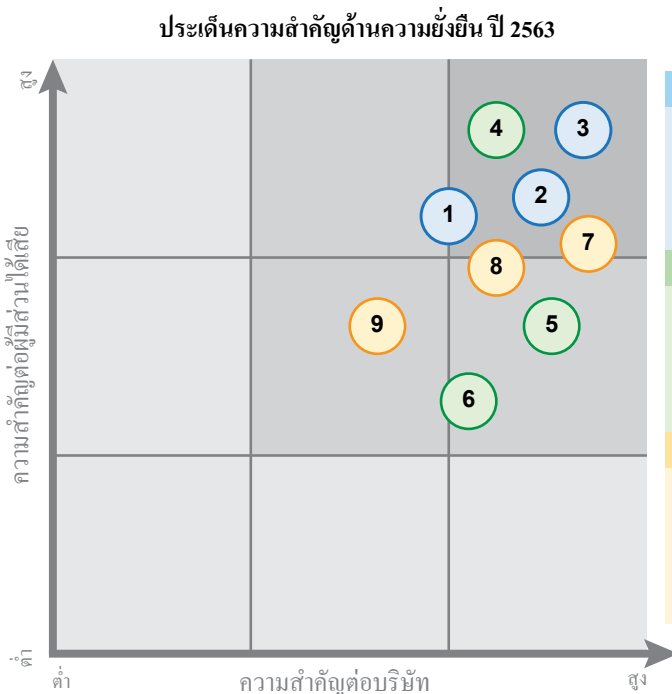


การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัท ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัท และจากหน่วยงานในบริษัท โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัท โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆที่มีความสำคัญต่อบริษัท และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม
3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบถามและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัท โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 9 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย



ตารางแสดงประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน ปี 2563

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1. การกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมดำเนินงาน
2. การต่อต้านคอร์รัปชัน
3. ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4. การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม
5. การปล่อยมลพิษทางอากาศ
6. น้ำทิ้งและของเสีย

ผลกระทบด้านสังคม

7. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสวัสดิภาพ
8. การฝึกอบรม และการศึกษา
9. ความเท่าเทียมกันและความหลากหลาย

การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)









บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากล พร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย



บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ								ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหน้าที่	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎระเบียบ	คู่ค้า	นักลงทุน	
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ										
• การกำกับดูแลกิจการ และจริยธรรมดำเนินงาน	การกำกับดูแลกิจการ	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	<div><div>1NO POVERTY</div><div></div></div> <div><div>8DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div><div></div></div> <div><div>16PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS</div><div></div></div> <div><div>17PARTNERSHIPS FOR THE GOALS</div><div></div></div>
• การต่อต้านทุจริต คอร์รัปชัน	การต่อต้านทุจริต คอร์รัปชัน	✓			✓			✓		
• มูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยตรงที่สร้างขึ้นและ การแจกจ่าย	ผลประโยชน์การด้าน เศรษฐกิจ	✓	✓	✓	✓			✓	✓	



การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ								ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน	
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหนี้	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎระเบียบ	ผู้ค้า	นักลงทุน		
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม											
<ul style="list-style-type: none">การปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ	การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม			✓		✓	✓			<div><div>13CLIMATE ACTION</div><div></div></div> <div><div>14LIFE BELOW WATER</div><div></div></div> <div><div>17PARTNERSHIPS FOR THE GOALS</div><div></div></div>	
<ul style="list-style-type: none">การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การปล่อยมลพิษ			✓		✓	✓				
<ul style="list-style-type: none">การป้องกัน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมการจัดการน้ำถ่วงเรือ	น้ำทิ้ง และของเสีย ความหลากหลายทางชีวภาพ			✓		✓	✓				
ผลกระทบด้านสังคม											
<ul style="list-style-type: none">ผลตอบแทนสำหรับพนักงานความปลอดภัย และอาชีวอนามัย	ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย	✓				✓	✓			<div><div>3GOOD HEALTH AND WELL-BEING</div><div></div></div> <div><div>8DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</div><div></div></div> <div><div>10REDUCED INEQUALITIES</div><div></div></div>	
<ul style="list-style-type: none">การฝึกอบรมและพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล และห้องบังคับการเดินเรือจำลองการพัฒนาชุมชนและสังคม	การศึกษาและการฝึกอบรม	✓				✓					<div><div>4QUALITY EDUCATION</div><div></div></div>
<ul style="list-style-type: none">ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน	ความหลากหลาย และโอกาสความเท่าเทียมกัน	✓									<div><div>5GENDER EQUALITY</div><div></div></div>



การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แนบมานี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายของขวัญของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2563 นโยบายของขวัญของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

ในปี 2563 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ



บริษัท ฟรีเชียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



นายโกตัม คุรานา (ซ้าย) กรรมการ (การเงิน) ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) จากนายกุลเวช เจนวัฒนวิทย์ (ขวา) กรรมการผู้อำนวยการสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งทาง CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใสและยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2563 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ BDO LLP โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2564 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2563 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน



มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	2559	2560	2561	2562	2563
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	104.42	128.21	152.32	134.05	119.08
รายได้จากการลงทุน	1.32	0.70	1.15	0.96	0.27
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.94	0.00	0.01	0.00
รายได้อื่น	1.77	0.30	0.11	0.27	0.51
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	107.51	130.15	153.58	135.29	119.86
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	30.23	24.04	28.79	29.18	29.58
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	47.78	42.98	44.08	44.84	40.99
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้น)	27.63	25.01	25.48	22.64	18.88
เงินปันผลจ่าย	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.09	0.08	0.09	0.12	0.12
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.06	0.04	0.04	0.05	0.06
การจ่ายเงินอื่นๆ	21.93	3.96	5.04	8.07	32.02
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	127.72	96.11	103.52	104.90	121.65
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	(20.21)	34.04	50.06	30.39	(1.79)
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	54.88	34.63	36.64	38.23	38.71
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.70	(0.22)	(0.11)	0.02	0.28
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(75.79)	(0.37)	13.53	(7.86)	(40.78)

ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระเงิน การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

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



รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์เงินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่เกิดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยต่อในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”))
3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือและได้รับมอบเรือดังกล่าว ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสภาพแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

การที่บริษัทฯ จะสามารถเดินเรือผ่านน่านน้ำสากลได้นั้น บริษัทฯ มีหน้าที่ตามกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆอย่างครบถ้วน

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

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแท่งที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรี้ยวของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และ คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบแท่ง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขนน้ำหนักตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 สามปีก่อนที่ข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้

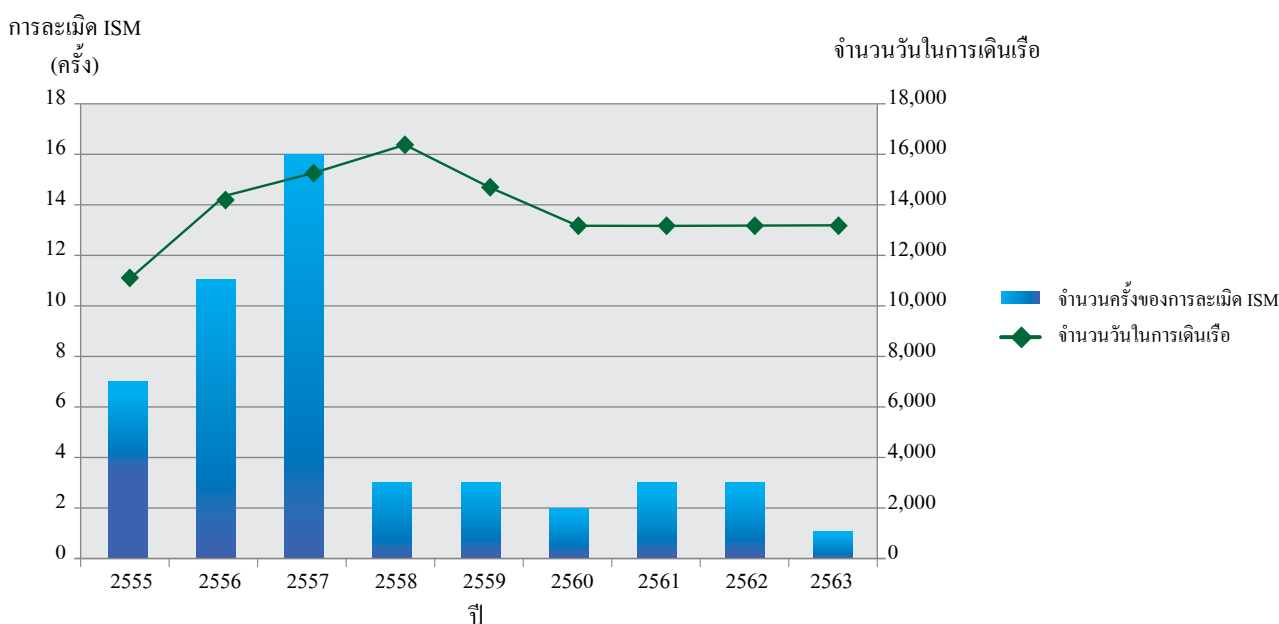
กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2555 - ปี 2563 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบ



เพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2563 บริษัทมีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 1 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 13,176 วัน ถึงแม้ว่าในปี 2563 บริษัท จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อนำในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าปี 2563 มีอัตราการละเมิดข้อบังคับ ISM ในระดับต่ำอยู่ที่ร้อยละ 0.008 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่มีอัตราการละเมิดสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.11 ซึ่งเมื่อเทียบกับบริษัทเดินเรือรายอื่นๆ ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทในปีนี้ได้แก่ การเสียชีวิตของลูกเรือจากสาเหตุการเสียชีวิตตามธรรมชาติที่ไม่ใช่การเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ จึงไม่ถือว่าเป็นความล้มเหลวในกระบวนการบริหารจัดการ และการป้องกันของบริษัท การที่บริษัทเลือกที่จะยกเหตุการณ์นี้ขึ้นมานำเสนอ เพื่อที่จะทบทวนขั้นตอนการตรวจสอบสภาพก่อนเข้าทำงานของบริษัท เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นอีก



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้เชิญชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษาอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ

- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วถึงไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวที่ว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เติบโตอย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้อสอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตใหม่ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS) เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวก เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (ISPS Code Part A 1.2.1)

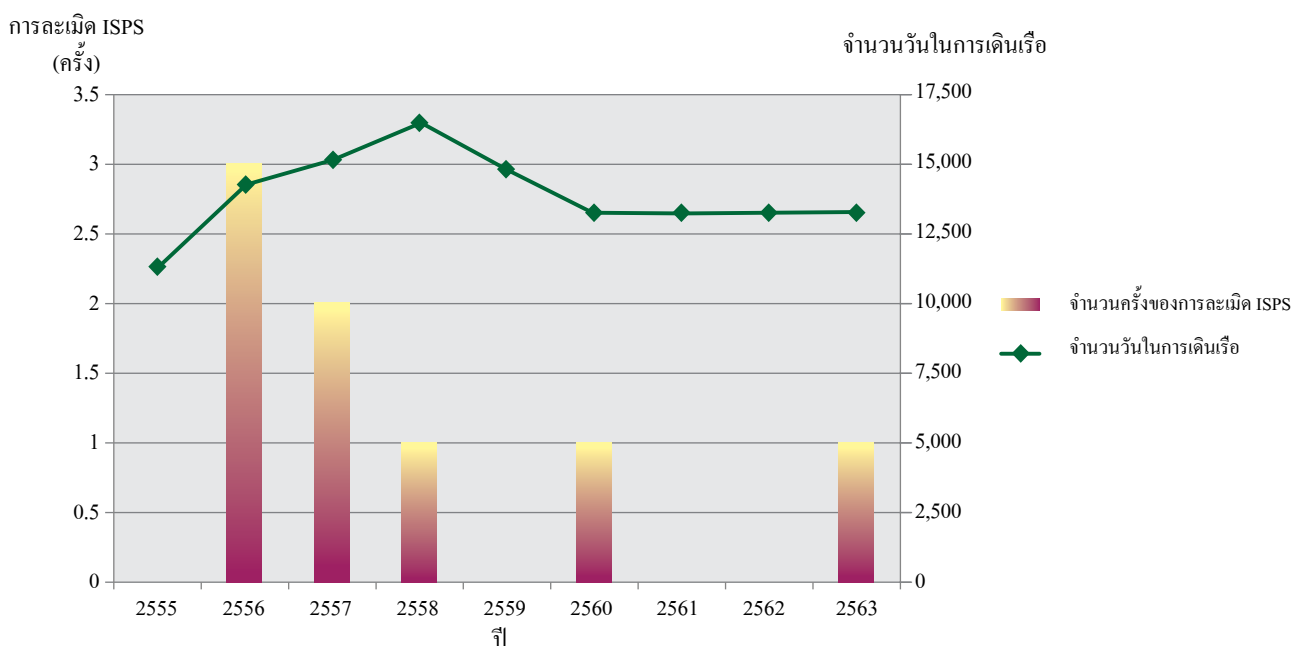
เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าเทียบท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีศูนย์ควบคุมกลั่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯ ที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือที่เกิดจากการละเมิด ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหา ศูนย์ควบคุมกลั่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด



จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิใช่ข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2555 - ปี 2563 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2559 ปี 2561 และปี 2562 แต่มีการละเมิด 1 ครั้ง ในปี 2560 โดยมีการตรวจพบผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าโดยปกติแล้วคนเรือของบริษัทฯ จะตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้ทันทีและส่งกลับไปยังท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้ในปี 2563 บริษัทฯ มีการละเมิด ISPS จำนวน 1 ครั้ง จากการพบผู้หลบหนีลงเรือจากท่าเรือในแอฟริกาตะวันตก สำหรับปี 2564 บริษัทฯ จะยังคงระมัดระวังและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก และเพื่อให้แน่ใจว่าการละเมิด ISPS จะเท่ากับศูนย์

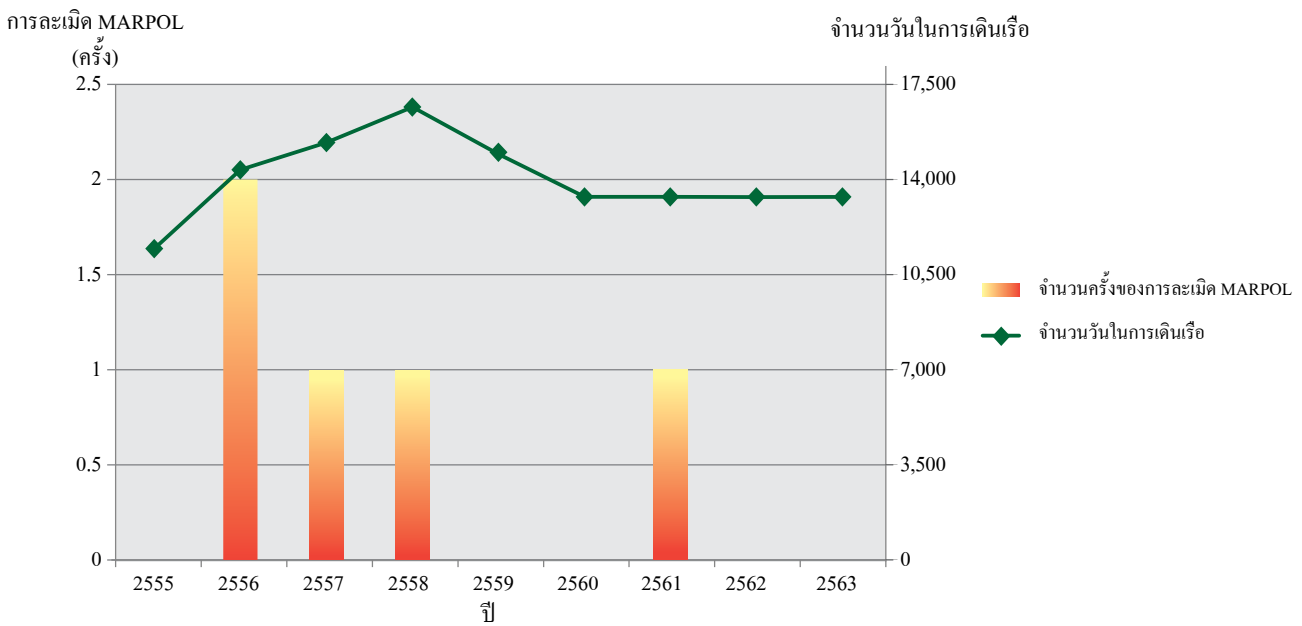


MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญาแบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2555 - ปี 2563 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2563 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2564

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ / กฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววันนี้หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานมานี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือยกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้เมื่อกองเรือรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่ลูกเรือ



- ตามมติ MEPC.280(70) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 (อย่างไรก็ตาม ในเขตควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx Emission Controlled Area - ECA zones) ได้กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1) นอกจากนี้ มติ MEPC 73 ของ IMO ได้ห้ามการมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดบนเรือหลังจากวันที่ 1 มีนาคม 2563 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีการเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียหรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของเรือตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษานับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป
ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้
 - 1) การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MEPC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มีระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5 พันตันกรอสหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่ได้รับรวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO
ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”)) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ
 - 3) **มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ** ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่างๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้นประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร
การคว่ำบาตรส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเดินเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกก็จะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

การปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากกฎหมายคว่ำบาตรต่างๆ มีความคลุมเครือ และซับซ้อน ในทางกลับกัน ผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการนั้นมีความรุนแรงแม้กระทั่งโดยไม่เจตนา ซึ่งอาจรวมถึงความผิดทางอาญาและการจำคุก การเสียค่าปรับจำนวนมาก การถูกถอดถอนจากระบบธนาคารของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร หรือสหภาพยุโรป และการเสื่อมเสียชื่อเสียง ผู้รับประกันภัยถูกห้ามให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ทำการค้าละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และกิจกรรมที่รับประกันภัยต่างๆ ก็จะถูกยกเลิก บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัทฯ ทุกลำให้เข้าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
 - เรือของบริษัทฯ ไม่เคยปีกระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
 - สัญญาที่ทำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รวมข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้ผู้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร หรือ ธุรกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
 - นอกจากนี้ สัญญาให้ผู้เช่าเรือยังรวมข้อกำหนดการยกเว้นการทำการค้าในทุกพื้นที่หรือประเทศที่ทราบว่ายู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
- 4) การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management) ในเอกสาร “แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล” ออกโดย IMO กำหนดให้การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ควรไปรวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกรวมในการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแล้ว โดยคู่มือความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ได้ถูกรวมอยู่ในขั้นตอนการปฏิบัติงานบนเรือ

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงเป็นระยะๆ จนถึงปัจจุบันใบรับรองของบริษัทฯ เป็นไปตามมาตรฐาน 14001:2015 ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักกระบวนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว



ผู้จัดการทางเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบต่อดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้รับ Port of Long Beach Green Environment Achievement Flag จาก Port of Long Beach ซึ่งเป็นท่าเรือสีเขียว รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา จากการที่บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลดการปล่อยมลพิษทางอากาศในบริเวณตอนใต้ของรัฐแคลิฟอร์เนีย นอกจากนี้ กองเรือบริษัทฯ ยังได้ส่วนลดร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่ายสำหรับการเทียบท่าจาก Port of Long Beach อีกด้วย

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือราบรื่นยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านมาการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ

3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ คิว้นของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือลำต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดนี้ออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำที่ใช้ถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้าระวางสินค้าแบบกล่อง ผันเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะดวกก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนกลีสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ซึ่งได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัท อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสีงแวดล้อมปี ค.ศ. 2009 ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่บังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะช่วยให้เรือมีสิทธิขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ トラบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships) ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่า



มีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อ ป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือ ต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้อง ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ณ เดือนธันวาคม 2563 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือแล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 8 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ ภายในสองถึงสามปีข้างหน้า

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

มีการตระหนักถึงผลกระทบที่เลวร้ายที่เกิดจากภาวะโลกร้อน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่างๆ ทั่วโลก ได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกันองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุด ไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ใหม่ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกิน ร้อยละ 0.5 สำหรับใช้สำหรับเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มี ค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท่าเรือท่าอุตสาหกรรมน่าจะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้ง เครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหา ที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศโดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึง เลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่า กำมะถันต่ำ โดยการทำความสะดวกถึงน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถึงน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้น้ำมันสามารถ เข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการ ฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายน 2561 IMO มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 จากปริมาณในปี 2561 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ IMO ได้ออกกฎระเบียบให้เรือทุกลำมีระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (IMO DCS) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 โดยให้เรือทุกลำต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีในการเดินเรือไปทั่วโลกต่อ IMO ผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง เช่นเดียวกับการติดตามและรายงาน ผลปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในสหภาพยุโรป (EU MRV) สำหรับเรือทุกลำที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรปที่มีผลบังคับ ใช้ในเดือนมกราคม 2561 นอกจากนี้ กฎระเบียบดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมี

ประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ระบบการจัดเก็บข้อมูลนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือในการติดตามประเมินผลของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือทุกลำของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ European Union MRV (การติดตาม (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) บริษัทฯ ให้เรือทุกลำรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognised Organisation (RO)) ซึ่งเป็นองค์กรที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธง

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO14001:2015 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 จาก Class NK ประเทศญี่ปุ่น แทนที่ใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 ที่ได้รับเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อดันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2563 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 9.941 กรัมต่อดันไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 36 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2563 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 7.338 กรัมต่อดันไมล์

ข้อมูลการปล่อยมลพิษของเรือของบริษัทฯ

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2562
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	ประเภทที่ 1 การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	เมตริกตันคาร์บอน	477,061 (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ)	526,083 (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ)
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด	จิกะจูล	6,482,761 จิกะจูล (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	7,157,177 จิกะจูล (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)
	(2) ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจูล, ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	5,839,644 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 90.08 ของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักที่มีค่ากำมะถันต่ำกว่าร้อยละ 0.5	6,498,717 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง (HSFO) ร้อยละ 90.80 ของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้า น้ำหนักหนึ่งตันในระยะทางหนึ่งไมล์	4.062 (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	4.062 (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)



หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2562
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศ อื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 7,700 (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	ค่าประมาณ 8,520 (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	เมตริกตัน	1,421 (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	ค่าประมาณ 7,770 (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)
	(3) ฝุ่นละออง	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 700 (เชิงประจักษ์)	ค่าประมาณ 850 (เชิงประจักษ์)
การใช้น้ำจืด	(1) การแลกเปลี่ยน	เปอร์เซ็นต์	ค่าประมาณ ร้อยละ 35	ค่าประมาณร้อยละ 40
	(2) การจัดการ	เปอร์เซ็นต์	ค่าประมาณร้อยละ 65	ค่าประมาณร้อยละ 60
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉยๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ เดินเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการเดินเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สโลตที่มีประสิทธิภาพ (สปีดกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับหาตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อจำกัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม

การติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นส่วนหนึ่งในกลยุทธ์การบริหารจัดการของบริษัทฯ ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2556-2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมันหลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นทำได้โดยการเดินเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์ตรงไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆ ของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตรา การกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารถ ช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือส่งต่อใหม่ หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการ เผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่พัฒนาต่อไปด้วยการลด ระยะทางที่เรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือเข้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ย ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2563 อยู่ที่ระดับ 9.941 กรัมต่อตันไมล์ เมื่อใช้ปี 2557 เป็นปีฐาน จะเห็นได้ว่าปริมาณค่าเฉลี่ยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยของกองเรือทั้งหมดลดลง ร้อยละ 22.84 หรือลดลง 2.943 กรัมต่อตันไมล์ในปี 2563

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือ ทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯ ได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรม พาณิชยนาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์ มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มี จุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณ คาร์บอนต่ำ หรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ในทศวรรษใหม่ที่กำลังจะมาถึงนี้ ดูเหมือนว่าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) น่าจะกลายมาเป็นตัวเลือกสำหรับเชื้อเพลิง ทางเลือก LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซ มีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสรปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซ ที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออก ในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้ เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการ ซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือรุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะ นำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกาก น้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่า ที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมีความมุ่งมั่นในการที่จะ ลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมัน จะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมัน ที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วย ให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่าง แพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม



การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบริโภคที่เหมาะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินผลงานรอบประจำปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2564 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในวิสัยทัศน์ และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเงินสำรองดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ถือหุ้นทุกปี สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ลูกค้า

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือขึ้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้รวบรวมความคิดเห็นของลูกค้าผ่านทางแบบสอบถามความพึงพอใจที่ส่งให้ลูกค้าหลังเสร็จสิ้นการให้บริการตามสัญญา

การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่ เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ แบบทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยในการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น นอกจากนี้ โปรแกรมดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย ระบบนี้ได้มีการยกระดับให้สามารถรองรับการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม สำหรับข้อกำหนดการรายงานข้อมูลใหม่และติดตามผลการดำเนินงานของเรือผ่านระบบดิจิทัลมากขึ้น

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุด บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วนการดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มั่นนโยบายการจ้างงานและสวัสดิการสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์ ในปี 2563 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่างๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างไรก็ตาม

ในระหว่างการแพร่ระบาดของโควิด-19 บริษัทฯ ได้ให้พนักงานทำงานที่บ้านเพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพของพนักงาน บริษัทฯ ได้มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์ในประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ใช้มาตรการที่เหมาะสมและทันต่อเวลา นอกจากนี้ มีการใช้มาตรการอื่นๆ เช่น การจัดระยะห่างทางสังคม การตรวจวัดอุณหภูมิ การสวมใส่หน้ากาก การประชุมผ่านสื่อออนไลน์ เป็นต้น บริษัทฯ มีมาตรการที่เข้มงวดในการจำกัดจำนวนคนลงเรือในทุกท่าเรือ มีการคัดกรองผู้ที่จะลงเรือ เช่น เจ้าหน้าที่ท่าเรือ ผู้ตรวจสอบ ก่อนทำการลงเรือ และให้แน่ใจว่าคนที่ลงเรือได้ปฏิบัติตามระเบียบ เช่น การสวมใส่เครื่องป้องกัน (PPE) การรักษาระยะห่างจากลูกเรือ เป็นต้น



ความรู้และการพัฒนา

บริษัทฯ มั่นว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

บริษัทฯ จัดทำโครงการ Young Leaders Program (YLP) ระยะเวลา 18 เดือน โดยเปิดโอกาสให้นักศึกษาจบใหม่ได้ฝึกปฏิบัติงานไปพร้อมการทำงานจริงที่แผนกการพาณิชย์ แผนกเทคนิค และแผนกการเงิน ก่อนจะได้รับการอนุมัติให้เป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าประสบการณ์และทักษะของผู้จัดการในองค์กรได้ถูกถ่ายทอดไปยังคนรุ่นต่อไป

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสามารถและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การปฏิรูประบบนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และแนวทางปฏิบัติ กฎหมายระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

แบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2563 บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน ผลของแบบสอบถามจะถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริหารทรัพยากรมนุษย์

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวกับการลางาน วันหยุด ชั่วโมงการทำงาน และค่าชดเชย เป็นต้น

บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสูงสุดในส่วน of พนักงานจากเดิมร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมประจำปีในหัวข้อเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออมเงิน และการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจัดโดยบริษัทบริหารสินทรัพย์ เพื่อส่งเสริมให้พนักงานออมเงินระยะยาวและเพื่อช่วยพนักงานในการวางแผนการลงทุน



ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2559	2560	2561	2562	2563
การดำเนินงานด้านสังคม					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	132	135	132	134	129
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)					
ชาย	55	61	59	58	56
หญิง	77	74	73	76	73
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)					
ผู้บริหารระดับสูง	9.1	9.6	10.6	9.7	9.3
ผู้บริหารระดับกลาง	27.3	29.6	29.5	37.3	38.7
ฝ่ายปฏิบัติการ	63.6	60.8	59.9	53	52
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)					
ชาย	41.7	45.1	44.7	43.2	43.4
หญิง	58.3	54.9	55.3	56.8	56.6
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100	100	100	100	99.3
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	0.7
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	9.1	7.4	5.3	8.2	7.7
อายุ 30-50 ปี	65.9	65.9	69.7	67.1	62.8
อายุเกิน 50 ปี	25	26.7	25	24.7	29.5
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%)					
ลาป่วย	1.0	1.1	1.4	1.2	1.4
การบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-



ข้อมูลในการดำเนินงาน	2559	2560	2561	2562	2563
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) **					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	77	74	73	76	73
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	2	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	2	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	1	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่ลาออกระหว่างปี	5	4	2	4	5
จำนวนพนักงานที่เกษียณอายุระหว่างปี	1	3	3	2	5
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.1	58.5	62.3	62.8	61.3
อายุเกิน 50 ปี	47.9	41.5	37.7	37.2	38.7

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ สำนักงานแบ่งตามเพศและสัญชาติ* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ระดับพนักงาน	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	1	-	4	-	-	5
อายุเกิน 50 ปี	-	6	1	-	-	-	7
ผู้บริหารระดับกลาง							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	18	6	-	8	-	-	32
อายุเกิน 50 ปี	6	8	-	4	-	-	18
ฝ่ายปฏิบัติการ							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	2	1	-	6	-	-	9
อายุ 30-50 ปี	5	-	-	40	-	-	45
อายุเกิน 50 ปี	2	-	-	10	-	-	12
รวมพนักงานจ้างประจำ	33	22	1	72	-	-	128
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	1	-	-	1
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2563	33	22	1	73	-	-	129
ร้อยละ	25.59	17.05	0.77	56.59	-	-	100

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์ และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรอบรรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรอบรรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 ประเทศไทยยื่นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ประเทศสิงคโปร์ได้ยื่นสัตยาบันไปแล้วก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

โจรสลัด ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” เรื่องของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการจึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี อีกทั้งจัดให้มีการประชุมระหว่างคณะผู้บริหารและฝ่ายการพาณิชย์ทุกสัปดาห์ เพื่อพูดคุยถึงปัญหาในการดำเนินงาน และสถานะของแผนงานในอนาคต ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย



การฝึกอบรมและการพัฒนา ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหาร การเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกคนของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่ กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัทฯ มีกลไกที่ทำให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่างๆมายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้มีการยกระดับและปรับปรุงหอบังคับการเดินเรือจำลอง ซึ่งรวมถึงการติดตั้งโปรเจกเตอร์ แผงควบคุม จอแสดงผล และอุปกรณ์ต่างๆใหม่ทั้งหมด อีกทั้งยังมีการอัปเดตซอฟต์แวร์ที่จำเป็นสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งอัปเดตเสร็จพร้อมใช้ฝึกอบรมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ทั้งนี้ได้มีการจัดอบรมหลักสูตร ‘Hydraulics Machinery’ ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยในปี 2563 การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างและเป็นเวลานาน บริษัทฯ จึงจัดอบรมผ่านทางออนไลน์



โปรแกรมฝึกอบรมหลักสูตรโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัทสำหรับปี พ.ศ. 2563

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ. 2563				จำนวนผู้เรียนรวม			
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				จำนวนผู้เรียนรวม			
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับปฏิบัติการ	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับปฏิบัติการ	ระดับปฏิบัติการ
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์กที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	3 วัน	16	48	22	52	18	18	18	2,484
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	5	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	90
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทดสอบในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	6	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	108
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริหารจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกับต้นเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	4 วัน	8	16	n/a	n/a	24	n/a	n/a	576



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ ๆ เกี่ยวกับเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมื่อเรือต่าง ๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5. การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวนดัลลัม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	5 วัน	78	1	94	n/a	30	30	30	n/a	5,190
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	48	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	864
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	16	19	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	630



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกับต้นเรือในทักษะต่างๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลา และสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	3 วัน	26	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	468
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้ออกการใช้ (ซึ่งเป็นการกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	9	7	n/a	n/a	12	12	n/a	n/a	192



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563		ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม	
			เจ้าหน้าที่บนเรือ		เจ้าหน้าที่บนเรือ						
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ			
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือ ฝ่ายเครื่องจักรกล ให้ความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลาย ซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรม ในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายช่างในห้องเครื่อง การเฝ้าดู สถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การใช้การบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึก ข้อมูลที่ต้อง	1 วัน	n/a	n/a	n/a	75	n/a	n/a	n/a	6	450
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่ รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiariza- tion)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้ คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดย หลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	n/a	48	n/a	n/a	n/a	18	864
หลักสูตรการใช้งานและการ ลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกรในการใช้งานและลงมือ ปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับ ระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	3 วัน	n/a	n/a	31	25	n/a	n/a	18	18	1,008
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักร ดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักร ชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	n/a	42	n/a	n/a	n/a	18	756
หลักสูตร ME การแก้ไข เครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและ วิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	3 วัน	n/a	n/a	42	30	n/a	n/a	18	18	1,296



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ผู้ร่วมผลิตต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหาร ฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติ การฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหาร ฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติ การฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหาร ฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติ การฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติ การฝ่ายเครื่องกลเรือ		
หลักสูตรภาษาอังกฤษ พื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้ถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของ ภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์ และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	2	19	16	35	30	30	30	30	2,160
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือ ขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ ทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษา ภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้าน การเดินเรือและการใช้ทั่วไป ในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	10 วัน	8	29	22	24	30	30	30	30	2,490
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-1)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษ และพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษ ด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียง สูงต่ำได้ชัดเจน สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้าง ประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	9	10	11	4	30	30	30	30	1,020



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้คำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	2	n/a	5	n/a	30	n/a	30	n/a	210
หลักสูตรการฝึกภาษา อังกฤษ ด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเล ระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้ บ่อยๆ ในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและ การปฏิบัติงานอื่น ๆ บนเรือเป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่าน วิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน (เรียน ร่วมกับ หลักสูตร ภาษา อังกฤษ)	21	58	54	63	-	-	-	-	-
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 20,856/(180+202+243+335)=21.72		-	180	202	243	335	พนักงาน 1 คน เข้าอบรมได้มากกว่า 1 หลักสูตร ต่อปี				20,856

ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่อาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)

ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่เดินเรือ (ระดับ 2 – 4 และลูกเรือ)

ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรืออาวุโส (ต้นกล และรองต้นกล)

ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรือ (ระดับ 3 – 5 และลูกเรือ)



สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน

(หน่วย: ชั่วโมง)

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่ง กัปตันเรือ	ตำแหน่ง ต้นเรือ	ตำแหน่ง ต้นหน	ตำแหน่ง ผู้ช่วยต้น เรือระดับ 3 และ 4	ตำแหน่ง ต้นกลเรือ และรอง ต้นกล	ตำแหน่ง นายช่างกล ระดับ 3, 4 และ 5
MRM	7	9	15	33	22	52
BTM	3	5	10	6	-	-
BTC - I	-	-	-	5	-	-
BTC - II	4	2	-	-	-	-
CMC	-	16	15	4	-	-
MPB	35	43	1	-	94	-
OOW & SS	-	-	-	48	-	-
Command	17	9	-	-	-	-
English Course	7	14	16	42	54	63
Maritime English CBT	7	14	16	42	54	63
ECDIS	2	7	-	7	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	-	75
Wartsila RT-Flex Enginej	-	-	-	-	-	48
Engine RT-Flex Advance	-	-	-	-	31	25
MC/ME Course (new course)	-	-	-	-	-	42
ME Engine Advance	-	-	-	-	42	30
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)	75	105	57	145	243	335

ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER) : โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลกเพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ ควรภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

สัมมนาหลักสูตรการวางแผนการลงทุนสำหรับพนักงาน

ในวันที่ 7 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนรวมกสิกรไทย จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อรับทราบผลการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการสัมมนาในบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความรู้ทางในการวางแผนด้านการเงินและการลงทุนให้กับพนักงานในหัวข้อเรื่อง “ตั้งเป้ารายก่อนแก่” และ “เลือก LTF/RMF อย่างไรให้คุ้ม”



การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกันบ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆ เสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกรับผิดชอบเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯ ได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯ ได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2563 ปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,671,000 บาท 1,005,000 บาท 1,119,000 บาท 1,194,080 บาท 1,633,900 บาท 1,264,960 บาท 1,100,000 บาท 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน

- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือน มีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติม ห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสนามเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียน บ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนาทม จังหวัดกาฬสินธุ์ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้
1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหาร สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียน เดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึง บริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้าน ชับดินดำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้ น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียน เดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของ โรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแคว จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วม บริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้ น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียน และปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การ ส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงาน กับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงาน คณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและ อุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้กับวิทยาลัย เทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้อง



สมาคมด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยการวิไลนาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิตการเดินเรือการมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยมจำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแล
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาทให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เขมังกูดี ทามิล นาฑู ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547



- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่นบุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา



GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES			
Organizational profile			
102-1	Name of the organization	64	Corporate Information
102-2	Activities, brands, products, and services	42-45	Nature of Business and Industry
102-3	Location of headquarters	64	Corporate Information
102-4	Location of operations	64, 71	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
102-5	Ownership and legal form	64	Corporate Information
102-6	Markets served	42-45	Nature of Business and Industry
		12	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
102-7	Scale of the organization	208-209	Financial Highlights
		42-45	Nature of Business and Industry
		68-70	Name and Category of Subsidiaries and Associated Companies in which the Company holds more than 10% of shares sold by them
102-8	Information on employees and other workers	110-111	Sustainability Report: Employee Information
102-9	Supply chain		None
102-10	Significant changes to the organization and its supply chain		No significant changes
102-11	Precautionary Principle or approach	73-82	Risk Management
102-12	External initiatives	4-8	Board of Directors' Report
		51-60	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
102-13	Membership of associations	51-60	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Strategy			
102-14	Statement from senior decision-maker	83	Message from the Board of Directors
		4-32	Board of Directors' Report
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	73-82	Risk Management
Ethics and integrity			
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	90	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		178-179	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	169-170	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy



GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
Governance			
102-18	Governance structure	146-147	Organization chart
		148-157	Organization Structure
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	148-157	Organization Structure
102-23	Chair of the highest governance body	148-157	Organization Structure
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	174-176	Corporate Governance Report: Directors' Nomination
102-25	Conflicts of interest	180-181	Corporate Governance Report : Conflict of Interest
102-26	Role of highest governance body in setting purpose, values, and strategy	149-151	Organization Structure
		178-180	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-28	Evaluating the highest governance body's performance	185-186	Managing Director Evaluation
102-30	Effectiveness of risk management processes	151, 154	Organization Structure
102-31	Review of economic, environmental, and social topics	150-151, 184	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	83	Message from the Board of Directors on Sustainability Report
102-33	Communicating critical concerns	160-168	Corporate Governance Report
102-35	Remuneration policies	170-173, 176	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		154-155	Organization Structure: The Remuneration Committee
102-36	Process for determining remuneration	176	Remuneration Criteria
102-37	Stakeholders' involvement in remuneration	161	Right of Shareholders
Stakeholder engagement			
102-40	List of stakeholder groups	84-87	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-41	Collective bargaining agreements		Not applicable
102-42	Identifying and selecting stakeholders	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-43	Approach to stakeholder engagement	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-44	Key topics and concerns raised	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
Reporting practice			
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	84	Sustainability Report: The scope of the report



GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
102-46	Defining report content and topic boundaries	84	Sustainability Report: The process for defining the content of the report
102-47	List of material topics	87	Sustainability Report: The Materiality Assessment
102-48	Restatements of information	84	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
102-49	Changes in reporting	84	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
102-50	Reporting period	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-51	Date of most recent report	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-52	Reporting cycle	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-53	Contact point for questions regarding the report	173	Corporate Governance Report: Investor Relations
102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-55	GRI content index	125-129	GRI content index
GRI 103: MANAGEMENT APPROACH			
103-1	Explanation of the material topic and its boundary	84, 91-121	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
103-2	The management approach and its components	91-121	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
103-3	Evaluation of the management approach	91-121	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE			
201-1	Direct economic value generated and distributed	92	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed
GRI 205: ANTI-CORRUPTION			
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	169	Corporate Governance Report: Policy on preventing Corruption and bribery
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	169	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
GRI 304: BIODIVERSITY			
304-2	Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity	103	Sustainability Report: Ballast Water Treatment



GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
GRI 305: EMISSIONS			
305	Emissions	103-106	Sustainability Report: Green House Gases Emissions
GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE			
306	Effluents and Waste	103	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
GRI 401: EMPLOYMENT			
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	109-110, 167	Corporate Governance Report: Employee
401-3	Parental leave	110-111	Sustainability Report: Employee Information
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY			
403-1	Occupational health and safety management system	94-96, 112-113	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	94-96, 112-113	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-5	Worker training on occupational health and safety	112-113	Sustainability Report: Safety & Occupational Health
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION			
404-1	Average hours of training per year per employee	114-120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2020
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	114-120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2020
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY			
405-1	Diversity of governance bodies and employees	111	Sustainability Report: Number and proportion of the employees of the Company including GCSA at the ashore offices, by gender and nationality
GRI 406: NON-DISCRIMINATION			
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken		None
GRI 408: CHILD LABOR			
408-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor		It is our policy to respect and comply with local laws, regulations and traditions of every place we conduct our business. We intend to treat employees with respect for dignity of human beings.



GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
GRI 412: HUMAN RIGHTS ASSESSMENT			
412-3	Significant investment agreements and contracts that include human rights clauses or that underwent human rights screening		All significant contractors are fully complied with the local labor laws.
GRI 418: CUSTOMER PRIVACY			
418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	108	Sustainability Report: Customer Privacy

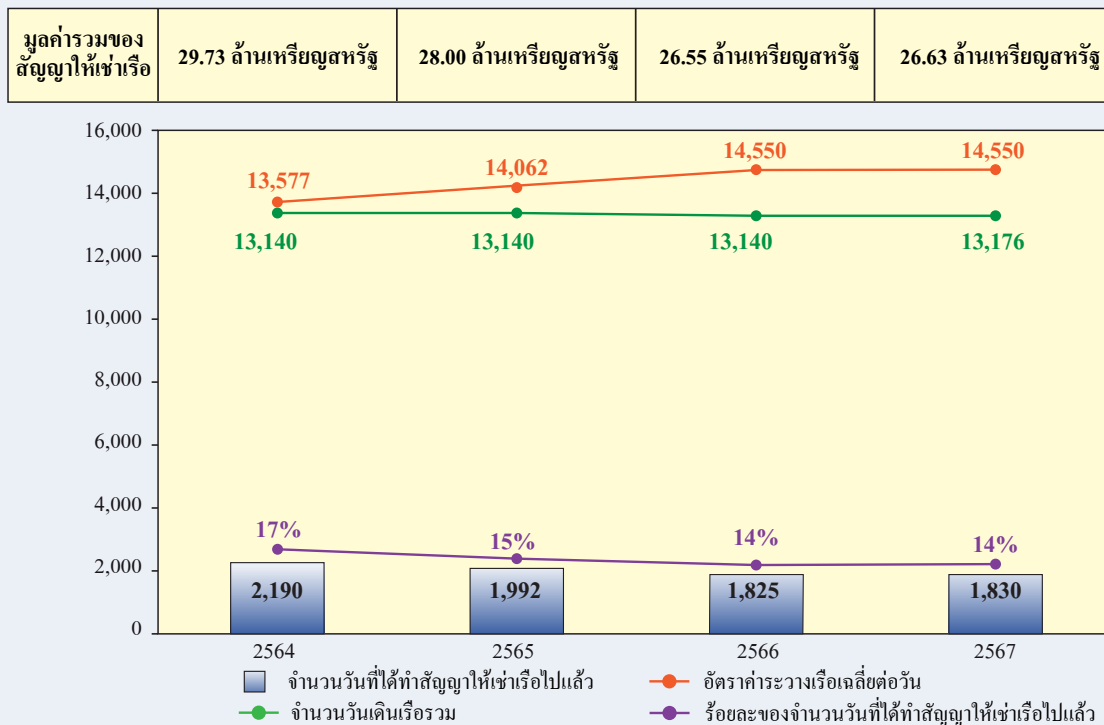


คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท พรีเชียส ชิพเพิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทยูนิคที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแฮนด์ไฮสท์ อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ ต่อมาในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือหลายฉบับและได้รับมอบเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เริ่มตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูงซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปีหรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาส 3 ของปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย อย่างไรก็ตาม ภาวะตลาดในปัจจุบันยังคงไม่อยู่ในระดับที่บริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง

สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2563)



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบนมาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2563

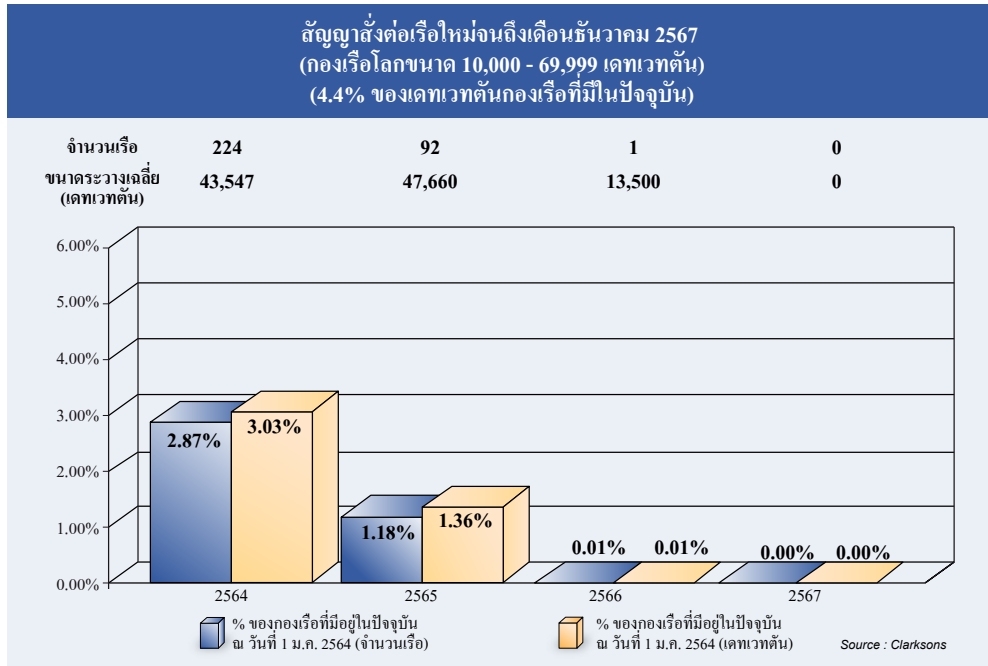
โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาดประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้



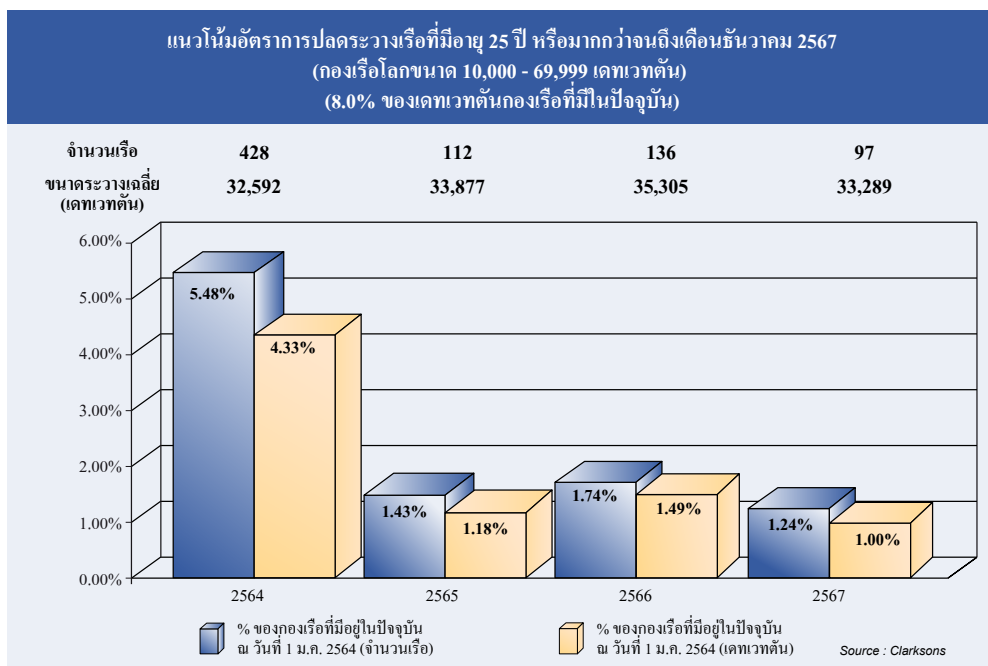
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวตัน - 7,806 ลำ ขนาดระวางรวม 321.86 ล้านเดทเวตัน



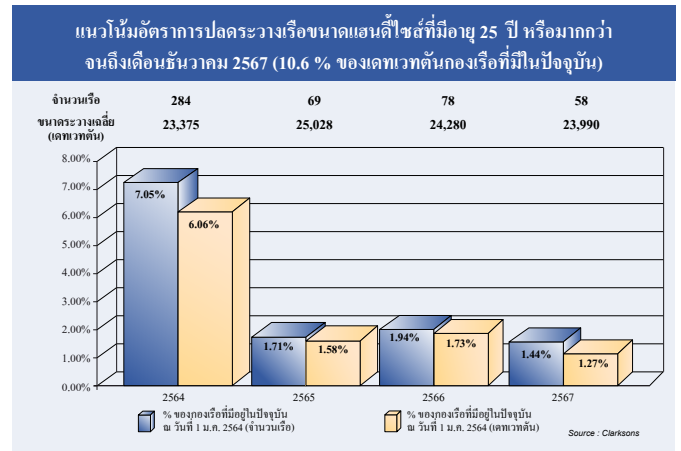
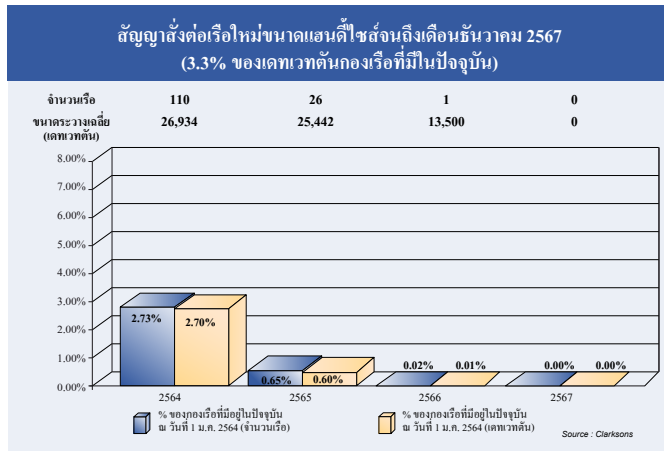
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวตัน มีจำนวน 7,806 ลำ ขนาดระวางรวม 321.86 ล้านเดทเวตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 317 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 773 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะ มีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 3.6 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่าง ประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือจะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่า อัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบันซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่าง อุปสงค์และอุปทานในตลาด





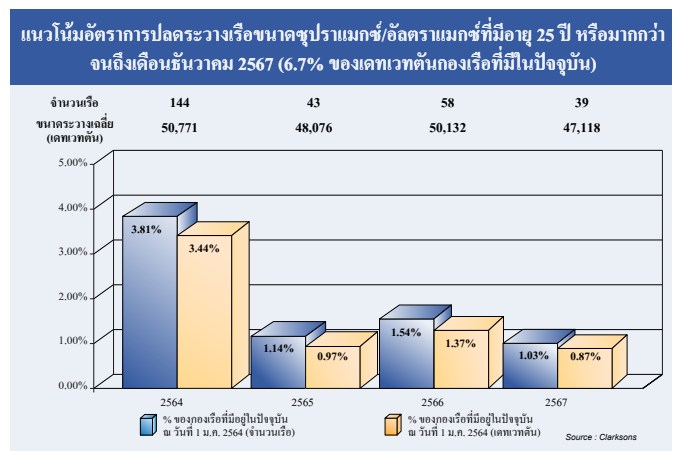
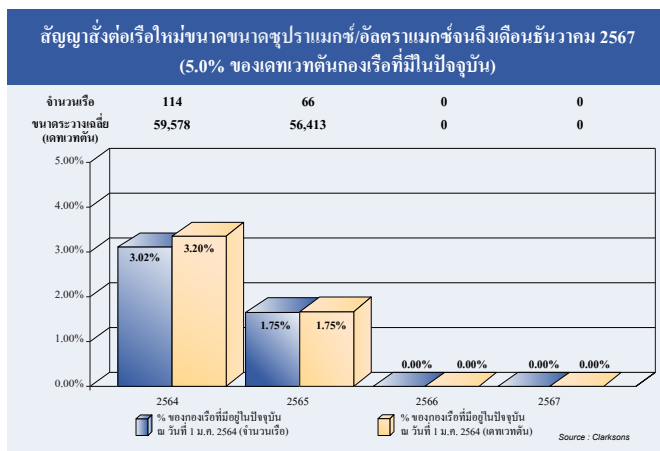
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแอนด์ไชส์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 4,029 ลำ ขนาดระวางรวม 109.63 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแอนด์ไชส์จำนวน 137 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือแอนด์ไชส์จำนวน 489 ลำที่มีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือแอนด์ไชส์ จะมีการลดลงร้อยละ 7.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแอนด์ไชส์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,777 ลำ ขนาดระวางรวม 212.23 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 180 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 284 ลำที่มีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จะมีการลดลงร้อยละ 1.7 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้



ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการให้เช่าเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการให้เช่าเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (TC Rate) - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปีสำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ



อัตราไถ่คืน - เกิดจากอัตราไถ่คืนหารด้วยรายได้จากการเดินเรือแสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2563 ล้านบาท สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2563 ล้านบาท สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2563 ล้านบาท สหรัฐ
1	DNB Bank ASA. ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท ประชียาส ฟอเรสต์ ฟิสิกส์ จำกัด บริษัท ประชียาส ฟาร์แมกซ์ ฟิสิกส์ จำกัด และ บริษัท ประชียาส ธอสส์ ฟิสิกส์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	17.56	-
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Bank ASA.	บริษัท ประชียาส คอมฟอร์ทส์ ฟิสิกส์ จำกัด บริษัท ประชียาส สปาร์กส์ ฟิสิกส์ จำกัด บริษัท ประชียาส วิชั่นส์ ฟิสิกส์ จำกัด และ บริษัท ประชียาส บริดจ์ส์ ฟิสิกส์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	31.55	-
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปัส ฟู ฟิสิกส์ จำกัด และ บริษัท เอปัส ตรี ฟิสิกส์ จำกัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอปัส ฟู ฟิสิกส์ จำกัด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอปัส ตรี ฟิสิกส์ จำกัด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐในเดือนกรกฎาคม 2567	-	4.49	20.23
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปัส ฟอร์ ฟิสิกส์ จำกัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐในเดือนตุลาคม 2567	-	2.26	10.64
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปัส วัน ฟิสิกส์ จำกัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	3.43	6.36
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท ประชียาส รูบีส จำกัด บริษัท ประชียาส โอปอลส์ จำกัด บริษัท ประชียาส วินัส จำกัด และ บริษัท ประชียาส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	2.84	48.65



วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืน ก่อน กำหนด ในปี 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ
7	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต ทรัพย์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต สกายส์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท ประชิสิต ทรัพย์ จำกัด แบ่งชำระ จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท ประชิสิต สกายส์ จำกัด แบ่งชำระ จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	3.75	15.44
7 (วงเงิน กู้เพิ่ม)	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต ทรัพย์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต สกายส์ จำกัด	4.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 16 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 662,500 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน	10.60	6.12	4.48
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต เกษร จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	-	2.10	9.48
9	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท ประชิสิต ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	0.59	15.02
10	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต เมททัลซ์ จำกัด บริษัท ประชิสิต แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท ประชิสิต ทรีส์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม สำหรับ เงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	1.14	14.64
		บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต วิษุเดช จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับ เงินกู้สกุลเงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	6.69
11	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต แลนด์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	1.77	3.54
		บริษัทฯ บริษัท ประชิสิต ฟอนด์ส จำกัด บริษัท ประชิสิต คอมเมทส์ จำกัด และ บริษัท ประชิสิต ออานแมนส์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	2.04	8.19

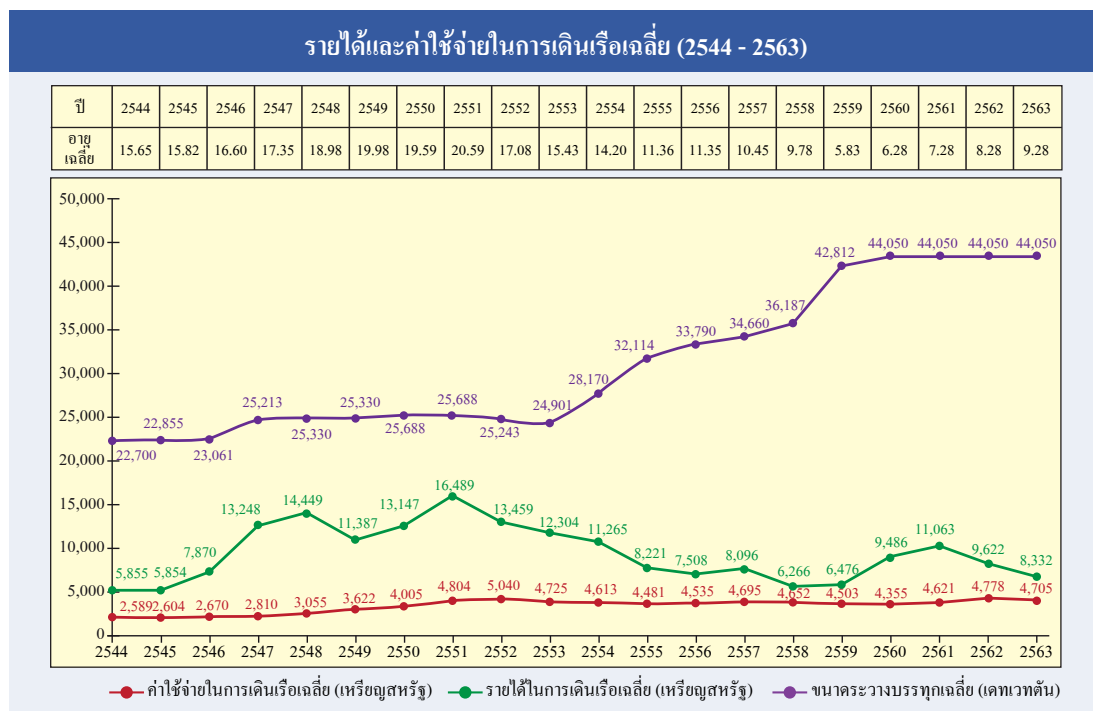


วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืน ก่อน กำหนด ในปี 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2563 ล้านเหรียญสหรัฐ
12	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส แลนด์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส เลคส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรินซ์ส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส ออานามันท์ จำกัด	7.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	28.00	0.70	27.30
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส เฟอร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส ธอทส์ ฟิฟตี ลิมิตัด	1.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 2 งวดภายในระยะเวลา 1 ปี โดยชำระคืนงวดแรกในเดือนที่เก้า นับจากวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	10.10	-	10.10
14	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัท พรินซ์ส วิชั่นส์ ฟิฟตี ลิมิตัด	5.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 20 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสแรก 211,250 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้าย ณ วันสุดท้ายของสัญญา	6.00	-	6.00

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2563 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 8,332 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐอเมริกา



ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค้าระวาง (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2563	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	445	8,003	8,214	2.64%
BSI (เรือขนาดซูปราแมกซ์)	744	8,189	8,464	3.36%

ในระหว่างปี 2563 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 445 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,003 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 8,214 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือขนส่งซีเมนต์) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 2.64 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 744 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,189 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 8,464 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.36

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2562 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 597 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,705 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2563 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 610 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย BDO LLP)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2563 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,069	2,326	2,302
ค่าเสบียงคลัง	171	156	159
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	371	177	158
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,611	2,659	2,619
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	223	187	167
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	286	189	176
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	509	376	343
ค่าอะไหล่	363	213	214
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	325	127	133
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	688	340	347



สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2563 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	180	157	165
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	177	172	159
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	357	329	324
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	43	5	6
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	509	366	348
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	175	106	108
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	727	477	462
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,892	4,181	4,095

* ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับอุตสาหกรรมคำนวณจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแสนตันไซส์และเรือขนาดแสนตันแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือไม่รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือลดลง โดยหลัก ๆ มีสาเหตุมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับลูกเรือ และค่าใช้จ่ายค่าพิศุภัณฑ์ซึ่งเป็นผลมาจากการวางแผนที่ดีขึ้นของบริษัทในปี 2563

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากการงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	135.30	119.85
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	120.66	104.72
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	44.49	36.25
ค่าเสื่อมราคา *	30.38	30.68
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	14.11	5.57
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	22.69	19.02
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(8.58)	(13.45)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1.42	(27.21)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(7.16)	(40.66)



สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.090	0.14
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(7.25)	(40.80)
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	39.17	36.64
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	55.73	64.52
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	31.53	-
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	666.50	636.70
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	67.90	-
สินทรัพย์รวม	831.09	712.35
รายได้รับล่วงหน้า	2.49	20.18
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	70.88	49.94
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	64.59	31.15
รวมหนี้สินหมุนเวียน	156.27	111.17
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	166.21	157.48
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	118.23	95.07
หนี้สินรวม	447.76	374.96
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29
ส่วนของผู้ถือหุ้น	383.33	337.39
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.25	0.22
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.36	0.58
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.17	1.11
หนี้สิน/ EBITDA ***	8.30	8.40
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	0.91	1.01
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.03	2.02

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 135.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 119.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 120.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 104.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 9,622 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 8,332 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2563 เนื่องมาจากผลกระทบจากการระบาดของโควิด-19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้นหลังจากที่หลายประเทศทั่วโลกได้ยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์อันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 นอกจากนี้ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นโครงสร้างพื้นฐานของจีนทำให้อัตราค่าระวางปรับตัวดีขึ้นเนื่องจากอุปสงค์สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์แห่งเทกองแข็งแกร่งขึ้น จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2562 และปี 2563 มีจำนวน 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 4,705 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2563 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2563 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 44.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 36.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงและยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 30.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 30.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 22.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 19.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 13.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 เปรียบเทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 8.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 บริษัทฯ มีผลขาดทุนอื่นที่มีใช้ผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 27.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 ซึ่งหลักๆ มาจากผลขาดทุนจากการทำสัญญาประกันข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty ในปี 2562 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งหลักๆ มาจากดอกเบี้ยรับ

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 และ 0.090 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีใช้รายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 40.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิจำนวน 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 8.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามือเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2562 โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์จำนวน 17.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงินและสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) สำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่กำลังกล่าวไว้ในหมายเหตุงบการเงินข้อ 3 และข้อ 5.19 อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง 4.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 0.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) บริษัทฯ จึงแทบจะไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินรายได้เบ็ดเตล็ดที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต



ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECLs) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.18 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวนเพียง 0.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 31.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา มาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่กล่าวข้างต้น ในปี 2563 เป็นต้นไปไม่มีลูกหนี้จากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนจากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกองเรือในรายงานฉบับนี้

เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ได้ลดลงเป็นศูนย์ ในวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาระงับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty โดยบริษัทฯ ได้รับเงินสดจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและบันทึกผลขาดทุนจากสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

หนี้สินรวม

รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 17.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากการรับเงินล่วงหน้าจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือ 5 ลำ ที่มีสัญญาเช่าระยะยาว

ณ ต้นปี 2563 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมจำนวน 237.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี เบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 54.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 84.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 157.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันรวมจำนวน 207.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการแก้ไขข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 หลังจากการแก้ไขบริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนตามกำหนดและไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนกำหนดสุทธิรวมจำนวน 44.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 บริษัทฯ ได้ใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงินและสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) เพื่อจำกัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับจำนวนเงินที่ยังคงค้างอยู่ภายใต้หุ้นกู้ บริษัทฯ ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกินกว่า 2:1 ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้

หนี้สินรวมลดลงจาก 447.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เป็น 374.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2563 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 40.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 337.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 383.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2562 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.22 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2563

6.3 ความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage) สภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการชำระหนี้ (Coverage)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.11 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.17 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้ยืมและการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดพร้อมทั้งการไถ่ถอนหุ้นกู้

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ อยู่ที่ 36.25 ล้านดอลลาร์



เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2563 ต่ำกว่า 44.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 8.40 เท่า ซึ่งถือว่าผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดทางการเงินของสัญญาเงินกู้ยืม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ทั้งหมด ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2563 อยู่ที่ 0.58 เท่า เพิ่มขึ้นจาก 0.36 เท่า ในปี 2562 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์และการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.01 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยอยู่ที่ 2.02 เท่า

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป) สำหรับปี 2563 ลดลงประมาณร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2562 เนื่องจากตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอ่อนตัวลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2563 ลดลงประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ในปี 2563 ต้นทุนการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนการเดินเรือรวมในปีก่อน ในปี 2563 รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้เข้าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.0 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 8.9 ในปี 2563

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ลดลงจากปีก่อน ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลงประมาณร้อยละ 21 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 52 มาเป็นร้อยละ 46

ดอกเบี้ยรับในปี 2563 ลดลงจำนวน 21.35 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2563 ลดลงจำนวน 210.27 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายพนักงาน

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจำนวน 868.72 ล้านบาทจากสัญญาจะรับซื้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 14.74 ล้านบาทสำหรับปี 2563 เปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 6.04 ล้านบาทสำหรับปี 2562 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 4.44 ล้านบาทสำหรับปี 2563 เปรียบเทียบกับจำนวน 2.71 ล้านบาทสำหรับปี 2562

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2563 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและขาดทุนจากสัญญาจะรับซื้อพิพาท) ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารที่ลดลง

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1,183.43 ล้านบาทในปี 2562 เป็น 1,213.01 ล้านบาทในปี 2563

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 106.15 ล้านบาท เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 1,294.85 ล้านบาทสำหรับปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 228.49 ล้านบาทในปี 2562

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2563 จำนวน 129.86 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนสำหรับปี 2562 จำนวน 907.92 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงจำนวน 778.06 ล้านบาท หลักๆ มาจากผลขาดทุนจาก



การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจำนวน 228.80 ล้านบาท การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงจำนวน 68.34 ล้านบาท และการเปลี่ยนแปลงของผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนอการเงินจำนวน 926.20 ล้านบาท

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 257.37 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 โดยหลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์จำนวน 515.86 ล้านบาท ซึ่งเป็นมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงินและสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 80.69 ล้านบาท ขณะที่น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจำนวน 141.86 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ในปี 2562 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 950.89 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับหุ้นกู้

ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำสัญญารับซื้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty เป็นการยุติกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่ดำเนินมาอย่างยาวนานกับอู่ต่อเรือ ซึ่งส่งผลให้เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือลดลงจำนวน 2,047.47 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์ลดลงจำนวน 972.99 ล้านบาท หลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 25,060.55 ล้านบาทในปี 2562 เป็น 21,396.85 ล้านบาทในปี 2563

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 1,372.94 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปีขณะที่รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น

ณ สิ้นปี 2563 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 4,730.34 ล้านบาท ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวรวมจำนวน 6,230.35 ล้านบาท ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 1,717.83 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 2,636.56 ล้านบาท

บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการแก้ไขข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 หลังจากการแก้ไขบริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนและไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนกำหนดสุทธิจำนวน 1,374.79 ล้านบาท หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 13,501.50 ล้านบาทในปี 2562 มาเป็นจำนวน 11,262.56 ล้านบาทในปี 2563

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลงจากจำนวน 11,559.05 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2562 มาเป็นจำนวน 10,134.29 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2563 การเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากขาดทุนสุทธิจำนวน 1,294.85 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 129.86 ล้านบาท

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,418.77 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 18 การลดลงเนื่องจากเรือมีรายได้ค่าระวางที่ลดลงในปีนี้อย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,863.96 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้รับเงินตามสัญญารับซื้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty จำนวน 1,269.07 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ จ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ และจ่ายซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์เป็นจำนวน 274.20 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 997.09 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวน 1,717.83 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 2,636.56 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายคืนหุ้นกู้สุทธิจำนวน 1,374.79 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 609.02 ล้านบาท และจ่ายค่าสัญญาสำหรับตราสารอนุพันธ์จำนวน 20.03 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,928.40 ล้านบาท



ข้อพิพาททางกฎหมาย

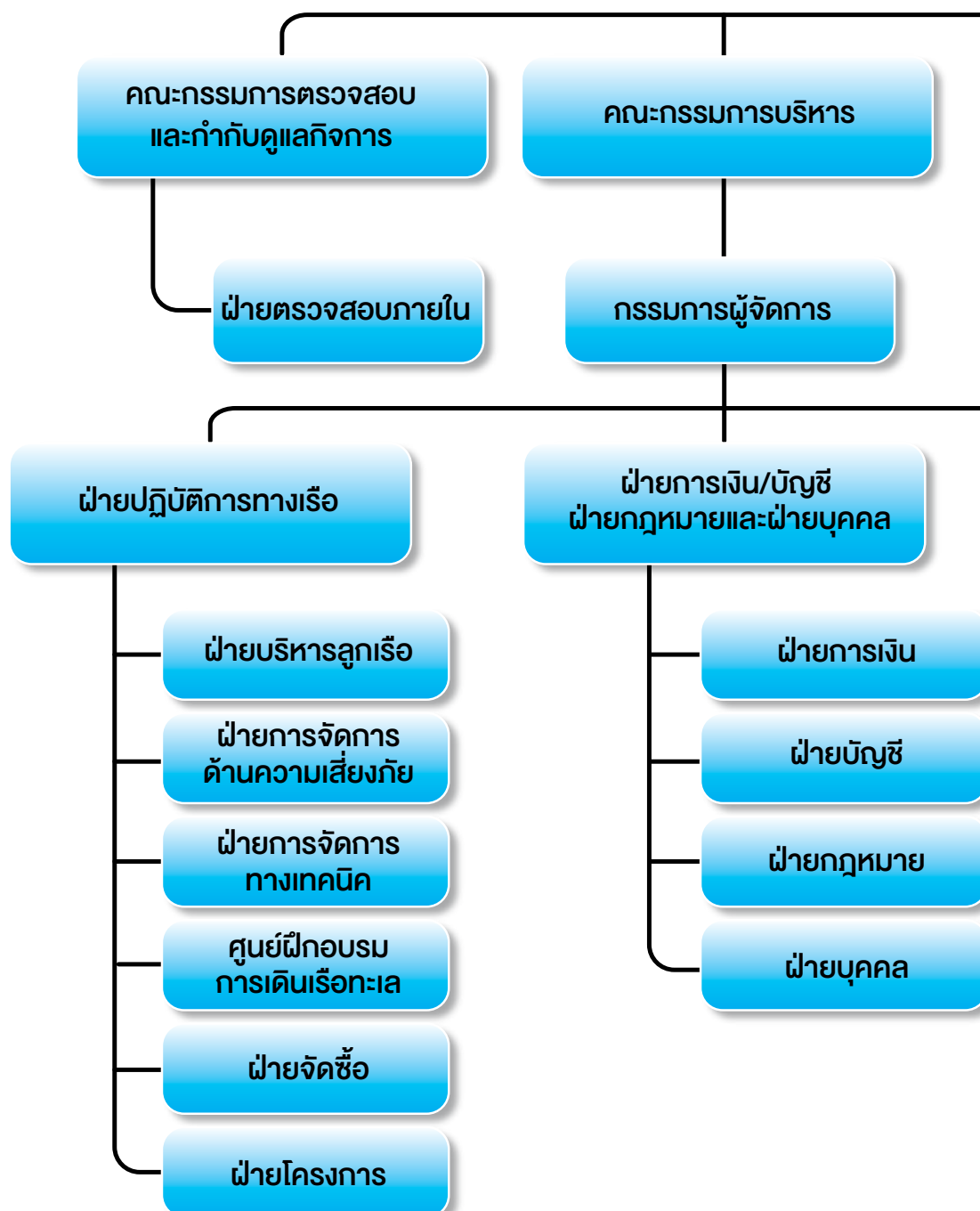
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ไม่มีคดีความหรือข้อพิพาทที่สำคัญซึ่งบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยเป็นคู่ความหรือคู่กรณี

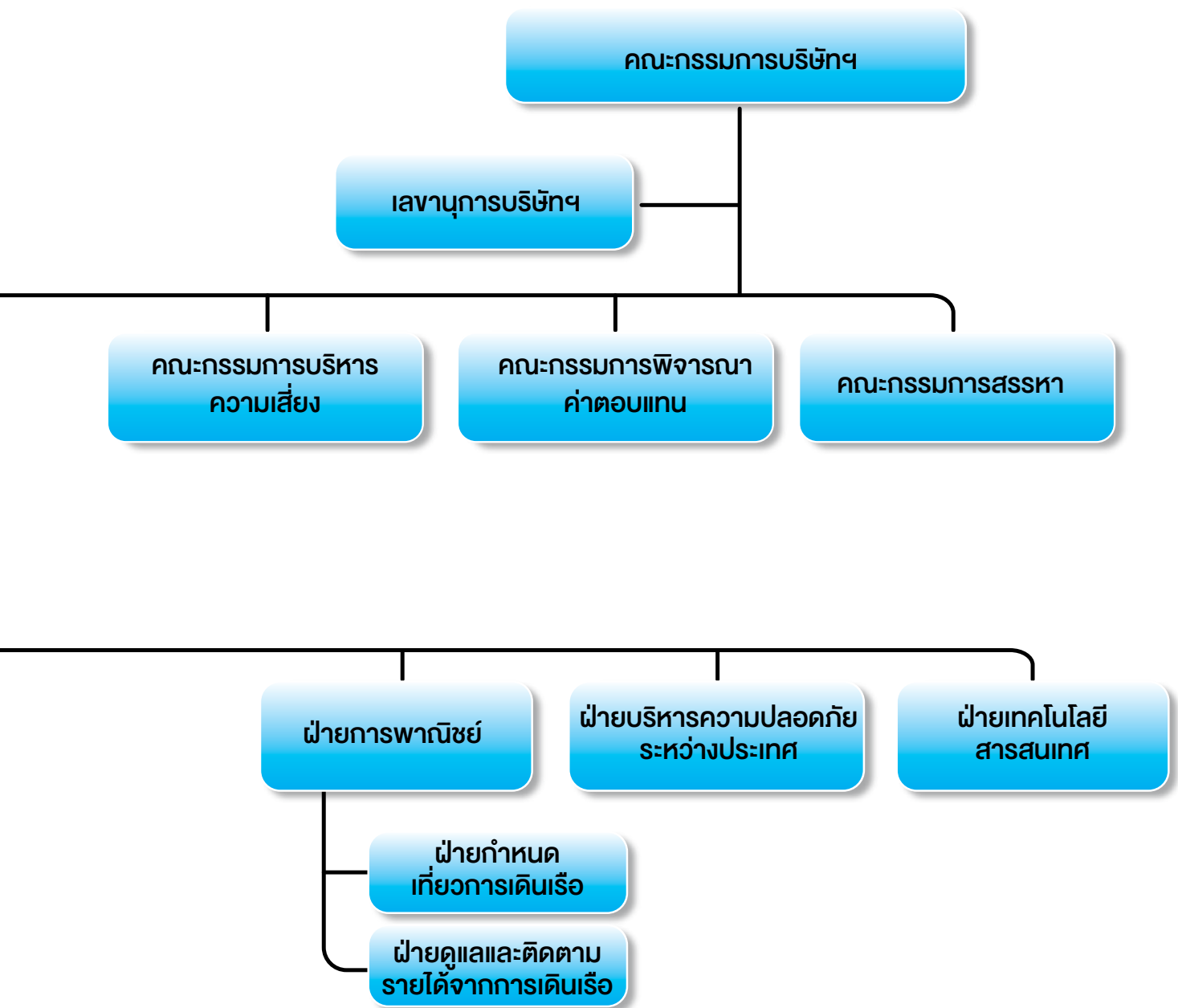


การกำกับดูแลกิจการ

โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร

1. โครงสร้างองค์กร







บริษัทฯ มีคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย รวม 6 คณะ ได้แก่

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

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

2. คณะกรรมการบริษัทฯ

2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนของธุรกิจบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัท/บริษัทย่อย) กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด)

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการเงิน การบัญชี การเงินและการลงทุน กลยุทธ์ กฎหมาย และตลาดทุน คณะกรรมการบริษัทฯ มีมุมมองต่อเรื่องเพศว่าเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาความหลากหลาย จึงมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเสนอชื่อผู้สมัครหญิงเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ในปี 2563 ผู้ถือหุ้นอนุมัติการแต่งตั้งกรรมการหญิงจำนวน 2 คน ตามข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการสรรหา ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการชาย จำนวน 7 คน และกรรมการหญิง 5 คน ทั้งนี้ 3 ใน 5 คนของกรรมการหญิง เป็นกรรมการอิสระ

2.2 คณะกรรมการบริษัทฯ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา*	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2561
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562



ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น กรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสนันต์**	ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการอิสระ	8 กรกฎาคม 2563
4. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562
5. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562
6. นายกิริต ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2561
7. นางสาวนิชิตา ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2561
8. นายอิชฎ์ชาญ ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2562
9. นายอุษรุ คาลี วาเคีย	กรรมการ	8 กรกฎาคม 2563
10. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
11. นายกอดัม กูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน**	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563

* ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัทแทนนายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้มีอายุครบตามหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563

** กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการได้แบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้กำหนดนโยบาย และผู้บริหารจัดการนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และมีบทบาทหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการณ์ที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด



- ปรีชาชัยหรือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่นๆ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมีการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด ตามข้อบังคับบริษัทฯ และตามกฎหมาย
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ชاهی
 - 3) นายอิษฎ์ชาญ ซาห์
 - 4) นายกอดัม คูรานา
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจ้างอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา



6. สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริต และคอร์รัปชัน
10. กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
11. กำกับดูแลให้มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
12. อนุมัติงบการเงินประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
13. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
15. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
16. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

3. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 5 คณะ ได้แก่

3.1 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบชุดแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบเป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการด้วย และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่งเน้นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร สีลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวดี ปานะนนท์ *	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เชน ค็อก*	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
9. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล สำหรับการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ



10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
11. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

3.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม กูรานา	กรรมการ - การเงิน
3. นายประธาน มหาสิงห์*	กรรมการ - เทคนิค

* ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารโดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 แทนนายโกดาการาจิตติ มูราลี เมนนอน ซึ่งเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ และคณะกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

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

12. พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

3.3 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนคณะกรรมการบริษัทฯ ในการกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมทั้งองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและติดตามความเสี่ยงต่างๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ปัจจุบันคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการจำนวน 4 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ติลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เชน คีอก	กรรมการบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	2 ปี
4. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหารความเสี่ยง	กรรมการบริหาร/ กรรมการผู้จัดการ	2 ปี

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง
2. กำหนดกระบวนการเพื่อบรรเทาและจัดการความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์กร
3. กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ถูกนำมาพิจารณาในขั้นตอนการระบุความเสี่ยง
4. กำกับดูแลให้แน่ใจว่ามีการประเมินผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ รวมถึงมีวิธีการในการบรรเทาความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
5. ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
6. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร รวมถึงเสนอแนะกรอบ ดำเนินงานสำหรับการควบคุมภายใน
7. รายงานความเสี่ยงที่สำคัญ และความคืบหน้าในการดำเนินการบรรเทาความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ

3.4 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป



ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนชุดแรก เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศิลอ่อน	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ซาห์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะ และแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

3.5 คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรองหรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์*	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร ศิลอ่อน	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

* ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหาแทนนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

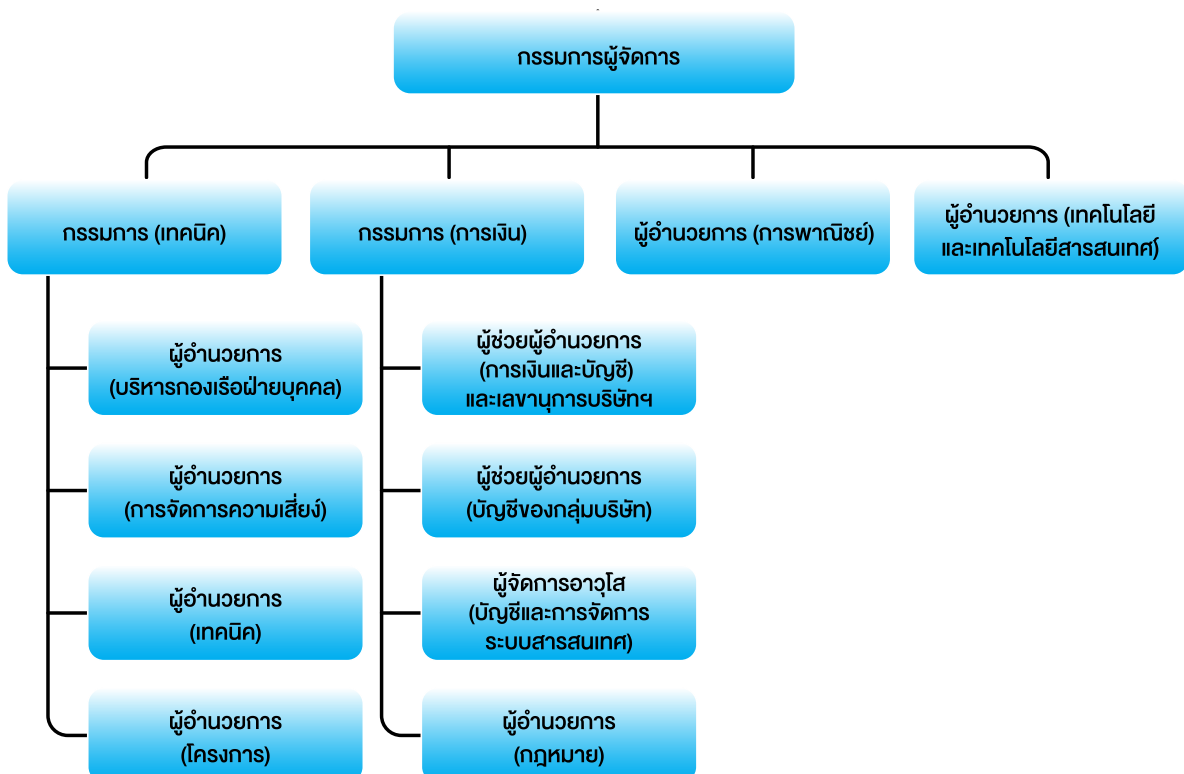
บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัท และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

4. ผู้บริหาร

4.1 ผู้บริหารระดับสูง





คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายโกดาการาจิตพิล มูราลี เมนนอน*	กรรมการ (เทคนิค)

* เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯและคณะกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 โดยนายประธาน มหาสิงห์ม ได้รับแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ(เทคนิค) แทน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2563 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายโกดาการาจิตพิล มูราลี เมนนอน*	กรรมการ (ด้านเทคนิค)
4. นายชีลา โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
5. นายเซบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
6. นายนิลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
7. นายนิชิตานท์ ไกรวิน ศิษยา**	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
8. นายประธาน มหาสิงห์ม***	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
9. นายจันคร้าเชก้า สีวรามัน เวณกีทารามัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
10. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
11. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
12. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
13. นางสาวนลินทิพย์ สานตินานนท์	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

** เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป

*** ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯให้เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

4.2 คำตอบแทนผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และคำตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา



ค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน ซึ่งในระหว่างปี 2563 และปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 13 ท่าน(รวมกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงซึ่งเกษียณอายุงานในระหว่างปี) (ปี 2562: 15 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 60.89 ล้านบาท และ 80.52 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการสำหรับปี 2563 และ 2562 มีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	ปี 2563	ปี 2562
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ		
• เงินเดือน	7.73	7.73
• โบนัส	-	1.29
• ค่าภาษีเงินได้	3.53	4.22
• ค่าตอบแทนกรรมการ	0.55	0.55
• ค่าตอบแทนอื่นๆ	0.62	0.62
รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	12.43	14.41

4.3 ข้อมูลพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562

รายละเอียด	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562
รวมพนักงานทั้งหมด (คน)	129	134
รวมค่าตอบแทนพนักงาน (ล้านบาท)	229.27	260.31

ค่าตอบแทนพนักงานประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ

5. ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

5.1 ข้อมูลของบุคคลต่างๆ ในบริษัทฯ

ชื่อ ประวัติ ประสบการณ์ และจำนวนหุ้นที่ถือของคณะกรรมการบริษัทฯและผู้บริหาร รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ บุคคลที่รับผิดชอบฝ่ายบัญชีและการเงินสูงสุด บุคคลที่ดูแลฝ่ายบัญชี หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน และหัวหน้าฝ่ายกฎหมาย ได้แสดงอยู่ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้ รวมถึงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

5.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ โดยนักลงทุนสามารถส่งอีเมลไปที่ ir@preciousshipping.com หรือติดต่อบุคคลตามรายละเอียดด้านล่าง ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่นักลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และบุคคลทั่วไป



คุณคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณกอดัม คุรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมล gk@preciousshipping.com
คุณสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) โทรศัพท์ 66 2696 8854 อีเมล sirasa@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

5.3 เลขานุการบริษัทฯ

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

5.4 ค่าสอบบัญชี

ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2563 และ 2562 มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2563 (ล้านบาท)	ปี 2562 (ล้านบาท)
ค่าสอบบัญชี และค่าตอบแทนจากการให้บริการอื่น จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด		
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.10	2.05
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย และ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38	2.59
รวมค่าสอบบัญชี	4.48	4.64
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.09	0.37
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.88	0.88
• สำหรับการสอบทานรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน	0.48	-
รวมค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย	1.45	1.25
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด	5.93	5.89
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยในต่างประเทศ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	3.24	3.20
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	0.90	0.94
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับปี	10.07	10.03



รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมล รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

- สิทธิและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ อย่างเท่าเทียมกัน
- โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ
- การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
- การควบคุมดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
- ระบบการควบคุมและบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ทบทวนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการภายในบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี และให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Code: CG Code) ที่เหมาะสมกับธุรกิจมาปรับใช้

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ แนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีปี 2555 ออกโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2564



การดำเนินการด้านหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมถึงหน้าที่ที่ได้รับความไว้วางใจในการดูแลให้มั่นใจว่าผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน และรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น สิทธิพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการแต่งตั้ง และอนุมัติค่าตอบแทนของกรรมการ สิทธิในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีหรือกำหนดค่าสอบบัญชี และสิทธิในการมีส่วนร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การอนุมัติรายการสำคัญที่มีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่น ๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินการธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่น ๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการ ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และการประพฤติผิดกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- จำนวนหุ้นที่ถือโดย ผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.1 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่น ๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 จากการเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) เนื่องจากบริษัทฯ มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 โดยบริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ถ่ายทอดสดจากสำนักงานบริษัท ฟรีซีเอส ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โดยการจัดการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ในครั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการควบคุมดูแลการประชุม

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เชิญชวนให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ระยะเวลาการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ในครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562



ต่อมาเนื่องจากบริษัทฯ เลื่อนการจัดการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นจากวันที่ 23 เมษายน 2563 เป็นวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ กำหนดให้มีการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่สอง ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2563 ถึง วันที่ 11 พฤษภาคม 2563 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 และในวันที่ 12 พฤษภาคม 2563 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 57 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อเข้าร่วมประชุมได้

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2564
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ วันที่ 9 มีนาคม 2563 และวันที่ 5 มิถุนายน 2563 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 33 วัน) บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นวันที่ 16 มีนาคม 2563 และวันที่ 8 มิถุนายน 2563 (จัดส่งล่วงหน้า 30 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- จัดให้มีแนวปฏิบัติสำหรับการประชุม E-AGM ซึ่งจัดขึ้นวันที่ 8 กรกฎาคม 2563
- บริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มลงทะเบียนสำหรับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเอกสารประกอบการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม ทั้งกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะมอบฉันทะ
- หลังจากบริษัทฯ ได้รับเอกสาร บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งชื่อผู้ใช้ (Username) และรหัสผู้ใช้ (Password) พร้อม Weblink ในการเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM แก่ผู้ถือหุ้น

ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

- ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุมหนึ่งชั่วโมง
- สำหรับวิธีการลงคะแนนระหว่างการประชุมเป็นการลงคะแนนแบบ 1 หุ้น เท่ากับ 1 เสียง โดยการลงคะแนนในแต่ละวาระผู้ถือหุ้นสามารถเลือกลงคะแนน “เห็นด้วย” หรือ “ไม่เห็นด้วย” หรือ “งดออกเสียง”
- เพื่อความสะดวกในการนับคะแนน บริษัทฯ จัดให้มีการลงคะแนนแยกสำหรับแต่ละวาระ สำหรับวาระการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการแต่งตั้งกรรมการ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการลงคะแนนแยกต่างหากสำหรับการเลือกกรรมการแต่ละท่านเพื่อเพิ่มความโปร่งใสในขั้นตอนการลงคะแนน
- แม้จะมีการเริ่มประชุมแล้ว การลงทะเบียนยังคงดำเนินต่อไปเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีส่วนร่วม
- จัดให้ผู้ถือหุ้นที่มาหลังจากมีการเริ่มประชุมไปแล้ว ยังสามารถลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน
- กรรมการทุกท่าน ซึ่งรวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการสรรหา และกรรมการอิสระทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่าง ๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว
- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่าง ๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทยเพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวีดิโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวีดิโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง พร้อมทั้งวีดิโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”



2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ผู้ถือหุ้นรายเล็ก ผู้ถือหุ้นชาวไทย หรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ ผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- จัดให้มีระบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ (ในกรณี E-AGM)
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1-2 ชั่วโมง (ตามแต่ละกรณี) ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode และระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น 1) ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ 2) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 และ 3) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งทุกเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ

- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสีย ดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้
 - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใด ๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความสัมพันธ์แนวนอนแนวตั้ง การทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายที่เหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่ง ในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

ด้านผู้บริหาร: บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยคำตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ



ด้านพนักงาน: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจราบรื่นและประสบความสำเร็จ บริษัทฯ ให้โอกาสในการจ้างงาน และความก้าวหน้าทางอาชีพที่เท่าเทียมกันโดยปราศจากอคติต่อเชื้อชาติ เพศ ศาสนา และอายุ บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกฎหมาย บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามเรื่องของบริษัทฯ ภายใต้อำนาจ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ แม้ว่าผลตอบแทนบางอย่างกฎหมายจะไม่ได้กำหนด ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

ด้านนายหน้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและลงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่าง ๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรับผิดชอบต่อการผิดสัญญาให้กู้ทันทีเพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อกฎหมายหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย

ด้านคู่แข่งทางการค้า: บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่าง ๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่ง

ทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม การเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ด้านชุมชนและสังคม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ: นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจ การเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาค รัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในได้ จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ใน รายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิด ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตาม นโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงาน ไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้อง ปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงาน หรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการ ปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิ มนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตาม มาตรฐานสากล

จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคน ต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้ นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงาน ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน: บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชัน ทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการ คอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด



เพื่อเป็นเครื่องยืนยันในการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตในปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 5 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต

บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ในปี 2563 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2563 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ, นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบน และการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

เลขที่ 217/79 คริสตัลการ์เด็นคอนโดมิเนียม ซอยสุขุมวิท 4 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th



กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแส/ข้อร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯ จะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง ผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การปฏิบัติตามมาตรการการต่อต้านคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเป็นผู้ติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน เลขานุการบริษัทฯ ในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการชุดนี้ รวบรวมผลการปฏิบัติและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี รวมถึงสรุปผลและรายงานการละเมิดให้ผู้ถือหุ้นทราบในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ ในปี 2563 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใด ๆ ที่มีนัยสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่น ๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 คำตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอคำตอบแทน



ของกรรมการ ข้อนแนะนำ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของ บริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2563 และ 2562 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำ และไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2563			2562		
		คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม
1. นายธีระ วิภูชนิน*	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	0.60		0.60	1.20		1.20
2. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**	ประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ	0.88		0.88	0.55		0.55
3. นายกำธร ศิลลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
4. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์***	กรรมการอิสระ	0.28		0.28	-		-
5. ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
6. นางลิน เชน คีอก	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
7. นายอุษรุ คลี วาเคีย	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8. นายไฉพล มั่นสุขานี****	กรรมการ	-		-	0.14		0.14
9. นางสาวนิจิตา ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
10. นายกฤษิต ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12. นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
13. นายกอตัม คูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.41		0.41	-		-
14. นางสาวสิริสา สุภาพสิน***	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.28		0.28	-		-
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี *****		6.85	0.80	7.65	6.29	0.80	7.09

* กรรมการที่เกษียณอายุในปี 2563 เนื่องจากมีอายุครบตามหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563

*** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2563

**** กรรมการที่ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2562

***** ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาสให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อไตรมาส



การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัท จดทะเบียนอื่น ๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2563	2562	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.91	1.89	0.75	1.15	0.22	0.29	3.41	9.61
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.49	1.04	0.43	0.68	0.15	0.22	1.78	4.69
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.51	1.07	0.44	0.69	0.15	0.22	2.08	4.99
ผู้บริหารบริษัทฯ	4.68	5.37	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.61	1.28	0.46	1.13	0.08	0.75	1.85	2.51
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.38	0.99	0.32	0.93	0.04	0.65	1.40	2.01

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2563	2562	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.78	1.19	0.61	0.96	0.11	0.14	8.68	10.27
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.37	0.71	0.32	0.55	0.08	0.13	1.09	3.91
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.38	0.66	0.33	0.56	0.11	0.14	1.09	2.17
ผู้บริหารบริษัทฯ	4.68	5.37	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.39	0.69	0.38	0.71	0.13	0.16	0.88	1.38
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.29	0.55	0.30	0.59	0.07	0.09	0.74	1.20

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน



(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบ็ค		** บริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด 10,001 - 50,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2563	2562	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.98	1.73	0.75	1.33	0.16	0.18	4.30	6.49
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.52	0.96	0.46	0.72	0.12	0.14	1.92	3.12
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.58	1.11	0.48	0.95	0.12	0.14	2.08	3.70
ผู้บริหารบริษัทฯ	4.68	5.37	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.56	1.03	0.54	1.01	0.08	0.36	1.90	2.57
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.41	0.82	0.41	0.81	0.04	0.24	1.12	1.73

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประชุมกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ บริษัทฯ จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับบริษัทฯ และธุรกิจของบริษัทฯ ข้อมูลบริษัทฯและข้อมูลผลการดำเนินงานได้นำเสนอทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯและช่องทางอื่น ๆ

ช่องทางการติดต่อนักลงทุนสัมพันธ์มี 3 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

- ทางอีเมล: ir@preciousshipping.com
- ทางโทรศัพท์: +662-236-7654
- ติดต่อผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ: ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯได้เปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักวิเคราะห์	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations) Road shows	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และ ทีวี	รวม
2563	29	26	10	4	69
2562	15	52	13	5	85
2561	20	16	19	6	61

5. ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และกรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 9 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด)

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหา ประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ ได้พิจารณาจัดทำ Board Skill Matrix เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญที่หลากหลายในคณะกรรมการให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

การสรรหาคณะกรรมการ

คณะกรรมการสรรหำเสนอรายชื่อผู้สมัครต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อแทนกรรมการที่เกษียณอายุการทำงานหรือเพื่อดำรงตำแหน่งที่ว่าง คณะกรรมการสรรหาทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Blacklist) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม



กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่มีแนวทางหลายขั้นตอนขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการหลังจากที่คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตราถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกทีก็ได้ ขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงรวมถึงกรรมการผู้จัดการ

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ
- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา

- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและอนุมัติ

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้ คำตอบแทนต้องสอดคล้องกับตำแหน่ง หน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง คำตอบแทนกรรมการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

หลักเกณฑ์คำตอบแทน

- คำตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายคำตอบแทนกรรมการเป็นคำตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไปและบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

คำตอบแทนผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คำตอบแทนสำหรับกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของแต่ละคน

รูปแบบคำตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่น ๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ นอกจากนี้ คำตอบแทนผู้บริหารจะได้รับการพิจารณาจากผู้บังคับบัญชาของบุคคลนั้น และผู้ที่ได้รับคำตอบแทนจะไม่สามารถพิจารณาคำตอบแทนของตนเองได้ โดยการจ่ายคำตอบแทนต่างๆ ของผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร”

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับคำตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้อง และไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ที่มีความเข้มงวดกว่ากฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้เข้มงวดกว่าที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด



- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือบริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- “ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่ตนเองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือบริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมายรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการ บริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติตามหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดที่งานอุตสาหกรรมและทุ่งทะเลความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทนอีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น หน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ แยกออกจากหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนหลักของผู้ถือหุ้น ในขณะที่กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำของฝ่ายจัดการ การควบสองตำแหน่งนี้เข้าด้วยกันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ ให้ความเชื่อมั่นว่าประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะไม่นับบุคคลเดียวกัน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเป็นกรรมการอิสระตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องไม่เป็นประธานและสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ในขณะที่กรรมการผู้จัดการจะประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา การประเมินผลจะวัดจากเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์และแผนงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อช่วยในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่น ๆ อย่างเหมาะสม

บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการแสดงภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการอื่น ๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทาง การดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบาย



ของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่าง ๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใด ๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใด ๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัครเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2563 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษานุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษานุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹

บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม¹ การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- โดยทั่วไป กรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง กรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ดี จำนวนกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ
- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ
- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย

¹ “บริษัทร่วม” หมายความว่า

- (ก) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละสิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบ ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท
- (ข) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้กำหนดนโยบายที่ครอบคลุมขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือ



จากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป และได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีอย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2563 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2564 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกันได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารระดับสูง ต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์บริษัทฯ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ในส่วนของตนเอง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อบริษัทฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับจากวันที่มีการซื้อขาย/โอนหุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส

การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พีรเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการ

ทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่ที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้ (1) คู่สมรส (2) ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ บุคคลลำดับที่ (1) - (4) ดังกล่าว รวมเรียกว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้ เข้าทำรายการซื้อขาย/โอน หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วัน หลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ

- กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ (รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง) และ
- พนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ และฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่าง ๆ

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริษัทฯ ถึงความตั้งใจทั้งของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

นอกจากนี้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายสำหรับนักลงทุนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ว่าในช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเผยแพร่รายงานทางการเงินตามกำหนดการ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period” หรือ “Quiet Period”) ห้ามโฆษกในฐานะตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตและการคาดการณ์ใด ๆ ของกลุ่มบริษัทฯ กับสื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

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

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร



นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการใช้ทรัพยากรเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
2. เพื่อความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของรายงานทางการเงิน
3. เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและเปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ “การควบคุมภายใน” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์



รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2563 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย						การประชุม สามัญประจำปี (E-AGM)
	จำนวนที่เข้าประชุม /จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด						
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการพิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา	
1. นายธีระ วิภูชนิน*	5/5						1/1
2. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	9/9					1/1	1/1
3. นายกำธร ศิลาอ่อน	9/9	4/4	3/3		2/2	2/2	1/1
4. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์**	4/4					1/1	
5. ศาสตราจารย์ ดร.ภิวา ปานะนนท์	9/9	4/4	3/3		2/2		1/1
6. นางลิน เยน ค็อก	9/9	4/4	3/3			2/2	1/1
7. นายอุษรุ ทาลี วาเดีย	8/9						1/1
8. นางสาวนิชิต้า ซาห์	8/9						1/1
9. นายกิริต ซาห์	9/9				2/2		1/1
10. นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	9/9						1/1
11. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาจิ	9/9		3/3	9/9			1/1
12. นายกอดัม กูรานา	8/8			9/9			1/1
13. นางสาวสิริสา สุภาวสิน**	4/4						
14. นายโกดาการาจีทิล มูราลี เมนนอน***				9/9			

* กรรมการที่เกษียณอายุจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563

*** กรรมการบริหารที่เกษียณอายุจากบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564

สำหรับปี 2563 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร



ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2564

5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 5 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2563
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	ดีมาก
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2564

5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2564

5.7 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการทุกคนเพิ่มพูนความรู้ผ่านการอบรมรวมถึงการเข้าร่วมสัมมนาที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และองค์กรชั้นนำอื่น ๆ เพื่อเพิ่มพูนความสามารถตามบทบาทหน้าที่ ในปี 2563 ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “การทบทวนกลยุทธ์” ร่วมกัน นอกจากการนำเสนอเนื้อหาโดยผู้บริหาร ยังมีการนำเสนอเรื่องแนวโน้มตลาดการเงินเรือ โดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรม

รายละเอียดการเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่าง ๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมาได้เปิดเผยภายใต้ไว้ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปี 2563

กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) 32/2020	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
นายกอดัฒ์ คุรนา	Directors Accreditation Program (DAP 173/2020)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
	CFO Professional Development: How to create value with the right environment, social and governance strategies	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	CFO Professional Development: Data privacy law and cyber security law	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

การปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2563 บริษัทฯ ได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 2 ท่าน



5.8 หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2563 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ	เนื่องจากการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ครบกำหนดวาระ โดยจะนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติในการประชุมผู้ถือหุ้น
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำให้แล้วเสร็จภายในปีนี้

5.9 รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้รับรางวัล (หรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่าง ๆ) ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- เป็นบริษัทเงินเรือบริษัทเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้รับรางวัล Asset Class ซึ่งเป็นการยกย่องบริษัทที่ได้คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard ประจำปี 2562 มากกว่า 97.50 คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard พัฒนาโดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) ร่วมกับ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทยกย่องในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 11 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2563 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2555 2556 2557 2558 2561 2562 และ 2563 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2553 2555 2556 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year” ในงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2557 2558 2559 2560 และ 2561
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชีพปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2557 2558 2560 และ 2561



- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2555 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งแรกของแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 2559 2560 และ 2561
- ได้รับการคัดเลือกให้เป็นอันดับที่ 3 สำหรับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแห่งปี” ในงาน IBJ Awards ประจำปี 2560
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดระหว่าง 3,000 - 9,999 ล้านบาท ในงาน SET Awards ประจำปี 2559
- ได้รับรางวัล “Public Debt Deal of the Year” สำหรับปี 2559 จาก Marine Money นิวยอร์ก สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับรางวัล “Asia Best Employer Brand Award” จากงาน the Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ประจำปี 2559



รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีรียส ซีพี จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นางลิน เชน ค็อก และศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2563 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ในปี 2563 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ



การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ให้ความสำคัญในการสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของ บริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น และได้มีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมเพียงพอในงบการเงิน และภายใต้หัวข้อ “รายการเกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้

ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอกได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายงานผลการสอบทานดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งได้มีการหารือและทบทวนรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการเกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2563 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2563 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASEAN Asset Class PLCs ซึ่งมอบให้แก่บริษัทจดทะเบียนที่ได้คะแนนการประเมิน ASEAN CG Scorecard ปี 2562 ตั้งแต่ 97.5 คะแนนขึ้นไป โครงการ ASEAN CG Scorecard จัดตั้งโดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) ร่วมมือกับธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกระดับมาตรฐาน และแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคอาเซียน

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัท

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาหารือกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2563 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2562: 5 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้



รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2563	ปี 2562
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	5/5
2. ศาสตราจารย์ ดร.ภวดี ปานะนนท์	4/4	5/5
3. นางลิน เชน ค็อก	4/4	*4/5

* เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ผ่านระบบ Video Conference จากต่างประเทศ จำนวน 1 ครั้ง แต่ไม่สามารถนับเป็นการเข้าร่วมประชุมดังกล่าวได้ ตามประกาศคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ ฉบับที่ 74/2557 เรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2564 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิศุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2558
2. นายเดิพงษ์ โอปนพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษดา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ ได้ และผู้สอบบัญชีทุกท่านไม่มีความสัมพันธ์ หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ ของบริษัทฯ กับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าวและในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2564 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2564 (ปีเสนอ)	ปี 2563
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.10 ล้านบาท	2.10 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38 ล้านบาท	2.38 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.18 ล้านบาท	0.09 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.88 ล้านบาท	0.88 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน	-	0.48 ล้านบาท
รวม	5.54 ล้านบาท	5.93 ล้านบาท



การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

บทสรุป: ตลอดปี 2563 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตร กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่าต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ยังสามารถจัดทำและเปิดเผยงบการเงินได้ภายในระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด โดยไม่มีการขอขยายระยะเวลา

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2563 และ การเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

19 กุมภาพันธ์ 2564



รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2563 คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหารจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม กูรานา กรรมการ (การเงิน) และนายโกดากการิจิทิล มูราลี เมนนอน กรรมการ (เทคนิค) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนายโกดากการิจิทิล มูราลี เมนนอน ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯมาเป็นระยะเวลากว่า 32 ปี ได้เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2563 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 8/2563 เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้นายประธาน มหาสิงห์ ซึ่งได้เคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิค) และทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารแทนคุณเมนนอน โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป ดังนั้น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยนายคาลิด ฮาซิม นายกอตัม กูรานา และนายประธาน มหาสิงห์

ในระหว่างปี 2563 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 9 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

นายกอตัม กูรานา

กรรมการบริหาร

19 กุมภาพันธ์ 2564



รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และกรรมการผู้จัดการ ดังนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ นางลิน เชน ค็อก และนายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ คณะกรรมการการบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารความเสี่ยง 4 ท่าน เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ นอกจากนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ติดตามปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตลอดจนมาตรการบรรเทาความเสี่ยงที่มีอยู่ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบเชิงลบของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่างๆ ทั้งนี้ มาตรการบรรเทาความเสี่ยง และเหตุการณ์ความเสี่ยงสำคัญต่างๆ ได้รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

19 กุมภาพันธ์ 2564



รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศิลาอ่อน และนางลิน เชน คีอก ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ในระหว่างปี 2563 นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 แทนนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง กรรมการสรรหาทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการสรรหา) คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2563 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอข้อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมจำนวน 2 ครั้ง เนื่องจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 เลื่อนจากวันที่ 23 เมษายน 2563 เป็นวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 โดยกำหนดให้เสนอชื่อครั้งที่หนึ่งได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึง 31 ธันวาคม 2562 และครั้งที่สองตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 11 พฤษภาคม 2563 ทั้งนี้ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณาแต่งตั้งกรรมการใหม่จำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่หมดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการใหม่จำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่หมดวาระจำนวน 3 ท่านให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับปี 2563 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์
ประธานคณะกรรมการสรรหา

19 กุมภาพันธ์ 2564



รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ และนายกิริต ชำห์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง กรรมการพิจารณาคำตอบแทนทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2563 โดยพิจารณาจากคำตอบตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ สำหรับปี 2563 ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2563 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

19 กุมภาพันธ์ 2564



การควบคุมภายใน

บริษัท พีริเชียส ชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อแนะนำมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission 2013 (COSO 2013) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน 3 ประการคือ การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 5 องค์ประกอบสำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสม จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และนโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่า การทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือเตือนภัยล่วงหน้าถึงอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทจึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) การประเมินความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง” ในรายงานประจำปีนี้ และ 2) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทบทวนและดำเนินการต่อไป

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืนในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ ทุกหน่วยงานต้องตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำและทันเวลาเพื่อใช้ตัดสินใจในเรื่องต่างๆ บริษัทฯ ได้ใช้ซอฟต์แวร์ที่มี

การเข้ารหัสในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่สำคัญ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ นอกจากนี้ ผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานมีรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ผู้ประเมินผลการทำงาน	ความถี่ของการประเมินผลการทำงาน
พนักงาน	หัวหน้าแผนก/หัวหน้าฝ่าย	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี

ผลการประเมินที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2563 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในเรื่องผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2563 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็ได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในและหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในทุกเรื่อง เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีอำนาจในการคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ประวัตินางสาวกณิศา สัจจะเดชาชัย หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนด และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ทั้งนี้ ประวัตินางสาวสิริสา สุภาวสิน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้



รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ในปี 2563 บริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 8 รายการ โดยแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

ประเภทของรายการ	รายละเอียด	จำนวนรายการที่เกี่ยวข้องกัน ในปี 2563
รายการเกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 2	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ (2) ค่าโดยสารเครื่องบิน (3) ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม (4) ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย (5) ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ (6) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศที่สำนักงานและคอนโดมิเนียมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และ (7) รายได้ค่านายหน้า	7
รายการเกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3	รายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี	1
รวม		8

ทั้งนี้ รายละเอียดของรายการเกี่ยวโยงกันดังกล่าวข้างต้น สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันมีดังต่อไปนี้

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำรายการ	แนวโน้มในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561			
รายการเช่าสำนักงาน	บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน	2.22	2.20	1.59		สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรม เช่นเดียวกันกับปี 2563 จะยังคงมีต่อไปในปี 2564 เนื่องจากสำนักงานมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
	การบริหารจัดการ อสังหาริมทรัพย์	0.45	0.30	0.15		การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ได้แก่ คอนโดมิเนียมของบริษัทฯ (ที่อยู่อาศัยของพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการจัดการทรัพย์สินของบริษัทฯ	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรม เช่นเดียวกันกับปี 2563 จะยังคงมีต่อไปในปี 2564 เนื่องจากบริการเหล่านี้มีความจำเป็นต่อธุรกิจของบริษัทฯ
รายการซื้อตัวเครื่องบิน	บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน	0.25	4.99	8.58		โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตัวเครื่องบินยังมีความจำเป็นสำหรับการเดินทางของลูกเรือเพื่อไปทำงานบนเรือ และการเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลกเมื่อสัญญาจ้างสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ นอกจากนั้น การที่มีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ	หากสถานการณ์ COVID-19 ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ คาดว่า รายการนี้จะมีมูลค่าลดลง (หรืออาจจะไม่มี) ในปี 2564 อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์กลับสู่สภาวะปกติ บริษัทฯ อาจจะทำรายการเช่นเดิม เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับธุรกิจของบริษัทฯ



ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำการการ	แนวโน้มในการทำการการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560		
ค่าบำรุงรักษา ระบบเครื่องปรับอากาศ	บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน	0.22	0.67	0.89		การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ การซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัยนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถ ในการแข่งขันทางด้านราคา และการให้บริการ	รายการและเงื่อนไขในการทำการการที่แนบมาเดียวกันกับหรือดีกว่าปี 2563 จะยังคงมีต่อไปในปี 2564 เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามปี 2564 คาดว่าการจัดหาเครื่องปรับอากาศจะน้อยลง (ประมาณ 17 ชุดมูลค่ารวมประมาณ 1.40 ล้านบาท) เนื่องจากเป็นการจัดหาเครื่องปรับอากาศ สำหรับพื้นที่ของสำนักงานบริษัทฯ และห้องชุดในคอนโดมิเนียมของบริษัทฯ ที่ยังไม่ได้ติดตั้งเครื่องใหม่ หลังจากนี้ไม่น่าจะมีรายการจัดหาเครื่องปรับอากาศใดๆ อย่างน้อยตลอดระยะเวลาอายุการใช้งานของเครื่องปรับอากาศใหม่เหล่านี้
	ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศ	8.94	1.26	-			



ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำการรายการ	แนวโน้มในการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564	
		ณ 31 ธ.ค. 2563		ณ 31 ธ.ค. 2562				ณ 31 ธ.ค. 2561
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561				
การใช้บริการ โรงแรมและการ บริหารจัดการ	<p>บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</p> <p>ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none">นางสาวนิจิตา ชำ และนายอัยยัญชาญ ชำ ในฐานะกรรมการของบริษัท เป็นกรรมการและ ผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาวนิจิตา ชำ และนายอัยยัญชาญ ชำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563: ร้อยละ 85.93 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้วนายอุษรุ คาลี วาเดย์ และนายอิริต ชำ ในฐานะ กรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	4.53	0.62	0.87	ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการของโรงแรม อวานี เอเทรียม กรุงเทพฯ ซึ่งบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นเจ้าของ (เช่น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและการประชุมอื่นๆ) และ เป็นสถานที่กักกันทางเลือก (Alternative State Quarantine - ASQ) สำหรับพนักงานและ ลูกเรือ ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้ จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและการให้บริการ ในปี 2020 มี ลูกเรือ จำนวน 104 คน เข้าพักที่โรงแรม อวานี เอเทรียม กรุงเทพฯ สำหรับเป็นสถานที่ กักตัวทางเลือก(ASQ)เนื่องจากการผลิตเปลี่ยน ลูกเรือ โดยเข้าพักเป็นเวลา 15 คืนต่อราย ตามที่รัฐบาลไทยกำหนด	หากสถานการณ์ COVID-19 ยังคงอยู่ต่อไป ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมที่ โรงแรมคาดว่าจะลดลง (หรืออาจไม่มี) อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายที่พัก(สถานที่กักตัว ทางเลือก (ASQ)) สำหรับพนักงานและ ลูกเรือ อาจจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในปี 2563		



ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำการการ	แนวโน้มในการทำการการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560		
ค่าเบี่ยงเบน	บริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u>	3.22	2.63	2.57		การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ การประกันภัยความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ และพนักงาน และการประกันภัยสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เนื่องจากกิจกรรมการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด ในการทำการการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ หลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด	รายการและเงื่อนไขในการทำการการเช่นเดียวกันกับหรือดีกว่าปี 2563 จะยังคงมีต่อไปในปี 2564 เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
	บริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u>					การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ การประกันภัยความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ และพนักงาน และการประกันภัยสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เนื่องจากกิจกรรมการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด ในการทำการการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ หลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด	
	บริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด <u>ความเกี่ยวข้องกัน</u>					การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ การประกันภัยความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ และพนักงาน และการประกันภัยสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เนื่องจากกิจกรรมการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กสเชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรเกอร์ส จำกัด ในการทำการการนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ หลังจากที่ได้เปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด	



ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำการการ	แนวโน้มในการทำการการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561	ณ 31 ธ.ค. 2560		
รายการให้ คำปรึกษา สำหรับการจัดหา ผู้เช่าเรือ	บริษัท เดวอน มารีน จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน • นายแฮร์รี เร ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ บริษัท เดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็น บุตรเขยของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการ ผู้จัดการของบริษัทฯ • นางอดิภา ฮาซิม ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัทเดวอน มารีน จำกัด มีความสัมพันธ์เป็นบุตรสาวของนาย คาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ • สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท เดวอน มารีน จำกัดของ นายแฮร์รี เร และนางอดิภา ฮาซิม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563: ร้อยละ 100 ของ หุ้นที่ออกและชำระแล้ว	1.60	5.58	5.80		การบริการต่างๆ ของบริษัท เดวอน มารีน จำกัด ซึ่งมีสำนักงานตั้งอยู่ที่สหราชอาณาจักร เช่น การจัดหาผู้เช่าเรือ และการพัฒนาธุรกิจ ในแถบยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยเป็นการเปิด ตลาดและโอกาสทางธุรกิจให้แก่บริษัทฯ ซึ่ง ในอดีตบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าถึงได้เนื่องจาก ความแตกต่างของเวลาจากที่ตั้งของสำนักงาน บริษัทฯ และเวลาทำการ สัญญาการให้บริการนี้สิ้นสุดลงในเดือน เมษายน 2563 ดังนั้น ตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 เป็นต้นไป บริษัทฯได้ให้บริการกับผู้ให้บริการ รายอื่น ซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ	รายการธุรกรรมเช่นเดียวกันกับปี 2563 จะไม่มีต่อไปในปี 2564 เนื่องจากสัญญา สิ้นสุดในปี 2563
รายได้ค่านายหน้า	บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี้ ชาร์เตอร์ริง จำกัด ประเทศสิงคโปร์ ความเกี่ยวข้องกัน • นายอิชฎิชาญ ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ และ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิงเอเยนซี่ จำกัด เป็น กรรมการและผู้ถือหุ้นของ Eastern Energy Inc Ltd., ประเทศปานามา ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการ ถือหุ้น ร้อยละ 100) ของ Eastern Energy Chartering Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์ • สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Eastern Energy Chartering Pte Ltd. ของนายอิชฎิชาญ ขาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563: ร้อยละ 90 ของ หุ้นที่ออกและชำระแล้ว	0.24	3.70	-		บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับรายได้ ค่านายหน้า จากบริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี้ ชาร์เตอร์ริง พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ จาก การให้บริการจัดหาเรือและการบริการ เรือขนส่งสินค้า รายได้รวมอยู่ในรายได้ของ บริษัทย่อย อัตราค่านายหน้าที่เรียกเก็บจาก บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี้ ชาร์เตอร์ริง พีทีอี จำกัด เป็นอัตราที่เทียบเคียงกับอัตราตลาด จากนายหน้าภายนอกสำหรับการให้บริการ ในลักษณะนี้ ซึ่งบริษัทย่อย คิดค่าบริการใน อัตราเช่นเดียวกันกับบริษัทอื่นสำหรับการทำ ธุรกรรมที่คล้ายกันกับลูกค้ารายอื่น	รายการและเงื่อนไขการทำธุรกรรมเช่น เดียวกันกับหรือดีกว่าปี 2563 จะยังคงมี ต่อไปในปี 2564 เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็น สำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ



ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)				เหตุผลในการทำการการ	แนวโน้มในการทำการการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปี 2564
		ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562	ณ 31 ธ.ค. 2561			
การซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคารชุดเพชรสทิจ ทาวเวอร์ส์ ตั้งอยู่เลขที่ 168/20 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	บริษัท เกรท เซอร์เคิล จีปี่ง เอเยนซี จำกัด (“บริษัท ช่อ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ ความเกี่ยวข้องกัน <ul style="list-style-type: none"> นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทฯ อื่นๆ ปัจจุบัน นายคาลิด ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 131,486,275 หุ้น (ร้อยละ 8.43) และถือหุ้นของบริษัทฯ ย่อยจำนวน 1 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ นางวิชัยลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของนายคาลิด ทั้งนี้ นายคาลิด และ นางวิชัยลักษณ์ มีฐานะเป็นผู้ขาย ในการทำการการนี้	-	13.35	-	ไม่มี	ในปัจจุบันห้องชุดทั้งหมดของบริษัทฯ ยังมีผู้อาศัย และเพื่อเป็นการจัดหาที่พักอาศัยเพิ่มเติมให้แก่พนักงานชาวต่างชาติอาวุโสรายใหม่ (รวมถึงครอบครัวของพนักงานดังกล่าว) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการสืบทอดตำแหน่ง บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อห้องชุดเพิ่มเติมอีกห้องหนึ่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีห้องชุดใดๆ วางลงและมีผู้มีพนักงานของบริษัทฯ อยู่อาศัยนั้น บริษัทฯ สามารถปล่อยห้องชุดดังกล่าวให้เช่าในตลาดได้ราคาซื้อทรัพย์สินเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 13.25 ล้านบาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาดซึ่งอยู่ที่ 13.50 ล้านบาท (54,000 บาทต่อตารางเมตร) ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 จัดทำโดยบริษัท อเมริกัน แอพิพรซัล(ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมินอิสระที่อยู่ในรายชื่อของบริษัทฯ ประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์	



นโยบายหรือแนวโน้มนำการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต อย่างระมัดระวัง โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้ อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้นอีกทั้งการทำรายการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการเกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาด สมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ ข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ



ผลการดำเนินงานทางการเงิน



จุดเด่นทางการเงิน

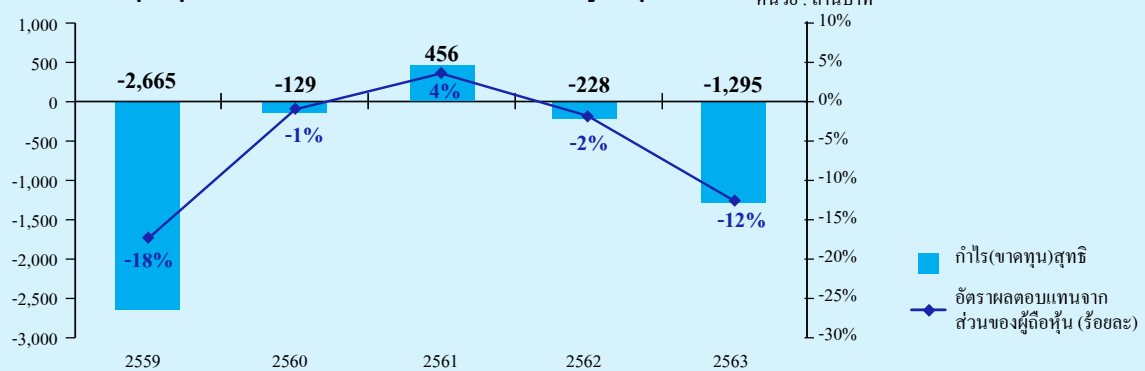
หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2563	2562	2561	2560	2559
รายได้จากการเดินเรือ	3,726.30	4,144.28	4,929.11	4,328.90	3,682.42
ต้นทุนการเดินเรือ	2,009.05	1,984.15	2,065.54	1,990.23	2,485.96
กำไรขั้นต้น	1,717.25	2,160.13	2,863.57	2,338.67	1,196.46
รายได้รวม	3,751.06	4,183.03	4,970.12	4,394.63	3,791.79
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ และขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท)	2,970.56	3,245.23	3,351.25	3,364.08	3,846.67
ค่าเสื่อมราคา	1,213.01	1,183.43	1,184.95	1,169.84	1,366.40
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	0.00	0.00	566.56
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	0.00	0.00	0.00	680.29
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	868.72	0.00	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	10.81	19.85	24.42	10.00	3.29
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(1,290.42)	(225.78)	458.34	(129.29)	(2,664.84)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	4.44	2.71	2.14	0.19	0.06
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	(1,294.85)	(228.49)	456.20	(129.48)	(2,664.90)
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,937.89	1,680.52	2,317.15	2,250.59	3,101.02
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	19,124.56	20,097.55	22,409.26	23,474.67	25,671.52
สินทรัพย์รวม	21,396.85	25,060.55	27,836.91	28,833.24	32,316.03
หนี้สินหมุนเวียนรวม	3,339.31	4,712.25	2,308.47	1,333.91	1,227.98
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,730.34	5,011.89	7,150.29	9,483.37	10,846.82
หนี้สินรวม	11,262.56	13,501.50	15,141.45	16,497.75	18,656.98
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.29	1,559.29	1,559.28	1,559.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	10,134.29	11,559.05	12,695.46	12,335.49	13,659.05
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,863.96	1,890.41	2,256.03	2,010.43	693.27
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	997.09	(427.48)	(272.23)	(1,636.57)	(805.66)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,928.40)	(2,009.32)	(1,983.65)	(949.42)	2,355.90
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	6.50	7.41	8.14	7.91	8.74
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.83)	(0.15)	0.29	(0.08)	(1.71)
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	46.08	52.12	58.10	54.02	32.49
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(34.52)	(5.46)	9.18	(2.95)	(70.28)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(11.94)	(1.88)	3.65	(1.00)	(17.68)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(5.57)	(0.86)	1.61	(0.42)	(8.23)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.11	1.17	1.19	1.34	1.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	36	36	36
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	30.0371	30.1540	32.4498	32.6809	35.8307
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน(เฉลี่ยของปี)	31.3382	30.9637	32.3223	33.8038	35.2715

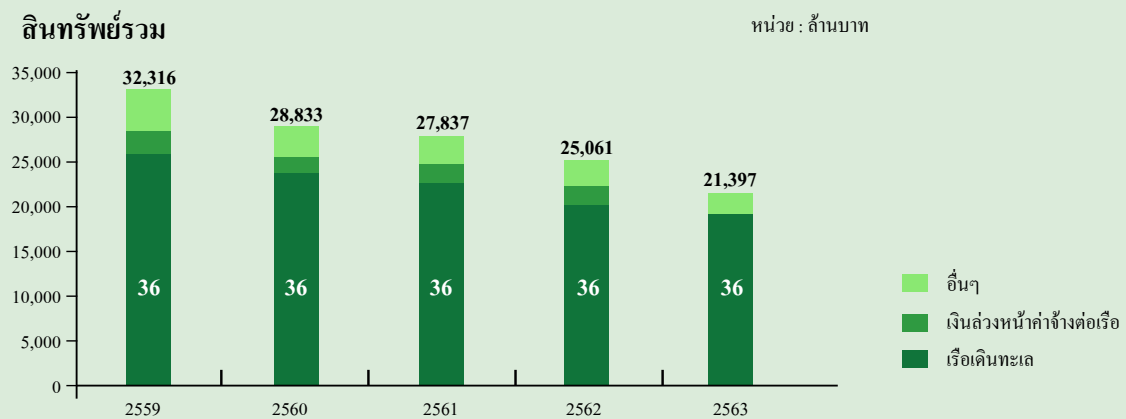
* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



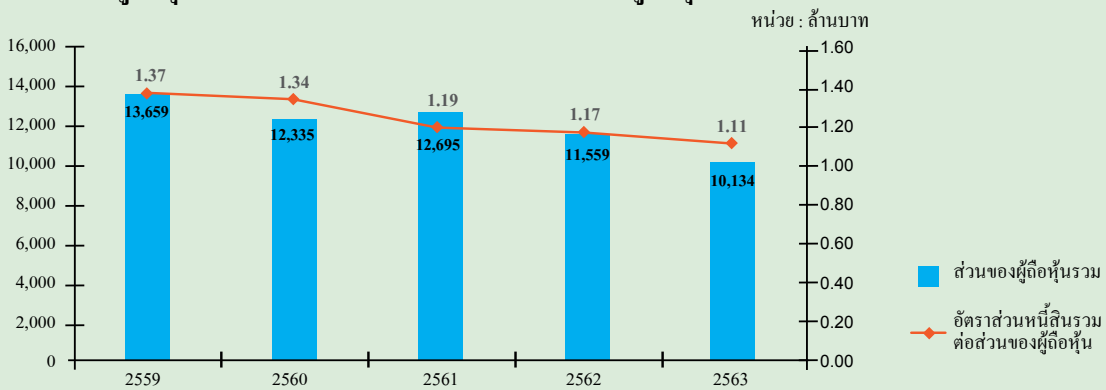
กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



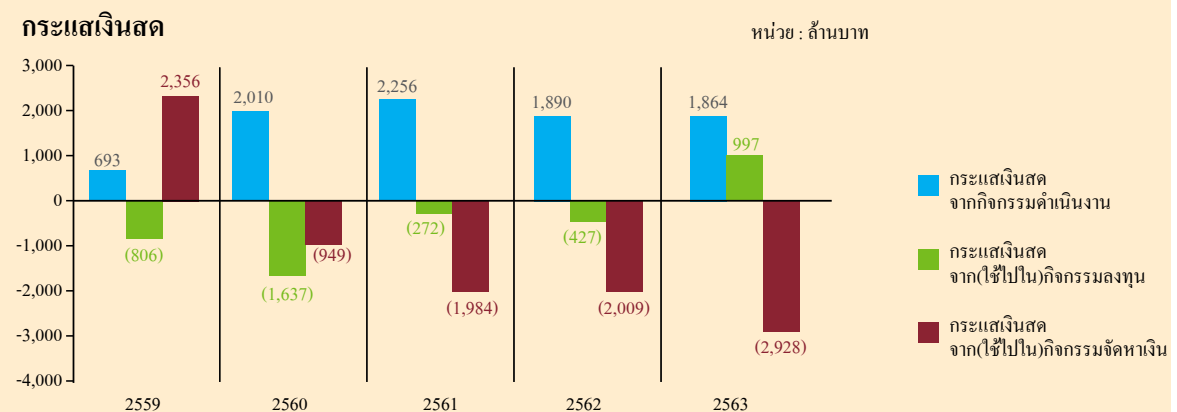
สินทรัพย์รวม



ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



กระแสเงินสด





รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ในนามของคณะกรรมการ
บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

19 กุมภาพันธ์ 2564



รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 16 เรื่องการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ ในเดือนกรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Jiangsu Guoxin Corporation Ltd. (เดิมชื่อ “Sainty Marine Corporation Ltd.”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อพิพาทโดยสมัครใจ (“สัญญาฉบับซื้อพิพาท”) เพื่อระงับข้อพิพาทและข้อเรียกร้องทั้งหมดโดยสิ้นเชิงอันเกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งซื้อเรือ สัญญาค้ำประกัน การคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ และ/หรือ กระบวนการอนุญาโตตุลาการและกระบวนการพิจารณาคดีทางศาล สัญญาฉบับซื้อพิพาทนี้มีผลผูกพันต่อคู่สัญญาตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้โดยให้ Sainty ยายชำระคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือด้วยจำนวนเงินตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้รับชำระเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาทในเดือนกรกฎาคม 2563 และได้บันทึกส่วนที่ไม่ได้รับคืนจำนวนเงิน 869 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: 861 ล้านบาท) เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนแล้ว ทั้งนี้ หลังจากบริษัทฯ ได้รับชำระเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาทเต็มจำนวน คู่พิพาททั้งสองฝ่ายได้ถอนคำฟ้อง คำฟ้องแย้ง และ/หรือ คำอุทธรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งซื้อเรือ และได้ยุติกระบวนการอนุญาโตตุลาการและกระบวนการพิจารณาทางศาลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดโดยไม่มีข้อพิพาทและข้อเรียกร้องใด ๆ คงค้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้



ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท โดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของกลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

การด้อยค่าของเรือ

การพิจารณาค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญของฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมินแผนงานในอนาคตในการจัดการสินทรัพย์ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือ

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของเรือ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและประเมินในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและคาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท โดยการทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว และเปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของกลุ่มบริษัท เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว รวมถึงเปรียบเทียบอัตราการเติบโตระยะยาวของกลุ่มบริษัทกับการคาดการณ์ของภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- อัตราคิดลด โดยประเมินต้นทุนถ่วงเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่น ๆ กับบริษัทอื่นที่เปรียบเทียบกันได้ และ
- ข้อสมมติและวิธีการที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทใช้ในการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของเรือ

ข้าพเจ้าได้พิจารณาขอบเขตและความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะอัตราการเติบโตที่ใช้ในการคาดการณ์กระแสเงินสดโดยการเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม และทำการวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานดังกล่าวต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสำหรับเรือดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่ควรรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้



ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชี และการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า



ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลแล้วข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดใน การตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือใน สถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

วิสสุตา จริยธนากร

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 19 กุมภาพันธ์ 2564



งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียมส์ ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	1,100,490,204	1,181,180,928	612,724,314
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	168,701,268	182,609,681	3,648,305,236
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	10	-	-	129,662,200
น้ำมันเชื้อเพลิง		34,626,909	176,485,980	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	4, 34	515,862,197	-	515,862,197
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		72,913,190	73,485,984	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		9,828,095	10,638,849	-
อื่น ๆ		35,468,103	56,120,774	14,632,864
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		118,209,388	140,245,607	14,632,864
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,937,889,966	1,680,522,196	4,791,524,611
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	10	-	-	3,378,394,114
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	4, 34	17,838,406	-	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4	-	950,890,975	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	7,020,259,208
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12	74,311,329	68,092,056	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	13	16,295,352	17,113,615	16,295,352
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	19,124,559,416	20,097,547,770	7,611,177
สินทรัพย์สิทธิการใช้	4, 20	24,158,589	-	20,368,392
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15	6,905,670	6,749,632	6,584,635
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน		46,246,717	24,656,504	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	16	-	2,047,469,556	-
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจาย	17	145,482,410	162,782,861	-
อื่น ๆ		3,158,633	4,726,165	2,396,230
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		194,887,760	2,239,635,086	2,396,230
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		19,458,956,522	23,380,029,134	10,451,909,108
รวมสินทรัพย์		21,396,846,488	25,060,551,330	15,243,433,719

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2563	2562	2563	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	9	113,675,898	70,720,959	281,220	13,457,673
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	9	-	-	1,825,508,984	1,749,783,634
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		83,066,645	84,749,692	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		80,160,675	338,001,089	23,035,048	59,705,463
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		-	34,421,325	-	24,608,801
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		276,903,218	527,893,065	1,848,825,252	1,847,555,571
รายได้รับล่วงหน้า		606,063,035	75,091,199	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	1,500,006,906	2,137,257,692	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	935,514,642	1,947,630,244	935,514,642	1,947,630,244
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4, 20	5,325,635	-	4,136,935	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		1,594,084	1,506,626	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		13,898,776	22,871,888	9,217,788	13,318,266
รวมหนี้สินหมุนเวียน		3,339,306,296	4,712,250,714	2,797,694,617	3,808,504,081
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	18	4,730,340,297	5,011,892,056	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	2,855,650,470	3,565,211,716	2,855,650,470	3,565,211,716
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	4, 20	19,538,932	-	16,864,357	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	4, 34	82,621,251	-	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	28	1,965,935	-	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	21	67,069,060	46,239,681	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	22	166,063,671	165,910,413	124,997,299	129,516,980
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		7,923,249,616	8,789,253,866	2,997,512,126	3,694,728,696
รวมหนี้สิน		11,262,555,912	13,501,504,580	5,795,206,743	7,503,232,777

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พีเรียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น	23			
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ทุนออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว				
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	24	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	24	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	25	17,769,466	17,769,466	17,696,466
ยังไม่ได้จัดสรร		7,523,194,265	8,891,670,774	5,904,977,010
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น		(1,733,611,140)	(278,106,750)	(285,612,741)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		10,134,259,841	11,559,014,451	9,448,226,976
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		30,735	32,299	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		10,134,290,576	9,448,226,976	10,123,348,720
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		21,396,846,488	15,243,433,719	17,626,581,497

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกำไรขาดทุน

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	2,874,426,465	3,334,212,863	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	851,870,074	810,069,757	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,726,296,539	4,144,282,620	-	-
รายได้จากการให้บริการ	9 3,766,377	7,772,123	89,895,129	88,964,983
รายได้ดอกเบี้ย	8,523,278	29,875,934	191,560,220	11,582,523
รายได้เงินปันผล	9, 11 -	405,217	48,808,160	405,217
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	11 -	-	6,702,483	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	11,991,915	-	13,713,928	-
รายได้อื่น	479,579	696,461	15,351	676
รวมรายได้	3,751,057,688	4,183,032,355	350,695,271	100,953,399
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,557,391,220	1,571,125,467	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	163,171,189	154,239,088	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	288,483,387	258,786,320	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,009,045,796	1,984,150,875	-	-
ค่าเสื่อมราคา	14, 20 1,213,009,012	1,183,432,145	7,706,738	3,060,022
ต้นทุนการให้บริการ	3,980,753	5,214,405	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9 278,688,209	453,750,431	198,539,673	330,224,548
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	9 56,924,197	92,129,527	60,140,386	94,071,876
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	16 868,716,922	-	860,601,697	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	11 -	-	4,714,343	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น/หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	8, 10 9,009,676	645,194	28,582,361	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	14,743,899	6,041,219	11,054,460	927,326
ขาดทุนจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,018,311	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	4,455,136,775	3,725,363,796	1,171,339,658	428,283,772
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(704,079,087)	457,668,559	(820,644,387)	(327,330,373)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12, 1 10,813,223	19,848,843	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	26 (597,148,713)	(703,300,816)	(287,694,091)	(294,704,664)
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,290,414,577)	(225,783,414)	(1,108,338,478)	(622,035,037)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	28 (4,441,846)	(2,707,665)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(1,294,856,423)	(228,491,079)	(1,108,338,478)	(622,035,037)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม สตีล จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
การแบ่งปันขาดทุน				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,294,854,929)	(228,491,145)	(1,108,338,478)	(622,035,037)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(1,494)	66	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(1,294,856,423)	(228,491,079)	(1,108,338,478)	(622,035,037)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	30			
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.83)	(0.15)	(0.71)	(0.40)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ขาดทุนสำหรับปี	(1,294,856,423)	(228,491,079)	(1,108,338,478)	(622,035,037)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(1,690,350)	455,648	-	-
ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	(228,797,964)	-	(178,170,062)	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	68,344,830	-	66,292,774	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(162,143,484)	455,648	(111,877,288)	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	(15,217,741)	-	(10,757,244)
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	(751,918)	-	(751,918)	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	33,039,987	(893,156,035)	21,039,779	(802,815,739)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	32,288,069	(908,373,776)	20,287,861	(813,572,983)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(129,855,415)	(907,918,128)	(91,589,427)	(813,572,983)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,424,711,838)	(1,136,409,207)	(1,199,927,905)	(1,435,608,020)
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,424,710,302)	(1,136,406,820)	(1,199,927,905)	(1,435,608,020)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(1,536)	(2,387)	-	-
	(1,424,711,838)	(1,136,409,207)	(1,199,927,905)	(1,435,608,020)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเมียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม									
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ					งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
	กำไรสะสม					ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าสุทธิรวม				
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	จัดสรรแล้ว		ส่วนของผู้ถือหุ้น			ผลต่างจากกำไรสุทธิ	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นพิเศษ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นพิเศษ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นพิเศษ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นพิเศษ					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	103,952,060	523,320,000	523,320,000	17,393,326	9,135,682,800
ขาดทุนส่วนรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อถ่วงดุลความรับผิดชอบ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	103,952,060	523,320,000	523,320,000	17,393,326	9,135,682,800
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	103,952,060	523,320,000	523,320,000	17,393,326	9,135,682,800
ผลของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี (หมายเหตุ 4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - หลังการปรับปรุง	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	103,952,060	523,320,000	523,320,000	17,393,326	9,135,682,800
ขาดทุนส่วนรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อถ่วงดุลความรับผิดชอบ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	172,445,812	172,445,812	103,952,060	523,320,000	523,320,000	17,393,326	9,135,682,800

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทช่วย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินเฉพาะกิจการ											(หน่วย: บาท)
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น											
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น											
	ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนใน											
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ											
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	รวม	
1,559,291,862	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,558,956,740	
ขาดทุนส่วนเกิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(622,035,037)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(813,572,983)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,435,608,020)	
จัดสรรสำรองเพื่อรักษาความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	17,696,466	6,587,677,745	(285,612,741)	-	-	-	10,123,348,720	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	17,696,466	6,587,677,745	(285,612,741)	-	-	-	10,123,348,720	
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี (หมายเหตุ 4)	-	-	-	-	-	425,710,743	-	-	-	-	524,806,161	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - หลังการปรับปรุง	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	17,696,466	7,013,388,488	(285,612,741)	-	-	-	10,648,154,881	
ขาดทุนส่วนเกิน	-	-	-	-	-	(1,108,338,478)	-	-	-	-	(1,108,338,478)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	21,039,779	(751,918)	(178,170,062)	66,292,774	(91,589,427)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	21,039,779	(751,918)	(178,170,062)	66,292,774	(91,589,427)	
จัดสรรสำรองเพื่อรักษาความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	-	-	-	-	(73,000)	-	-	-	-	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	17,696,466	5,904,977,010	(264,572,962)	(751,918)	(17,522,073)	4,740,203	9,448,226,976	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกระแสเงินสด

บริษัท พีเรียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษี	(1,290,414,577)	(225,783,414)	(1,108,338,478)	(622,035,037)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,214,072,572	1,183,436,915	8,749,561	3,064,792
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น/หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	9,009,676	645,194	28,582,361	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	4,714,343	-
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาารลดจ่าย	17,390,156	17,134,187	-	-
ขาดทุนจากสัญญาาระงับข้อพิพาท	868,716,922	-	860,601,697	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	15,379	7,334	15,378	7,225
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(134,135)	(387,079)	(15,338)	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(10,813,223)	(19,848,843)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ (โอนกลับ)	(786,045)	14,196,191	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	14,005,110	45,706,571	9,303,207	35,857,176
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ข้งไม่เกิดขึ้นจริง	3,729,763	(3,442,673)	2,740,436	(5,613,116)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	18,335,505	21,690,513	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	580,264,012	692,386,864	279,639,763	286,763,765
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	4,689,483	5,797,602	4,689,483	5,797,602
รายได้เงินปันผล	-	(405,217)	(48,808,160)	(405,217)
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	(11,991,915)	-	(13,713,928)	-
ขาดทุนจากการปรับมูลค่าชุดกรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,018,311	-	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	(6,702,483)	-
รายได้ดอกเบี้ย	-	-	(186,536,220)	-
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,665,893	-	1,665,893	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,418,772,887	1,731,134,145	(163,412,485)	(296,562,810)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	5,531,578	55,690,606	(205,473,923)	(242,581,463)
น้ำมันเชื้อเพลิง	148,968,348	(88,285,147)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	21,921,684	(22,185,561)	766,322	(2,632,306)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,627,747	1,845	1,627,747	1,845
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(243,361,663)	165,346,546	411,384,624	289,739,022
รายได้รับล่วงหน้า	537,873,946	58,017,647	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(10,193,834)	1,225,191	(4,091,734)	168,107
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(13,612,347)	(7,140,875)	(13,612,347)	(6,888,005)
เงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,867,528,346	1,893,804,397	27,188,204	(258,755,610)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,565,150)	(3,798,514)	(1,215,836)	(1,651,294)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,863,963,196	1,890,005,883	25,972,368	(260,406,904)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ฟรีซีเอส ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้ออาคารชุด อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(272,940,951)	(436,254,573)	(4,450,930)	(913,802)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	163,726	404,536	44,903	-
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(1,260,994)	(6,838,905)	(904,878)	(6,838,905)
เงินสดรับจากสัญญาเช่าซื้อไฟฟ้า	1,269,067,500	-	1,269,067,500	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	540,177,755	538,686,316
เงินปันผลรับ	2,057,537	15,618,362	48,808,160	405,217
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	997,086,818	(427,070,580)	1,852,742,510	531,338,826
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(592,998,193)	(692,239,495)	(297,815,939)	(286,616,396)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินลดจ่าย	(16,019,379)	(5,416,130)	-	-
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(5,828,956)	-	(4,820,439)	-
เงินสดจ่ายตราสารอนุพันธ์	(20,027,323)	-	(18,305,310)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	1,717,826,610	496,977,120	-	-
จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาว	(980,121,482)	(1,127,499,600)	-	-
จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,656,434,867)	(681,138,588)	-	-
จ่ายเงินหุ้นกู้สุทธิ	(1,374,794,550)	-	(1,374,794,550)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,928,398,140)	(2,009,316,693)	(1,695,736,238)	(286,616,396)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินลดลง	(13,342,598)	(115,270,007)	(13,505,049)	(37,678,598)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(80,690,724)	(661,651,397)	169,473,591	(53,363,072)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,181,180,928	1,842,832,325	443,250,723	496,613,795
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,100,490,204	1,181,180,928	612,724,314	443,250,723
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่ใช้เงินสด				
แปลงเงินตราของบริษัทย่อยไปเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	618,849,900
โอนเงินตราจากบริษัทย่อยไปหักกับเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	108,676,080
เงินตราจากบริษัทย่อยลดลงจากการหักกลับกับเงินคืนทุน	-	-	369,479,205	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พีเรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท พีเรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ สถานการณ์ดังกล่าวอาจนำมาซึ่งความไม่แน่นอนและผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของการดำเนินธุรกิจ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประเมินการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่างๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

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



งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2563	2562
			ร้อยละ	ร้อยละ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ปตท. จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
7. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ปตท. จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
9. บริษัท ปตท. จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
10. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ปตท. จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99



ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ประเทศ จัดตั้ง ขึ้นใน	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2563 ร้อยละ	2562 ร้อยละ
22. บริษัท ฟรีเชียส ฟอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ฟรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ฟรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท ฟรีเชียส ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท ฟรีเชียส คลิฟส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
29. บริษัท ฟรีเชียส ฮิลล์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
30. บริษัท ฟรีเชียส เมาน์เทนส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
31. บริษัท ฟรีเชียส ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท ฟรีเชียส ซิตีส์ จำกัด*	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
33. บริษัท ฟรีเชียส คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท ฟรีเชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท ฟรีเชียส มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
36. บริษัท ฟรีเชียส วินน์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
37. บริษัท ฟรีเชียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
38. บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิฟี่ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
40. บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
41. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
42. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟี่ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
43. บริษัท ฟรีเชียส โปรเจกต์ ฟิฟี่ ลิมิเตด**	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท ฟรีเชียส ฟอเรสต์ ฟิฟี่ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท ฟรีเชียส ฟราแกรนซ์ ฟิฟี่ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
46. บริษัท ฟรีเชียส ธอท์ส ฟิฟี่ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท ฟรีเชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิฟี่ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท ฟรีเชียส สปาร์กส์ ฟิฟี่ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00



ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2563 ร้อยละ	2562 ร้อยละ
49. บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท พรีเมียม บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท พรีเมียม ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท พรีเมียม ซอนเนทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท พรีเมียม วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
57. บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
58. บริษัท เอปซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท เอปซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท เอปซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
61. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซิฟอรัทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

*ชำระบัญชีแล้วในระหว่างปี 2563

**หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามี การควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับ หรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการ กิจการที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมี อำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้ รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการ เปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ จนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง



- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชี และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- ฉ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2562) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งาน มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงิน โดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงผลรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

การนำมาตรฐานกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติมีผลกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัทจากการายการดังต่อไปนี้

- การจัดประเภทและวัดมูลค่าของเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บริษัทฯ วัดมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรม และจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
- การวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม - บริษัทฯ วัดมูลค่ายุติธรรมของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยที่ไม่มีดอกเบี้ยโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับในอนาคตทั้งหมดคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามอัตราตลาดของเครื่องมือทางการเงินที่คล้ายคลึงกัน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมกับมูลค่าของรายการบันทึกเป็นเงินลงทุนในบริษัทย่อย
- การรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิต - กลุ่มบริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงิน โดยไม่จำเป็นต้องรอให้เหตุการณ์ที่มีการด้อยค่าด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการพิจารณาค่าเพื่อผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุสำหรับลูกหนี้การค้า
- การรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ - กลุ่มบริษัทรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์จะถูกรับรู้ในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทนำการบัญชีป้องกันความเสี่ยงมาถือปฏิบัติสำหรับบางรายการ



- การบัญชีป้องกันความเสี่ยง - กลุ่มบริษัทถือว่าความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงทั้งหมดของกลุ่มบริษัทที่มีอยู่เดิมก่อนการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานฉบับนี้ ยังคงมีความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงต่อไปได้สำหรับตราสารอนุพันธ์ที่ถูกกำหนดให้เป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงเพื่อการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด กลุ่มบริษัทจะรับรู้การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ดังกล่าวในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยกำไรและขาดทุนดังกล่าวจะถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนในภายหลัง

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรกโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2563 กลุ่มบริษัทได้นำการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เกี่ยวกับการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงมาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ ซึ่งการปรับปรุงดังกล่าวมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 การปรับปรุงนี้เป็นการกำหนดให้มีข้อผ่อนปรนซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงต่อไปได้ในช่วงเวลาที่ยังมีความไม่แน่นอนก่อนที่จะมีการแทนที่อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่มีอยู่เดิมด้วยอัตราดอกเบี้ยที่ปราศจากความเสี่ยง โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34.1

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นไม่มีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน

กลุ่มบริษัทนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติครั้งแรกโดยไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

แนวปฏิบัติทางการเงินบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้แนวปฏิบัติทางการเงินบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบในบางเรื่องจากการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับ และเพื่อให้เกิดความชัดเจนในวิธีปฏิบัติทางบัญชีในช่วงเวลาที่ยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสถานการณ์ดังกล่าว

แนวปฏิบัติทางการเงินบัญชีดังกล่าวได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2563 และมีผลบังคับใช้สำหรับการจัดทำงบการเงินที่มีรอบระยะเวลารายงานสิ้นสุดภายในช่วงเวลา ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

ในระหว่างไตรมาสที่ 1 ถึง 3 ของปี 2563 กลุ่มบริษัทได้เลือกปฏิบัติตามมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีในเรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์ การวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด และการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามวิธีการอย่างง่าย

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 กลุ่มบริษัทได้ประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์จากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แล้ว ดังนั้น ในการจัดทำงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทจึงพิจารณายกเลิกการถือปฏิบัติตามมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีสำหรับทุกเรื่องที่กลุ่มบริษัทได้เคยถือปฏิบัติในช่วงที่ผ่านมา โดยไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการเงินและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ



4. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ

ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติในระหว่างปี ปัจจุบัน โดยกลุ่มบริษัทได้เลือกปรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ ต้นปี 2563 เนื่องจากการนำมาตรฐานเหล่านี้มาถือปฏิบัติ แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ผลกระทบจาก			
		มาตรฐาน	มาตรฐานการ	
		การรายงาน	รายงาน	
		ทางการเงิน	ทางการเงิน	
		กลุ่มเครื่องมือ	ทางการเงิน	
	31 ธันวาคม 2562	ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	321,968	-	321,968
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	664,489	-	664,489
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ	950,891	(950,891)	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	29,171	29,171
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	338,001	(741)	-	337,260
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนด ชำระภายในหนึ่งปี	-	-	4,225	4,225
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	24,946	24,946
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	36,351	-	36,351
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	8,891,671	(73,549) ⁽ⁿ⁾	-	8,818,122
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,677,260)	73,505	-	(1,603,755)



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ผลกระทบจาก			
	มาตรฐาน	มาตรฐาน		
	การรายงาน	การรายงาน		
	ทางการเงิน	ทางการเงิน		
	กลุ่มเครื่องมือ	ทางการเงิน		
31 ธันวาคม 2562	ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563	
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	321,968	-	321,968
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	4,523,100	(888,021)	-	3,635,079
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	633,609	-	633,609
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	921,749	(921,749)	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	6,038,468	1,379,000	-	7,417,468
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	24,491	24,491
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	3,421	3,421
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	21,070	21,070
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	6,587,678	425,711 ⁽ⁿ⁾	-	7,013,389
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(285,613)	99,096	-	(186,517)

⁽ⁿ⁾รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.1



4.1 เครื่องมือทางการเงิน

รายละเอียดผลกระทบที่มีต่อกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติครั้งแรก แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
การวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม	-	490,979
การรับรู้รายการป้องกันความเสี่ยงจากตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(73,549)	(65,268)
ผลกระทบต่อกำไรสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ	(73,549)	425,711

รายละเอียดผลกระทบที่มีต่อองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติครั้งแรก แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
การรับรู้รายการป้องกันความเสี่ยงจากตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	73,505	99,096
ผลกระทบต่อองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ	73,505	99,096



ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และมูลค่าตามหลักการบัญชีเพิ่มเติม แสดงได้ดังนี้

งบการเงินรวม				(หน่วย: พันบาท)
มูลค่าตามหลักการบัญชีเดิม	การจัดประเภทและวัดมูลค่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9			
	มูลค่าสุทธิรวมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ราคาทุนตัดจำหน่าย	รวม	
สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,181,181	-	1,181,181	1,181,181
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	182,610	-	182,610	182,610
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	986,457	-	986,457
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	10,639	-	10,639	10,639
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	17,114	17,114	-	17,114
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	2,047,470	-	2,047,470	2,047,470
รวมสินทรัพย์ทางการเงิน	3,439,014	1,003,571	3,421,900	4,425,471



(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ

มูลค่าตาม หลักการบัญชีเดิม	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	มูลค่าสุทธิรวม ผ่านกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ราคาทุนตัดจำหน่าย	รวม
สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	443,251	-	443,251
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	3,479,693	-	3,479,693
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	129,662	-	129,662
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	955,577	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	3,635,079	-	3,635,079
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	17,114	17,114	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	2,039,751	-	2,039,751
รวมสินทรัพย์ทางการเงิน	9,744,550	972,691	10,700,127

ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 กลุ่มบริษัทไม่ได้กำหนดให้หนี้สินทางการเงินได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรม 36.35 ล้านบาท (เฉพาะบริษัท: ไม่มี)

4.2 สัญญาเช่า

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานด้วยมูลค่าปัจจุบันของเงินจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 สำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าเงินทุน กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่าด้วยมูลค่าตามบัญชีเดิมก่อนวันที่นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงิน	
	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ
ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่เปิดเผย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	34,266	29,065
หัก: ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(5,095)	(4,574)
หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จาก		
การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16		
มาถือปฏิบัติครั้งแรก	29,171	24,491
อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		
(ร้อยละต่อปี)	5.28 - 5.53	5.28 - 5.53
ประกอบด้วย		
หนี้สินตามสัญญาเช่าหมุนเวียน	4,225	3,421
หนี้สินตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	24,946	21,070
	29,171	24,491

5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

5.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลารับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ



รายได้จากการให้เช่าเป็นรายที่รับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินเรือที่ได้ประมาณไว้ นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว โดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

5.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

5.3 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

5.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

5.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

เรือ อาคารชุดและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เรือและอุปกรณ์	25 ปี และ 5 ปี ตามลำดับ
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	17 - 20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกำหนดมูลค่าสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

5.6 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

5.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี



5.8 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

5.9 ต้นทุนสัญญาซื้อขาย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญาซื้อขาย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

5.10 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญาวันแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสมและปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งสูญเสียตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า จำนวน 4 ถึง 8 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้ออนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้น ได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563

สัญญาเช่าอาคารที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

5.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ



5.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจกรรมในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวม วัสดุค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

5.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ซึ่งสะท้อนถึง จำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

5.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจางาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจางานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานสำหรับพนักงาน



กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการดำเนินงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการดำเนินงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อมีการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

ค) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากการดำเนินงานโดยสมัครใจ

5.15 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

5.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากรบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการแต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

5.17 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม



5.18 เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำการรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่าทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค่า เป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในงบกำไรขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในงบกำไรขาดทุน

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น แม้ว่าจะไม่มีการโอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน



กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชีเมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลับของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลับกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลับจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563

ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

เงินลงทุน

เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) กลุ่มบริษัทใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

5.19 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย และสิทธิเลือก เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยงเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพ และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง



กลุ่มบริษัทบันทึกรายการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขทุกข้อสำหรับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็น สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ ไม่มีประสิทธิผลเข้างบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแส เงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสมมูลของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสมมูลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการ ป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ใน กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลา ต่อมา กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรก หรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการ ปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ใน กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการ ป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภท รายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงใน กระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หาก กิจกรรมคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภท รายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยัง คงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้มูลค่าที่แท้จริงของสิทธิเลือก และเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่าง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการ เปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของมูลค่าตามเวลาของสิทธิเลือก และส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็น ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการ ดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังงบกำไรขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน ในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงไม่ใช่รายการทางการเงิน กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองดังกล่าวออกจากส่วนของผู้ถือหุ้นและรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีเริ่มแรกของรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินที่รับรู้ นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที

5.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้นทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ



6. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า โดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกหนี้ที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสิทธิภาพในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มี การซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจใน การประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลอง การประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯและคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูล ความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่า ยุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการ ให้ ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุ การให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

ในการประเมินค่าเพื่อการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการ ประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่า ยุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับ ธุรกิจการขายที่มีผลผูกพันซึ่งได้เข้าทำในลักษณะของผู้ที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องกันสำหรับ สินทรัพย์ที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงจากราคาตลาดที่สามารถสังเกตได้หักด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มใน การจำหน่ายสินทรัพย์นั้น ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการ คิดลดกระแสเงินสด ซึ่งใช้ข้อมูลงบประมาณในช่วง 7 ถึง 22 ปี ข้างหน้าและไม่รวมถึงการปรับ โครงสร้างใด ๆ ที่กิจการยังไม่ได้มีผลผูกพันหรือการลงทุนในอนาคตที่สำคัญซึ่งจะทำให้สินทรัพย์ นั้นดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนคืออัตราคิดลดที่ใช้ในแบบจำลอง ดังกล่าว ตลอดจนกระแสเงินสดรับในอนาคตที่คาดการณ์ การประมาณการดังกล่าวส่วนใหญ่ เกี่ยวข้องกับที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งกลุ่มบริษัทได้บันทึกไว้ในงบการเงิน สมมติฐานสำคัญที่ ใช้ในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนได้เปิดเผยและอธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบ งบการเงินข้อ 14



ผลประโยชน์หลังออกงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้น เงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินสด	867	910	856	898
เงินฝากธนาคาร	1,099,623	1,180,271	611,868	442,353
รวม	1,100,490	1,181,181	612,724	443,251

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 0.60 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.05 ถึง 0.13 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2562: ระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 1.04 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.22 ถึง 0.38 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<u>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	166,927	174,033	-	-
3 - 6 เดือน	1,643	128	-	-
6 - 12 เดือน	131	8,843	-	-
มากกว่า 12 เดือน	8,809	151	-	-
รวม	177,510	183,155	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะ				
เกิดขึ้น (2562: ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ)				
	(8,809)	(545)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	168,701	182,610	-	-
<u>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>				
เงินอุดหนุนแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 9)	-	-	3,648,305	3,479,693
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	3,648,305	3,479,693
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	168,701	182,610	3,648,305	3,479,693

9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 และ 11 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เดวอน มารีน จำกัด	ให้คำปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง ฟิฟตี จำกัด	รายได้ค่านายหน้าจากการให้บริการจัดหาเรือและบริหารเรือขนส่งสินค้า	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	กรรมการ



ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2563	2562	2563	2562	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	89,895	88,965	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
เงินปันผลรับ	-	-	48,808	-	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	186,522	-	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	8,157	7,286	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	2,058	15,213	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่านายหน้า	239	3,701	-	-	ราคาตลาด
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	245	4,988	184	1,560	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	21,184	13,265	6,845	10,938	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน					
ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	-	13,348	-	-	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)				
บริษัทย่อย	-	-	3,648,305	3,479,693
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,648,305	3,479,693
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,825,509	1,749,784
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	937	78	8	40
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	937	78	1,825,517	1,749,824
หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	6,346	-	6,346	-
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,346	-	6,346	-

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัท ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ผลประโยชน์ระยะสั้น	53,828	77,681	57,044	79,623
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	3,096	14,449	3,096	14,449
รวม	56,924	92,130	60,140	94,072

ภาระค่าประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค่าประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค่าประกัน

10. เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ประกอบด้วย

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด) (“บริษัท เอบีซี”) เป็นตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 4.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมภายในหนึ่งปี ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงถูกจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะสั้น

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 บริษัท เอบีซี ได้จ่ายคืนเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

- 2) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท พีริเชียส ชิฟปีง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ระหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ให้กู้และบริษัท พีเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวให้แก่บริษัท พีเอสเอสพี จำนวน 112 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2562: 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)



รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	4,652,762	5,020,049
แปลงจากเงินทศรอง	-	618,850
รายการปรับปรุงเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย จากการนำ		
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน		
มาถือปฏิบัติครั้งแรก	(888,021)	-
ลดลง	(540,178)	(647,362)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(28,582)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	182,413	(338,775)
รวม	3,378,394	4,652,762
หัก: จัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	(129,662)
ยอดคงเหลือปลายปี	3,378,394	4,523,100

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยจำนวน 28.58 ล้านบาท (2562: ไม่มี) โดยส่วนใหญ่มาจากการที่มีการปรับแผนการชำระคืนเงินกู้ยืม จึงมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการกระแสเงินสดและปรับแผนการจ่ายชำระในอนาคต

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
			%	%		
บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	318,263	319,502
บริษัท พรีเมียม วิเศษ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	270,923	271,977
บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	253,075	254,060
บริษัท พรีเมียม มินอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	230,129	231,024
บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	291,245	292,379
บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด*	-	234,000	-	99.99	-	192,169
บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	167,979	168,633
บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด*	-	100,000	-	99.99	-	118,251



(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
			%	%		
บริษัท ปรีชียส สตาร์ส จำกัด*	-	105,000	-	99.99	-	124,163
บริษัท ปรีชียส โอเซียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	206,137	206,939
บริษัท ปรีชียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	279,510	280,597
บริษัท ปรีชียส ไคมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	174,993	175,674
บริษัท ปรีชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	118,724	119,186
บริษัท ปรีชียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	284,684	285,791
บริษัท ปรีชียส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	237,693	238,618
บริษัท ปรีชียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	230,070	230,965
บริษัท ปรีชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	293,633	294,776
บริษัท ปรีชียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	167,710	168,363
บริษัท ปรีชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	323,359	324,617
บริษัท ปรีชียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	251,393	252,371
บริษัท ปรีชียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	196,249	197,013
บริษัท ปรีชียส ฟอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	118,042	118,501
บริษัท ปรีชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	212,871	213,700
บริษัท ปรีชียส แคลปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	235,585	236,502
บริษัท ปรีชียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	160,054	160,677
บริษัท ปรีชียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	180,867	181,571
บริษัท ปรีชียส ลาгуนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	164,909	165,551
บริษัท ปรีชียส กลีฟส์ จำกัด*	-	140,000	-	99.99	-	165,551
บริษัท ปรีชียส ฮิลล์ จำกัด*	-	140,000	-	99.99	-	165,551
บริษัท ปรีชียส เมาน์เทนส์ จำกัด*	-	140,000	-	99.99	-	165,551
บริษัท ปรีชียส ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	164,909	165,551
บริษัท ปรีชียส ซิตีส์ จำกัด*	-	170,000	-	99.99	-	188,253
บริษัท ปรีชียส คอมเมิร์ทส์ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	125,377	125,866
บริษัท ปรีชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	137,603	138,139
บริษัท ปรีชียส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	917	921
บริษัท ปรีชียส วินด์ จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	254,698	255,689
บริษัท ปรีชียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	254,698	255,689
บริษัท ปรีชียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	300	302
บริษัท ปรีชียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	1,688,759	316,331
บริษัท ปรีชียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	300	302
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเชีย จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	325,728	326,995
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,321,386	8,094,261
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(1,301,127)	(2,055,793)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,020,259	6,038,468

*เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย 7 บริษัทได้มีมติอนุมัติให้เลิกบริษัท โดยบริษัทย่อยได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2563 บริษัทย่อยดังกล่าวได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์



ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด จำนวน 48.8 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ (2562: ไม่มี) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 18 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 3,061.61 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2562: บริษัทย่อย 26 บริษัท มูลค่ารวม 4,770.45 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตอันใกล้

12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2563	2562	2563	2562	2563	2562
			%	%				
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	61,205	61,443	74,311	68,092

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย		จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	
	2563	2562	2563	2562
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิเตด	10,813	19,849	2,058	15,213



ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 ตามลำดับ

12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเดอร์เนชั่นแนล ซิพอร์ทส์										
(ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตด	440,580	440,580	377,943	338,155	46,196	34,172	370,463	482,209	48,273	88,611

13. เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น คือ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์ โดยเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาท ของบริษัท บทด จำกัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนดังกล่าวเกิดจากการวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม และผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน



14. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

รายการ	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง		
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	เรือ	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เข้า
ราคาทุน						
1 มกราคม 2563	245,488	25,822,916	615,085	26,438,001	52,557	14,106
ซื้อเพิ่ม	1,985	21,433	235,550	256,983	13,096	877
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(224,300)	(224,300)	(5,321)	(88)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	(1,051)	(101,075)	(2,849)	(103,924)	(480)	(89)
31 ธันวาคม 2563	246,422	25,743,274	623,486	26,366,760	59,852	14,806
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2563	204,944	6,111,128	277,645	6,388,773	50,618	13,752
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,733	949,848	251,743	1,201,591	1,194	359
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(224,300)	(224,300)	(5,276)	(88)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	(866)	(63,084)	(2,894)	(65,978)	(151)	(67)
31 ธันวาคม 2563	205,811	6,997,892	302,194	7,300,086	46,385	13,956
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2563	40,544	19,711,788	337,440	20,049,228	1,939	354
31 ธันวาคม 2563	40,611	18,745,382	321,292	19,066,674	13,467	850
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2563						1,207,494

	งบการเงินรวม						รวม
	เรือและอุปกรณ์		สิ่งตกค้าง ติดตั้งและ อุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า		
	เรือ	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	สำนักงาน			
อาคารชุด							
ราคาทุน							
1 มกราคม 2562	247,928	27,634,960	649,394	28,284,354	59,010	16,965	28,623,437
ซื้อเพิ่ม	15,149	146,494	273,264	419,758	1,347	-	436,254
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(260,969)	(260,969)	(3,636)	(1,313)	(265,918)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(17,589)	(1,958,538)	(46,604)	(2,005,142)	(4,164)	(1,145)	(2,029,114)
31 ธันวาคม 2562	245,488	25,822,916	615,085	26,438,001	52,557	14,507	26,764,659
ค่าเสื่อมราคาสะสม							
1 มกราคม 2562	219,556	5,595,476	318,854	5,914,330	57,645	8,211	6,214,174
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	944	935,883	242,909	1,178,792	625	2,722	1,183,432
โอนออกสำหรับส่วนที่ จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(260,969)	(260,969)	(3,611)	(1,313)	(265,893)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(15,556)	(420,231)	(23,149)	(443,380)	(4,041)	(596)	(464,602)
31 ธันวาคม 2562	204,944	6,111,128	277,645	6,388,773	50,618	9,024	6,667,111
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
1 มกราคม 2562	28,372	22,039,484	330,540	22,370,024	1,365	8,754	22,409,263
31 ธันวาคม 2562	40,544	19,711,788	337,440	20,049,228	1,939	5,483	20,097,548
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2562							1,183,432



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ตั้งต้ง		ปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2563	20,820	14,507	9,860	45,187
ซื้อเพิ่ม	3,949	-	502	4,451
ตัดจำหน่าย	(1,383)	-	(88)	(1,471)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(197)	(56)	(65)	(318)
31 ธันวาคม 2563	23,189	14,451	10,209	47,849
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2563	19,635	9,024	9,860	38,519
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	704	2,617	87	3,408
โอนออกสำหรับส่วนที่ตัดจำหน่าย	(1,338)	-	(88)	(1,426)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(76)	(147)	(40)	(263)
31 ธันวาคม 2563	18,925	11,494	9,819	40,238
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2563	1,185	5,483	-	6,668
31 ธันวาคม 2563	4,264	2,957	390	7,611
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2563				3,408



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ตั้งต้ง คัดตั้ง		ปรับปรุง	
	และอุปกรณ์		สินทรัพย์เช่า	รวม
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		
ราคาทุน				
1 มกราคม 2562	25,249	15,611	10,611	51,471
ซื้อเพิ่ม	914	-	-	914
ตัดจำหน่าย	(3,579)	-	-	(3,579)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,764)	(1,104)	(751)	(3,619)
31 ธันวาคม 2562	20,820	14,507	9,860	45,187
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2562	24,563	6,857	10,611	42,031
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	338	2,722	-	3,060
โอนออกสำหรับส่วนที่ตัดจำหน่าย	(3,572)	-	-	(3,572)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,694)	(555)	(751)	(3,000)
31 ธันวาคม 2562	19,635	9,024	9,860	38,519
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2562	686	8,754	-	9,440
31 ธันวาคม 2562	1,185	5,483	-	6,668
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2562				3,060

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 262.68 ล้านบาท (2562: 265.25 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 31.57 ล้านบาท (2562: 30.20 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยได้จัดจ้างจองเรือจำนวน 26 ลำ (2562: 31 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 13,985.90 ล้านบาท (2562: 17,744.05 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

ข้อสมมติที่สำคัญในการคำนวณมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์คืออัตราคิดลด ซึ่งมีอัตราร้อยละ 9.0 (2562: อัตราร้อยละ 9.5)



15. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	57,319	54,421	57,258	54,355
ซื้อเพิ่ม	1,261	6,839	905	6,839
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(280)	(3,941)	(265)	(3,936)
ราคาทุนปลายปี	58,300	57,319	57,898	57,258
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	50,569	54,414	50,508	54,348
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,063	5	1,043	5
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(238)	(3,850)	(238)	(3,845)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	51,394	50,569	51,313	50,508
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	6,906	6,750	6,585	6,750
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,063	5	1,043	5

16. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	2,047,470	2,203,355	2,039,751	2,195,049
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	(868,717)	-	(860,602)	-
เงินได้รับจากสัญญาประกันข้อพิพาท	(1,269,067)	-	(1,269,067)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	90,314	(155,885)	89,918	(155,298)
ยอดคงเหลือปลายปี	-	2,047,470	-	2,039,751

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกขนาด 64,000 ตันตัน จำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14028B (“เรือ”)



เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยตามที่ระบุไว้ในสัญญา

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 และ 2560 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการสำหรับเรืออีกเก้าลำที่เหลือตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และตามสัญญาสั่งต่อเรือนั้น หนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และ Sainty (ภายใต้การคัดค้านของ บริษัทฯ) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากผู้ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่าย ล่วงหน้าที่ยกคืน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
รวม					251.09	64.12



เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Sainty (บริษัทฯ และ Sainty รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อพิพาทโดยสมัครใจ (“สัญญาฉบับซื้อพิพาท”) เพื่อระงับข้อพิพาทและข้อเรียกร้องทั้งหมดโดยสิ้นเชิงอันเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ เรือทุกลำ สัญญาค้ำประกันการคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ และ/หรือ กระบวนการอนุญาโตตุลาการและกระบวนการพิจารณาตัดสินทางศาล ทั้งนี้ รายละเอียดหลัก ๆ ของสัญญาฉบับซื้อพิพาท มีดังต่อไปนี้

จำนวนเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาท	จำนวนเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาท คือ 40,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่ง Sainty และ/หรือ CEXIM ซึ่งเป็นผู้ค้ำประกันการคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ (โดยการเรียกร้องเงินตามสัญญาค้ำประกันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของผู้ซื้อ) จะต้องชำระแก่ผู้ซื้อ ก่อน หรือ ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2563 (“กำหนดวันชำระเงิน”)
ผลหลังจากที่ผู้ซื้อได้รับชำระเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาทเต็มจำนวน ก่อนหรือในกำหนดวันชำระเงิน	<ul style="list-style-type: none"> • จะไม่มีข้อพิพาทและข้อเรียกร้องใด ๆ คงค้างระหว่างคู่สัญญาอีกต่อไป • การรับประกันการคืนเงินล่วงหน้าใด ๆ อันเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือจะสิ้นสุดลง และความรับผิดชอบ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และข้อผูกพันใด ๆ ของผู้ค้ำประกันการคืนเงินล่วงหน้าภายใต้สัญญาค้ำประกันถือเป็นอันสิ้นสุดลงโดยได้รับการปลดปล่อยจากภาระผูกพันต่าง ๆ • คู่พิพาททั้งสองฝ่ายจะถอนคำฟ้อง คำฟ้องแย้ง และ/หรือ คำอุทธรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ และให้ยุติกระบวนการอนุญาโตตุลาการและกระบวนการพิจารณาทางศาลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยไม่มีข้อพิพาทและข้อเรียกร้องใด ๆ คงค้าง

เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องต่อธนาคาร CEXIM เพื่อเรียกร้องเงินตามสัญญาฉบับซื้อพิพาทจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อมาเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับเงินคืนเต็มจำนวนแล้ว กลุ่มบริษัทได้บันทึกขาดทุนจากสัญญาฉบับซื้อพิพาทจำนวนรวม 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (เฉพาะบริษัทฯ: 27.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

17. ต้นทุนสัญญาที่ลดลง

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาที่ลดลงสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	162,783	193,136
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(17,390)	(17,134)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	89	(13,219)
ยอดคงเหลือปลายปี	145,482	162,783



18. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2563 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

งบการเงินรวม															(หน่วย: ล้านบาท)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563															
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13	วงเงินที่ 14	รวม	
เงินกู้ระยะยาว	-	-	607,529	319,571	191,180	1,461,267	598,539	284,804	451,212	657,495	351,927	820,013	180,222	6,227,134	
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	(4,934)	(1,200)	(656)	42,831	(14,859)	(3,548)	(3,025)	(6,972)	3,989	(2,195)	(3,806)	3,213	
รวม	-	-	602,595	318,371	190,524	1,504,098	583,680	281,256	448,187	650,523	355,916	817,818	176,416	6,230,347	
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	(19,129)	(9,648)	(14,656)	(175,983)	(97,990)	(10,119)	(35,152)	(371,727)	(355,916)	(83,879)	(24,845)	(1,500,007)	
เงินกู้ระยะยาว - สรุปรายการส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	583,466	308,723	175,868	1,328,115	485,690	271,137	413,035	278,796	-	733,939	151,571	4,730,340	

งบการเงินรวม													
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562													
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	รวม	
เงินกู้ระยะยาว	529,629	951,419	745,416	388,866	295,268	1,552,745	578,580	349,127	470,731	818,027	468,279	7,148,087	
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(197)	(3,452)	(6,894)	(1,632)	(1,063)	45,069	(16,035)	(4,564)	(4,661)	(13,624)	8,116	1,063	
รวม	529,432	947,967	738,522	387,234	294,205	1,597,814	562,545	344,563	466,070	804,403	476,395	7,149,150	
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(529,432)	(737,052)	(76,726)	(38,723)	(58,841)	(176,639)	(57,358)	(36,270)	(35,175)	(157,254)	(233,788)	(2,137,258)	
เงินกู้ระยะยาว - สรุทธิกส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	210,915	661,796	348,511	235,364	1,421,175	505,187	308,293	430,895	647,149	242,607	5,011,892	



การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม														(หน่วย: พันบาท)
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13	วงเงินที่ 14	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	529,432	947,967	738,522	387,234	294,205	1,597,814	562,545	344,563	466,070	804,403	476,395	-	-	-	7,149,150
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	336,068	-	-	-	-	890,627	308,101	183,031	1,717,827
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	207	3,608	2,016	444	420	(2,156)	7,250	1,042	1,689	6,886	(4,282)	464	632	115	18,335
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	(6,161)	-	-	-	-	(2,796)	(3,081)	(3,981)	(16,019)
จ่ายคืนเงินกู้	(7,687)	(360,437)	(80,483)	(40,414)	(46,437)	(88,643)	(33,139)	(9,692)	(18,354)	(154,676)	(118,806)	(21,354)	-	-	(980,122)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(550,994)	(621,370)	(58,757)	(29,505)	(59,741)	-	(279,264)	(56,804)	-	-	-	-	-	-	(1,656,435)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(9,059)	-	-	-	-	(9,059)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	29,042	30,232	1,297	612	2,077	(2,917)	(3,619)	2,147	(1,218)	2,969	2,609	(49,123)	(4,689)	(2,749)	6,670
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	-	-	602,595	318,371	190,524	1,504,098	583,680	281,256	448,187	650,523	355,916	817,818	300,963	176,416	6,230,347

งบการเงินรวม

	งบการเงินรวม														(หน่วย: พันบาท)
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13	วงเงินที่ 14	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	660,659	1,198,863	875,889	458,082	379,680	1,907,423	653,972	409,146	-	956,811	768,549	758,422*	-	-	9,027,496
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	-	496,977	-	-	-	-	-	496,977
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,055	4,841	2,099	460	452	(3,163)	4,719	1,144	667	7,263	(8,036)	10,189	-	-	21,690
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,466	-	-	-	-	24,466
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,416)	-	-	-	-	-	(5,416)
จ่ายคืนเงินกู้	(87,677)	(175,378)	(79,521)	(39,931)	(60,639)	(176,189)	(51,090)	(37,737)	(17,927)	(118,436)	(236,141)	(46,834)	(46,834)	(1,127,500)	(681,139)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(681,139)	-	(681,139)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(44,605)	(80,359)	(59,945)	(31,377)	(25,288)	(130,257)	(45,056)	(27,990)	(8,231)	(65,701)	(47,977)	(40,638)	(40,638)	(607,424)	(607,424)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	529,432	947,967	738,522	387,234	294,205	1,597,814	562,545	344,563	466,070	804,403	476,395	-	-	-	7,149,150

*เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาดแสนดีไซส์จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯ สั่งซื้อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 15 ลำ

ในระหว่างปี 2554 ถึง 2556 บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้เพื่อใช้เมื่อรับเรือจำนวน 3 ลำ จำนวนเงิน 54.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ก่อนรับเรือจำนวนเงิน 101.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 242.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือลำแรก (วันที่ 15 มีนาคม 2563)
การชำระคืน	วงเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้น ๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่าง ๆ ของเรือ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของเรือแต่ละลำ



ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่ารั้งอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค่ารั้งอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค่ารั้งเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทฯได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (“บริษัทย่อย เอสพีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ขนาดระวางบรรทุกแต่ละลำ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยทางอ้อมแต่ละแห่งได้ตั้งต่อเรือในประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อยทางอ้อมทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 4 ลำแล้ว

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ (วันที่ 10 มกราคม 2564)
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวด เป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่ติดกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2563 บริษัทฯได้จ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี ทุ และ เอบีซี ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 เอบีซี ทุ และ เอบีซี ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อทำสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาส่งต่อเรือใหม่กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส



ภายหลังการแก้ไข รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ		
วงเงินสูงสุด	วงเงินสูงสุดสำหรับเรือทั้ง 2 ลำจะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือแต่ละลำ		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ		
ระยะเวลาครบ กำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ		
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะ ครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	เอปิจิ ทุ	เอปิจิ ตรี
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้ งวดสุดท้าย	6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	2 เมษายน 2567	1 กรกฎาคม 2567
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้อง ค่าชดเชยของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอปิจิ ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเรือ แต่ละลำ		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอปิจิ ทุ และ เอปิจิ ตรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน
บางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอบีซี ทุ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.39 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 24 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 2 เมษายน 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เอบีซี ทรี ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐหรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)



วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่าแรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) ค่าแรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2557 เอบีซี โฟร์ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.33 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 5 กันยายน 2557 ถึงวันที่ 1 ตุลาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 5

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (“เอบีซี วัน”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน
สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้ สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้ เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 489,600 เหรียญ สหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับ มอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2557 เอบีซี วัน ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตรา
ดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ
LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 มกราคม
2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567 กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)



วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งกองที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริก สำหรับเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ไม่เกินวันที่ 30 ธันวาคม 2568
การชำระคืน	เงินกู้ยืมที่เบิกจะแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือที่ได้มาจากเงินกู้ยืมเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่นเกิน 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่นเกิน 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ถูกแทนที่ด้วยเงื่อนไขทางการเงิน 2 ข้อ ทั้งนี้ เงื่อนไขทางการเงินภายหลังจากการแก้ไขดังกล่าวเป็นดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่นเกิน 2 ต่อ 1 และดำรงส่วนของผู้อถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร BNP Paribas (“BNP”) เพื่อใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯได้ส่งต่อไปให้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯและบริษัท พรีเชียส ไซท์ส ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริก ชำระคืนในงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ



วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเงินกู้ ลงวันที่ 18 เมษายน 2561 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ
- ค) ยกเลิกการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA โดยปรับเพิ่มเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำ จากเดิมร้อยละ 125 เป็นร้อยละ 135

เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯในประเทศสิงคโปร์กล่าวคือ บริษัท พีริเชียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วม ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 และปรับปรุงบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ตามสัญญาที่ทำไว้ ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2557 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมอีกจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“วงเงินกู้ยืมเพิ่ม”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

โดยมีรายละเอียดหลักของข้อตกลงสำหรับวงเงินกู้ยืมเพิ่ม ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืมเพิ่ม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม และสินเชื่อทั่วไป
วัตถุประสงค์	สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอมนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแหล่งเงินทุน และ/หรือ เพื่อรีไฟแนนซ์ ต้นทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับความเห็นจาก Vigeo Eiris สำหรับสินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม สินเชื่อทั่วไป มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนทั่วไปในบริษัท
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	10,600,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาในก้อนเดียว
ระยะเวลาครบกำหนด	4 ปีหลังจากเปิดถอนเงินกู้ยืม



วงเงิน	รายละเอียด
การชำระคืน	เงินกู้เพิ่มจะต้องชำระคืนภายใน 4 ปี โดยแบ่งเป็น 16 งวด ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 662,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด เริ่มชำระ 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน (เพิ่มเติม)	การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

โดยการทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการเงินภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ บริษัทฯ จะต้องดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังต่อไปนี้

- อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt to Total Shareholders' Equity) ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2563 บริษัทฯ ได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สืบเนื่องจากการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2563 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 1,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 135 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563 ผู้กู้ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเกี่ยวกับหลักประกันไว้ของวงเงินที่ 7 และวงเงินที่ 8 ซึ่งจะทำให้ปัญหาเรื่องการผิดเงื่อนไขการดำรงหลักประกันขั้นต่ำได้รับการแก้ไข ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2563 ผู้กู้ได้ถอนหลักประกันเงินสดจำนวน 1,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัท พรินซ์ส เกรซ ฟิทีอี ลิมิตัด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130127) (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส



รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ยืมจะต้องชำระคืนภายในระยะเวลา 8 ปี โดยชำระคืนจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 338,542 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มตั้งแต่ 3 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 5,416,656 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 ตันจำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130129) (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก; และ ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

วงเงินที่ 10

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 18 มกราคม 2550 เพื่อใช้สำหรับนำไปจัดซื้อเรือ ในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในสัญญาเงินกู้ยืม

สรุปรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

- ก) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท เพื่อนำไปจัดซื้อเรือ 2 ลำ



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

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวกำกับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่ารั้งอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค่ารั้งอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค่ารั้งเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ค่ารั้งอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 บริษัทฯได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2563 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วน Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เงื่อนไขหลักของการอนุมัตินี้คือบริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

วงเงินที่ 11

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง ประเภทขนส่งสินค้าแห่งกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาบิกถอนเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาบิกเงินกู้แล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวรับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการคำนวณ net funded debt to EBITDA ถูกแทนที่ด้วยเงื่อนไขทางการเงิน 2 ข้อ ทั้งนี้ เงื่อนไขทางการเงินภายหลังการแก้ไขดังกล่าวเป็นดังนี้

- ก) คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1 และคำนวณของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ค) คำนวณเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้



เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการอนุมัติของธนาคารผู้ให้กู้สำหรับการยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

วงเงินที่ 12

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ใ้ถอนหุ้นกู้ซึ่งออกโดยบริษัทฯ (2) จ่ายคืนเงินกู้/จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อยซึ่งกู้จากสถาบันการเงิน และ/หรือ (3) ใช้ในการซื้อเรือใหม่ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 28,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	บริษัทย่อยแต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวนรวมไม่เกิน 5.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 7 ปี โดยชำระคืนจำนวน 27 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/40 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับสอง ข) การจดจำนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาตั้งแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

วงเงินที่ 13

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย 2 แห่ง ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนสำหรับหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนธันวาคม 2564 (ตามที่ได้ขยายระยะเวลาไถ่ถอนหุ้นกู้) (PSL206A) ต่อมาเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย 2 แห่ง และ EXIM ได้ลงนามแก้ไขวัตถุประสงค์ของสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนสำหรับหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนมกราคม 2564 (PSL211A) เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก
ระยะเวลาครบกำหนด	1 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 1 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 2 งวดเท่ากัน โดยเริ่มการชำระคืนงวดแรกเดือนที่ 9 นับจากวันที่เบิกถอนเงินกู้และชำระงวดที่ 2 ในเดือนที่ 12 นับจากวันที่เบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก



วงเงินที่ 14

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (“ผู้กู้”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 6,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 6,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 211,250 เหรียญสหรัฐอเมริก โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐอเมริกพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจดทะเบียนเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ



รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	DNB Bank ASA และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Bank ASA	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 7	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 9	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่น รวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา
วงเงินที่ 11	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 12	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 13	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัทย่อยในประเทศ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศ สิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 14	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 28 ล้านดอลลาร์
สหรัฐอเมริกา (2563: ไม่มี)



19. หุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 รายละเอียดของหุ้นกู้มีดังต่อไปนี้

ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	จำนวน หน่วย (พันหน่วย)	มูลค่าตราไว้ ต่อหน่วย (บาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	(หน่วย: พันบาท)	
						มูลค่าตามบัญชี 2563	2562
1 (PSL211A)	ขยายระยะเวลาครบ กำหนดไถ่ถอน ภายในวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 (6.5 ปี)	3,590	800	5.25	ทุกไตรมาส	2,855,865	3,569,015
2 (PSL206A)	ขยายระยะเวลาครบ กำหนดไถ่ถอน ภายในวันที่ 9 ธันวาคม 2564 (5 ปี)	1,960	480	6.50	ทุกไตรมาส	935,515	1,948,543
รวม						3,791,380	5,517,558
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						(215)	(4,716)
หุ้นกู้ - สุทธิ						3,791,165	5,512,842
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						(935,515)	(1,947,630)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						2,855,650	3,565,212

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ (PSL211A) รวมจำนวน 3,590.00 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ (PSL206A) รวมจำนวน 1,960.00 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯ มีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 ได้มีมติอนุมัติให้มีการเสนอแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทฯ ชุดที่ 2/2559 ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนปี 2563 (PSL206A) โดย

- ก) เสนอให้ผู้ถือหุ้นกู้อ้างอิงพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปอีก 1.5 ปี จากเดิมวันที่ 9 มิถุนายน 2563 เป็นวันที่ 9 ธันวาคม 2564
- ข) เสนอการชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้บางส่วน ในจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างพร้อมด้วยดอกเบี้ยงวดวันที่ 9 มิถุนายน 2563
- ค) เสนอปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 9 มิถุนายน 2563 จากเดิมอัตราร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นอัตราร้อยละ 6.50 ต่อปี และ
- ง) ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิในการไถ่ถอนหรือชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ทั้งจำนวนหรือบางส่วน (และไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้ PSL206A ได้มีมติอนุมัติให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้จำนวนร้อยละ 20 ของจำนวนหุ้นกู้คงค้าง หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 392.00 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างจำนวน 1,568.00 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 บริษัทฯ ได้ทำรายการซื้อสิทธิเลือกเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยมีราคาใช้สิทธิ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อ 30.15 บาท สำหรับมูลค่าหุ้นกู้ที่เหลือจำนวน 1,250.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2563 ได้มีมติให้บริษัทฯ เรียกประชุมผู้ถือหุ้นกู้เพื่อเสนอให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดขยายระยะเวลาสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทฯ ชุดที่ 1/2559 ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนปี 2564 (PSL211A) โดย

- ก) เสนอให้ผู้ถือหุ้นกู้อ้างอิงพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปอีก 1.5 ปี จากเดิมวันที่ 22 มกราคม 2564 เป็นวันที่ 22 กรกฎาคม 2565
- ข) เสนอการชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้บางส่วน ในจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างพร้อมด้วยดอกเบี้ยคงค้าง ภายในวันที่ 22 มกราคม 2564
- ค) เสนอปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2564 จากเดิมอัตราร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นอัตราร้อยละ 6.75 ต่อปี และ
- ง) ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิในการไถ่ถอนหรือชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ทั้งจำนวนหรือบางส่วน (และไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้ PSL211A ได้มีมติอนุมัติให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น



ในระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวน 627.20 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 1,568.00 ล้านบาท) ของหุ้นกู้ PSL206A และชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด (จำนวน 3,590.00 ล้านบาท) ของหุ้นกู้ PSL211A คิดเป็นเงินจำนวน 718.00 ล้านบาท หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้ดังกล่าวข้างต้นคงเหลือมูลค่าคงค้างของหุ้นกู้ PSL206A จำนวน 940.80 ล้านบาท และหุ้นกู้ PSL211A จำนวน 2,872.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2564 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 30 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 940.80 ล้านบาท) ของหุ้นกู้ PSL206A คิดเป็นเงินจำนวน 282.24 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 658.56 ล้านบาท และในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯได้เปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ว่าจะใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกในวันที่ 12 มีนาคม 2564 จำนวนร้อยละ 50 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 658.56 ล้านบาท) ของหุ้นกู้ PSL206A คิดเป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างจำนวน 329.28 ล้านบาท

20. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญาระหว่าง 4 - 8 ปี

ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	29,171	24,491
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(5,515)	(4,298)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	503	175
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	24,159	20,368

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

	(หน่วย: พันบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	28,556	24,343
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(3,691)	(3,342)
รวม	24,865	21,001
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,326)	(4,137)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19,539	16,864



ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	5,515	4,298
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,444	1,267

21. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	46,240	59,786
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	47,769	33,379
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง)		
สำหรับปี	(26,117)	(43,068)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(823)	(3,857)
ยอดคงเหลือปลายปี	67,069	46,240

22. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	165,911	112,129	129,517	89,758
ส่วนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	11,751	9,914	7,599	6,486
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,254	3,191	1,704	2,486
ต้นทุนบริการในอดีต	-	32,601	-	26,885
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	13,470	-	9,047
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	1,897	-	1,798
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(13,612)	(7,141)	(13,612)	(6,888)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(240)	(150)	(211)	(55)
ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	166,064	165,911	124,997	129,517



กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 35.39 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 34.20 ล้านบาท) (2562: จำนวน 17.32 ล้านบาท เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 17.32 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี) (2562: 10 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
อัตราคิดลด	1.50	1.50	1.50	1.50
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(11,255)	12,905	(7,069)	8,070
อัตราการขึ้นเงินเดือน	14,135	(12,521)	8,837	(7,870)

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(11,043)	12,656	(7,392)	8,439
อัตราการขึ้นเงินเดือน	13,861	(12,286)	9,240	(8,230)

23. ทุนเรือนหุ่น

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจำนวน 51,965,068 บาท จากเดิม 1,611,256,930 บาท เป็น 1,559,291,862 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้จำนวน 51,965,068 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ซึ่งหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ดังกล่าวส่วนใหญ่มาจากใบสำคัญแสดงสิทธิซึ่งไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ ต่อมาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนของบริษัทดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว

24. ดำรงตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี หักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯ ย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

25. ดำรงเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2562: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.68 ล้านบาท (2562: 1.45 ล้านบาท)



26. ต้นทุนทางการเงิน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	539,087	667,598	276,258	286,764
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,444	-	1,267	-
ดอกเบี้ยจ่ายของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น เครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงใน				
กระแสเงินสด	21,354	-	2,115	-
ต้นทุนทางการเงินอื่น	35,264	35,703	8,054	7,941
รวม	597,149	703,301	287,694	294,705

27. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,283,214	1,388,709	142,891	221,849
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	470	6,092	57	4,579

28. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2563 และ 2562 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษี

บริษัทย่อยในประเทศ

ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล

ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวนขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2562: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้สำหรับงบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 6,704.00 ล้านบาท (2562: 7,699.53 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัท: 3,459.67 ล้านบาท (2562: 3,915.21 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
31 ธันวาคม 2563	-	211,584	-	-
31 ธันวาคม 2564	630,480	1,281,172	-	195,559
31 ธันวาคม 2565	534	431,385	-	410,489
31 ธันวาคม 2566	393,216	759,113	-	365,697
31 ธันวาคม 2567	550,884	923,193	-	372,130
31 ธันวาคม 2568	2,516,072	-	1,692,649	-
	4,091,186	3,606,447	1,692,649	1,343,875

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท ปตท. จำกัด (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศ มีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ จำนวน 11.12 ล้านบาท (2562: 10.15 ล้านบาท) ภายใต้กรมจัดเก็บภาษีของประเทศสิงคโปร์ (IRAS) ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากผลต่างของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อยซึ่งรับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1.97 ล้านบาท (2562: ไม่มี)



29. การส่งเสริมการลงทุน

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

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีเรือ 14 ลำ (2562: 17 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2563 และ 2562 จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม									
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร									
	เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72									
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับส่งเสริมอื่น		การคัดรายการ		รวม			
	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562
รายได้	976,183	1,752,723	814,851	282,109	2,875,727	2,484,945	(904,891)	(310,897)	3,761,870	4,208,880
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,055,400)	(1,622,465)	(1,007,275)	(321,981)	(4,066,320)	(2,799,640)	1,072,268	310,877	(5,056,727)	(4,433,209)

30. กำไรต่อหุ้น

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารขาดทุนสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

31. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการให้เช่าเป็นระยะเวลา ผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การให้เช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา” (Time Charter) และ “รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว” (Voyage Charter) ตามลำดับ



รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวของ
กลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	การให้เช่าเป็นระยะเวลา		การให้เช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	2,874,426	3,334,213	-	-	2,874,426	3,334,213	-	-	2,874,426	3,334,213
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	1,003,238	970,064	1,003,238	970,064	(151,368)	(159,994)	851,870	810,070
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,874,426	3,334,213	1,003,238	970,064	3,877,664	4,304,277	(151,368)	(159,994)	3,726,296	4,144,283
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(314,539)	(314,233)	(314,539)	(314,233)	151,368	159,994	(163,171)	(154,239)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(288,484)	(258,786)	(288,484)	(258,786)	-	-	(288,484)	(258,786)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้เช่า	-	-	(603,023)	(573,019)	(603,023)	(573,019)	151,368	159,994	(451,655)	(413,025)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการ ให้เช่าเป็นระยะเวลา	2,874,426	3,334,213	400,215	397,045	3,274,641	3,731,258	-	-	3,274,641	3,731,258

ในปี 2563 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวน 2 รายเป็นจำนวนเงินประมาณ 1,135.53 ล้านบาท

ในปี 2562 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งรายเป็นจำนวนเงินประมาณ 776.66 ล้านบาท

32. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายได้ตั้งแต่อัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นับบริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2563 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.39 ล้านบาท (2562: 5.38 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.42 ล้านบาท 2562: 2.51 ล้านบาท)



33. ลำดับชั้นของมูลค่าสุทธิธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิธรรมหรือเปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรมโดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่าสุทธิธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	17,838	-	17,838
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
และอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	485,991	-	485,991
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	-	29,871	-	29,871
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	16,295	16,295
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	82,621	-	82,621

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	27,334	-	27,334
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
และอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	916,640	-	916,640
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่าสุทธิธรรม				
หุ้นกู้	-	5,580,677	-	5,580,677
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	36,295	-	36,295



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
และอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	485,991	-	485,991
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	-	29,871	-	29,871
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า				
ยุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	16,295	16,295

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- หุ้นกู้	-	916,640	-	916,640
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	5,580,677	-	5,580,677

34. เครื่องมือทางการเงิน

34.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็น				
เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	27,334	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและ				
อัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	916,640	-	916,640
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	8,961	-	8,961	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	17,838	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและ				
อัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	485,991	-	485,991	-
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	20,910	-	20,910	-
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	533,700	943,974	515,862	916,640



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หนี้สินตราสารอนุพันธ์				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็น				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	36,295	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	82,621	-	-	-
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	82,621	36,295	-	-

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทกำหนดให้มีการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของหุ้นกู้ที่ไม่ได้อยู่ในสกุลเงินที่ใช้ดำเนินงานของบริษัทฯ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและสิทธิเลือกเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมและหุ้นกู้ที่ไม่ได้อยู่ในสกุลเงินที่ใช้ดำเนินงานของบริษัทฯ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวในสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยกลุ่มบริษัทได้รับอัตราดอกเบี้ยผันแปร LIBOR และจ่ายดอกเบี้ยคงที่ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสิทธิเลือกมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมและหุ้นกู้ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ) ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน



ความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

	การครบกำหนดชำระ		
	น้อยกว่า 1 ปี	1 - 5 ปี	รวม
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย			
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	2,872,000	-	2,872,000
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	5.99	-	5.99
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (บาท/เหรียญสหรัฐฯ)	36	-	36
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ			
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	125,195	93,897	219,092
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (บาท/เหรียญสหรัฐฯ)	32.34, 33.15	32.34, 33.15	32.34, 33.15
สิทธิเลือก			
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	658,560	-	658,560
อัตราใช้สิทธิ (บาท/เหรียญสหรัฐฯ)	30.15	-	30.15
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย			
จำนวนเงินตามสัญญา (พันเหรียญสหรัฐฯ)	12,711	42,049	54,760
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	4.95 - 5.33	4.95 - 5.33	4.95 - 5.33

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต้องบ่งแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	การเปลี่ยนแปลงใน มูลค่ายุติธรรม ซึ่งใช้วัดความไม่มี ประสิทธิผลใน การป้องกันความเสี่ยง	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด		สำรองสำหรับ ต้นทุนในการ ป้องกันความเสี่ยง
		ส่วนที่ยังคงป้องกัน ความเสี่ยงต่อไป	ส่วนที่ได้ยุติการ ป้องกันความเสี่ยงแล้ว	
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	(50,062)	(47,640)	-	-
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(16,150)	(16,150)	-	2,542
หุ้นกู้ - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย	(198,235)	(198,235)	-	54,121
หุ้นกู้ - สิทธิเลือก	13,144	4,590	(13,955)	11,682



ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่อสถานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่องบกำไรขาดทุนนี้เปิดเผยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงได้ดังนี้

	การเปลี่ยนแปลง						(หน่วย: พันบาท)	
	จำนวนเงินตามสัญญา	มูลค่าตามบัญชี	บรรทัดที่แสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงินรวม	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสุทธิรวมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง	ส่วนที่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	ส่วนทุนในการป้องกันความเสี่ยง	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่โอนไปยังงบกำไรขาดทุน
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหุ้นกู้	2,872,000	485,991	สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์หมุนเวียน	(198,235)	(198,235)	-	54,121	105,772
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้	219,092	17,838	สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(16,150)	(16,150)	-	2,542	8,598
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้	54,760	82,621	หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(48,692)	(47,640)	(1,018)	-	4,528
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้	658,560	29,871	สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์หมุนเวียน	13,144	4,590	-	11,682	(53,760)
รวม				(249,933)	(257,435)	(1,018)	68,345	65,138



ผลกระทบของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันระหว่างธนาคาร (InterBank Offered Rates - IBORs) ของเครื่องมือทางการเงินซึ่งจะมีการแทนที่หรือปฏิรูป กลุ่มบริษัทคาดว่าจะการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงนี้จะส่งผลกระทบต่อการบริหารความเสี่ยงและการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท จึงได้นำการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 มาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้กับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอาจทำให้เกิดส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพจากการคาดการณ์ของผู้ร่วมตลาดเมื่อมีการเปลี่ยนจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่ใช้อยู่ไปเป็นอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่น กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการติดตามและจัดการการเปลี่ยนไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่นว่าจะต้องทำการแก้ไขสัญญาอันเนื่องมาจากเรื่องนี้หรือไม่ ตลอดจนการจัดการในการดำเนินการกับคู่สัญญาในเรื่องดังกล่าว

34.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาว กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืมและเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินยกเว้นตราสารอนุพันธ์

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน



เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

ความเสี่ยงด้านเครดิตของเงินฝากธนาคารและตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัทไม่สูงมากนัก เนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านตลาด

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงส่วนนี้โดยการกำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง	อัตรา		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
			ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย			เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	49,866	-	-	993,529	57,095	1,100,490	0.01 - 0.26	0.04 - 0.60	0.05 - 0.13
รวม	49,866	-	-	993,529	57,095	1,100,490			
หนี้สินทางการเงิน									
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5,326	18,088	1,451	-	-	24,865	5.28 - 5.53	-	-
หุ้นกู้	935,515	2,855,650	-	-	-	3,791,165	5.99 - 6.50	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	287,914	1,257,168	-	4,685,265	-	6,230,347	4.95 - 5.33	2.42 - 4.21	4.65
รวม	1,228,755	4,130,906	1,451	4,685,265	-	10,046,377			



(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาดุล	อัตราดอกเบี้ย	รวม	คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท	
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด									
612,776	-	-	454,516	113,889	1,181,181	1.85 - 2.47	0.01 - 1.04	0.22 - 0.38	
รวม	612,776	-	-	454,516	113,889	1,181,181			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
หุ้นกู้									
1,947,630	3,565,212	-	-	-	5,512,842	5.75 - 5.99	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาว									
201,735	1,682,521	-	5,264,894	-	7,149,150	3.43 - 5.33	3.09 - 4.98	5.51	
รวม	2,149,365	5,247,733	-	5,264,894	-	12,661,992			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
			ปรับขึ้นลง	อัตรา					
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาดุล	ดอกเบี้ย	รวม		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
							สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	-	-	-	611,603	1,121	612,724	0.01 - 0.05	0.05	0.05 - 0.13
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	1,067,407	1,694,989	615,998	-	-	3,378,394	5.00	-	-
รวม	1,067,407	1,694,989	615,998	611,603	1,121	3,991,118			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,137	15,413	1,451	-	-	21,001	5.28 - 5.53	-	-
หุ้นกู้	935,515	2,855,650	-	-	-	3,791,165	5.99 - 6.50	-	-
รวม	939,652	2,871,063	1,451	-	-	3,812,166			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง		ไม่มี อัตรา				
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาดุล	ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	275,688	-	-	166,496	1,067	443,251	1.85 - 2.00	0.05 - 1.04	0.22 - 0.38
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	-	-	-	-	4,652,762	4,652,762	-	-	-
รวม	275,688	-	-	166,496	4,563,829	5,096,013			
หนี้สินทางการเงิน									
หุ้นกู้	1,947,630	3,565,212	-	-	-	5,512,842	5.75 - 5.99	-	-
รวม	1,947,630	3,565,212	-	-	-	5,512,842			

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อบำไรขาดทุนของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดและผลกระทบที่มีต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงด้านกระแสเงินสดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ลดลง	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
	(ร้อยละ)	(พันบาท)	(พันบาท)
เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐ	+1	(46,919)	40,673
	-1	46,919	(40,673)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้สกุลเงินบาท กลุ่มบริษัทจะเจรจาให้เงื่อนไขของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงสอดคล้องกับเงื่อนไขของความเสี่ยงที่ต้องการป้องกัน กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า



การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่องบกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาท โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่องบกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและตราสารอนุพันธ์ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อป้องกันความเสี่ยงในกระแสดอลลาร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน (พันบาท)	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)
ไทยบาท	+1	(3,029)	(2,676)
	-1	(4,536)	(26,483)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562	2563	2562
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	219.09	344.29	0.0331	0.0330
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	2,872.00	3,590.00	0.0331	0.0330
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	940.80	1,960.00	0.0331	0.0330

สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562	2563	2562
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	2,872.00	3,590.00	0.0331	0.0330
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	940.80	1,960.00	0.0331	0.0330



กลุ่มบริษัทที่มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
2,872.00 ล้านบาท	79.78 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
<u>บริษัทย่อย</u>			
219.09 ล้านบาท	6.69 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายได้ตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
3,590.00 ล้านบาท	99.72 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
1,960.00 ล้านบาท	54.90 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0280	มิถุนายน 2563
<u>บริษัทย่อย</u>			
344.29 ล้านบาท	10.52 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายได้ตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

กลุ่มบริษัทที่มีสัญญาสิทธิเลือกดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
1,250.00 ล้านบาท	41.46 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	0.0332	ธันวาคม 2564



ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงจากสภาพคล่องทางการเงินโดยการกระจายกำหนดวันชำระเงินกู้ การหาเงินกู้ทั้งชนิดที่ทยอยแบ่งชำระคืนและแบบชำระคืนครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด และรักษาเงินสดสำรองให้เพียงพอ การควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานอย่างเข้มงวด การทำประกันภัยอย่างครอบคลุม การจำกัดความเสี่ยงจากคู่สัญญารายหนึ่งไม่ให้เกินร้อยละ 25 ของรายรับ และการจำกัดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของตลาดระยะสั้นด้วยการทำสัญญาเช่าเรือแบบระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นที่จะครบกำหนดภายใน 1 ปี ประมาณร้อยละ 30 ของจำนวนหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบการเงินของกลุ่มบริษัท (2562: ร้อยละ 35) กลุ่มบริษัทประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรีไฟแนนซ์เงินกู้และมีความเห็นว่ากลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างหลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	113,676	-	-	113,676
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6,022	20,778	1,755	28,555
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,712,529	4,635,584	577,103	6,925,216
หุ้นกู้	996,323	3,171,751	-	4,168,074
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	2,828,550	7,828,113	578,858	11,235,521
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	515,862	17,838	-	533,700
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	82,621	-	82,621
รวมตราสารอนุพันธ์	515,862	100,459	-	616,321



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน	มากกว่า		
		1 ปี	1 - 5 ปี	5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	281	-	-	281
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,726	17,862	1,755	24,343
หุ้นกู้	-	996,323	3,171,751	-	4,168,074
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,825,509	-	-	-	1,825,509
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	1,825,509	1,001,330	3,189,613	1,755	6,018,207
ตราสารอนุพันธ์					
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	515,862	-	-	515,862
รวมตราสารอนุพันธ์	-	515,862	-	-	515,862

34.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดยกเว้นหุ้นกู้กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้และตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน				
หุ้นกู้	(5,517,558)	(5,580,677)	(5,517,558)	(5,580,677)
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย				
- เงินกู้ยืม	-	(36,295)	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	29,142	27,334	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
และอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	921,749	916,640	921,749	916,640



กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย โดยใช้ราคาปิด ณ วันที่รายงาน
- ข) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ และเส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างปีปัจจุบัน กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 มาถือปฏิบัติครั้งแรก ซึ่งกำหนดให้มูลค่าตามบัญชีของตราสารอนุพันธ์แสดงที่มูลค่ายุติธรรม และเนื่องจากบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

34.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

	(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	17,047
ขาดทุนสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(752)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	16,295

35. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.11:1 (2562: 1.17:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.61:1 (2562: 0.74:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน



36. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)	
	2563	2562	2563	2562
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	36,638	39,172	20,399	14,700
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	5,616	6,056	121,460	115,397
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	4,300
น้ำมันเชื้อเพลิง	1,153	5,853	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	17,174	-	17,174	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน	2,427	2,437	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	327	353	-	-
อื่น ๆ	1,181	1,861	487	544
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	3,935	4,651	487	544
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	64,516	55,732	159,520	134,941
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	112,474	150,000
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	594	-	-	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	-	31,534	-	30,568
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	233,720	200,254
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,474	2,258	-	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่				
บริษัทจดทะเบียน	543	568	543	568
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	636,698	666,497	253	221
สินทรัพย์สิทธิการใช้	804	-	678	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	230	224	219	224
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน	1,540	818	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	-	67,900	-	67,644
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	4,843	5,398	-	-
อื่น ๆ	105	157	80	132
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	6,488	74,273	80	67,776
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	647,831	775,354	347,967	449,611
รวมสินทรัพย์	712,347	831,086	507,487	584,552



บริษัท พรีเมียม สวีต จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	3,785	2,345	9	446
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	60,775	58,028
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,765	2,811	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,669	11,209	767	1,980
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	-	1,141	-	816
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	9,219	17,506	61,551	61,270
รายได้รับล่วงหน้า	20,177	2,490	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	49,938	70,878	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	31,145	64,590	31,145	64,590
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	177	-	138	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	53	50	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	463	759	307	442
รวมหนี้สินหมุนเวียน	111,172	156,273	93,141	126,302
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	157,483	166,210	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	95,071	118,234	95,071	118,234
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึง				
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	650	-	561	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	2,751	-	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	65	-	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	2,233	1,533	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,529	5,502	4,161	4,295
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	263,782	291,479	99,793	122,529



รวมหนี้สิน	374,954	447,752	192,934	248,831
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย				
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563				
	(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	51,055	51,055	51,055	51,055
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	51,055	51,055	51,055	51,055
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,290	63,290	63,290	63,290
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,460	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	553	552	553	552
ยังไม่ได้จัดสรร	205,556	248,797	192,294	213,203
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(5,143)	(2,442)	(260)	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	337,392	383,333	314,553	335,721
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	337,393	383,334	314,553	335,721
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	712,347	831,086	507,487	584,552



บริษัท พรีเมียม สวีต จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	91,915	107,767	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	27,160	26,283	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	119,075	134,050	-	-
รายได้จากการให้บริการ	120	250	2,869	2,874
รายได้ดอกเบี้ย	270	960	6,110	373
รายได้เงินปันผล	-	13	1,600	13
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	220	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	371	-	427	-
รายได้อื่น	15	22	1	-
รวมรายได้	119,851	135,295	11,227	3,260
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	49,741	50,729	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	5,190	4,998	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	9,163	8,395	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	64,094	64,122	-	-
ค่าเสื่อมราคา	38,711	38,228	246	99
ต้นทุนการให้บริการ	127	168	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8,863	14,702	6,303	10,717
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	1,821	2,970	1,924	3,033
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	27,400	-	27,144	-
ขาดทุนจากการค้ำประกันของเงินลงทุนใน บริษัทย่อย	-	-	155	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น/ หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	283	20	937	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	501	194	377	30
ขาดทุนจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของ เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงบนส่วน ที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	33	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	141,833	120,404	37,086	13,879



บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(21,982)	14,891	(25,859)	(10,619)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	346	646	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(19,021)	(22,692)	(9,168)	(9,519)
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(40,657)	(7,155)	(35,027)	(20,138)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(145)	(90)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(40,802)	(7,245)	(35,027)	(20,138)
การแบ่งปันขาดทุน				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(40,802)	(7,245)	(35,027)	(20,138)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(40,802)	(7,245)	(35,027)	(20,138)
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.0262)	(0.0046)	(0.0225)	(0.0129)

37. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร





คณะกรรมการบริษัท



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายกำธร ศิลอ่อน

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



ศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



นางลิน เย็น คือก

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



นายคาลิด มอยบูদ্ดิน ฮาซิม

- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



นายกิริต ชำ

- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการ



นายกอตัม คุรานนา

- กรรมการบริหาร
- กรรมการ



นายคุชรู คาสี วาติย

- กรรมการ



นางสาวนิชิตา ชำ

- กรรมการ



นายวิชฎ์ชานู ชำ

- กรรมการ



นางสาวสิรสา สุภาวติณ

- กรรมการ



ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
(ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการบริษัทโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

61 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527
- 2524

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
วิทยาศาสตรบัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ประวัติการอบรม

- 2560

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee,
Class 25/2017 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- 2558

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market
Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- 2558

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร CMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive
Education 27 มีนาคม - 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- 2555

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

- 2548

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000

- 2546

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556
- กันยายน 2561 - กุมภาพันธ์ 2562
- 2556 - 2557
- 2553 - พฤศจิกายน 2554

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
ประธานกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
อนุกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารชนชาติ จำกัด (มหาชน)

- 2544 - 2550

ประสบการณ์อื่นๆ

- กรกฎาคม 2563 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2562 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2562 - กุมภาพันธ์ 2564
- ตุลาคม 2561 - กุมภาพันธ์ 2564
- มีนาคม 2560 - กันยายน 2563
- มีนาคม 2560 - กุมภาพันธ์ 2564
- มีนาคม 2560 - พฤษภาคม 2560
- พฤษภาคม 2559 - มีนาคม 2562
- มีนาคม 2559 - กุมภาพันธ์ 2564
- 11 กันยายน 2563 - กุมภาพันธ์ 2564
- ธันวาคม 2558 - 7 สิงหาคม 2563
- พฤศจิกายน 2554 - กุมภาพันธ์ 2564
- พฤษภาคม 2558 - สิงหาคม 2562
- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556
- มีนาคม 2554 - กรกฎาคม 2563
- พฤษภาคม 2552 - กุมภาพันธ์ 2564
- พฤษภาคม 2552 - กรกฎาคม 2562
- พฤษภาคม 2550 - กุมภาพันธ์ 2564
- 22 พฤษภาคม 2550 - 10 กันยายน 2563

ประธานคณะกรรมการ บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท เซนต์เม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด
กรรมการ บริษัท เอสอี ดิจิทัล จำกัด
ประธานกรรมการบริหาร บริษัท อินโนคอนเนคทีวิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
กรรมการ บริษัท แอ็บเชอูทโยคะ จำกัด
กรรมการ บริษัท เซนต์เม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อดูแลหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพินิจ จำกัด
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพินิจ จำกัด
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา
บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)



- ปัจจุบัน รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
- ปัจจุบัน กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
- 2547 - 2552 กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
- 2546 - 2551 ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
- 2542 - 2546 กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิก แอสเซท จำกัด (มหาชน)
- 2542 กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิท บาร์นี
- 2538 - 2542 กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
- 2534 - 2538 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวณิชธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
- 2531 - 2532 ผู้จัดการ, ฝ่ายวณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ
- 2528 - 2531 เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายก่อธ ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/
ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน / ประธานคณะกรรมการบริหาร
ความเสี่ยง / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ

50 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540 MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration;
Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
- 2531 - 2535 Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England Master of
Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds Institute Upper
Second Class Honours

ประวัติการอบรม

- 2560 หลักสูตร Leading in a Disruptive world (LDW)
จาก Stanford University & Silicon Valley, California
- 2560 หลักสูตร การปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม (Business Revolution and
Innovation Network: BRAIN) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



- 2559 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2551 หลักสูตร Executive Development Program (EDP)
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- กรกฎาคม 2557 - 2559 ประธานคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทน กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา
บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking
บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
- 2554 - เมษายน 2560 นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
- 2554 - 2557 ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทีเอสที
- 2547 - 2554 กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
- 2542 - 2547 บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- 2540 - 2542
- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน) บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ (ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการสรรหาโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป)
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	8 กรกฎาคม 2563
อายุ	52 ปี
ประวัติการศึกษา	บัญชีบัณฑิต (บัญชีต้นทุน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย MBA, California State University, Hayward, USA
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> 2562 หลักสูตร Leadership through Performance, INSEAD Future Leader Summit ประเทศสิงคโปร์ 2561 หลักสูตร Leading Disruptive Innovation with Design Thinking, โดย Stanford Center for Professional Development ประเทศสหรัฐอเมริกา 2560 หลักสูตร People, Culture, and Performance: Strategies โดยมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา 2560 GNH and Business Journey in Bhutan, โดย GNH Center Bhutan ประเทศภูฏาน 2558 หลักสูตร Proteus: Creative Encounters to Inspire Leaders โดย London Business School ประเทศอังกฤษ 2554 หลักสูตร Breakthrough Program for Senior Executives, โดย IMD ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ 2553 หลักสูตร Successful Formulation and Execution Strategy (SFE) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 2550 หลักสูตร Director Certificate Program (DCP) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> 2563 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการอิสระ บริษัท ฟรีเชียส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) 2544 - 2548 ที่ปรึกษาด้านการเงิน โครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง 2541 - 2544 รองผู้อำนวยการฝ่ายวานิชธนกิจ Dresdner Kleinwort Benson 2536 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายวานิชธนกิจ SBC Warburg
ตำแหน่งอื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด เมษายน 2562 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชานันท์ จำกัด (มหาชน) 2559 - ปัจจุบัน คณะกรรมการสรรหาบัญชีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2558 - ปัจจุบัน คณะกรรมการตัดสินโครงการประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย 2557 - ปัจจุบัน คณะกรรมการสรรหาครูผู้ฝึกสอนงานและจัดสรรข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ไปปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาคเอกชน สำนักงาน ก.พ.ร. 2555 - ปัจจุบัน คณะกรรมการองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) 2550 - ปัจจุบัน คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. 2550 - ปัจจุบัน คณะกรรมการโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย
อาชีพหลัก	เลขาธิการและผู้อำนวยการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (2549 - ปัจจุบัน)



รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ

- 2561 ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน วารสาร วิชาการระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)
- 2558 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation
- 2556 - 2557 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)
- 2556 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาในการพิจารณารางวัลครูดีเด่น สาขา สังคมศาสตร์ของ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2552 - 2555 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)
- 2551 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์
- 2539 - 2544 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2537 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ กรรมการพิจารณา ค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสติศาสตร์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2549 - กันยายน 2561 รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2546 - 2549 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่นๆ

- 2561 - 2562 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Managing the Global Value Chain ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2019 กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก
- 2560 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ Asia New Zealand Foundation โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก John Dunning Centre for International Business, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก Emerging Market Internationalization Research Group, The University of Sydney Business School, University of Sydney, ประเทศออสเตรเลีย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา
- เมษายน 2556 Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2556 - ปัจจุบัน รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
- 2553 - 2556 สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
- 2552 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Southeast Asia Research

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธาน (เอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association 2. สมาชิกของ Editorial Advisory Board, Southeast Asia Research



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางลิน เยน ค็อก

ตำแหน่ง

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * /
กรรมการสรรหา / กรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

4 เมษายน 2560

อายุ

54 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527 - 2531

ศิลปศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) เศรษฐศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตรอนโต (Trinity College)

- 2523 - 2527

Lawrence Park Collegiate Institute (Toronto)

ประวัติการอบรม

- 2562

YPO Global Family Enterprise Programme จาก INSEAD

- 2561

YPO Value Creation and Investing Programme จาก Columbia University Business School

หลักสูตรผู้บริหาร จาก Singularity University

Block Chain Strategy Programme จาก University of Oxford

YPO Building Legacies Programme จาก INSEAD

- 2560

หลักสูตรผู้บริหาร Corporate Innovation จาก Stanford Graduate School of Business

- 2555

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)
Class 159/2012

รางวัล

- 2555

Best Foreign Company CEO จาก Bloomberg

ประสบการณ์

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประเทศไทย และ

กลุ่มแม่น้ำโขง ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด กรุงเทพฯ ประเทศไทย

- พฤษภาคม 2546 - กรกฎาคม 2553

กรรมการบริหาร ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (จีน) ปักกิ่ง ประเทศจีน

- มีนาคม 2544 - พฤษภาคม 2546

ผู้อำนวยการอาวุโส สาขา Corporate & Institutions ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด
นครธน กรุงเทพฯ ประเทศไทย

- พฤษภาคม 2540 - มีนาคม 2554

หัวหน้าฝ่าย Corporate & Institutions Sales ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (มาเลเซีย)
กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

- มิถุนายน 2538 - พฤษภาคม 2540

รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (สิงคโปร์) ประเทศสิงคโปร์

- พฤศจิกายน 2536 - พฤษภาคม 2538

รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (ฮ่องกง) ฮ่องกง

- มกราคม 2533 - พฤศจิกายน 2536

ผู้จัดการฝ่ายบัญชีอาวุโส ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ฮ่องกง) ฮ่องกง

- มิถุนายน 2531 - มกราคม 2533

ผู้จัดการฝ่ายบัญชี CIBC โตรอนโต ประเทศแคนาดา

ตำแหน่งอื่นๆ

- มกราคม 2563 - ปัจจุบัน
- มิถุนายน 2560 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2557 - ปัจจุบัน
- 2558 - 2559
- กุมภาพันธ์ 2558 - กันยายน 2559
- มิถุนายน 2554 - เมษายน 2559

คณะกรรมการบริหาร YPO SEA Angles

คณะกรรมการบริหาร YPO ASEAN UNITED

กรรมการ Ronald McDonald House Charities (กรุงเทพฯ)

ประธาน ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด เวียดนาม

กรรมการ UKTI ASEAN Regional Board

รองประธานกรรมการและประธาน Cross Sectoral Working Issues แห่ง European
Association for Business and Commerce

- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559

รองประธานกรรมการ สมาคมธนาคารนานาชาติ



- 2553 - 2559 ผู้แทน โครงการ Living with HIV ของธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด
- 2555 - 2558 สมาชิกของ Global Diversity & Inclusion Council
- 2546 - 2553 รองประธานคณะกรรมการของ European Chamber of Commerce and Board member of British Chamber of Commerce ประเทศจีน
- 2540 - 2542 กรรมการ Malaysian Youth Orchestra Foundation โดยมี Mirzan Mahather เป็นประธาน

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

*หมายเหตุ: กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง

11 มกราคม 2537

67 ปี

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 - 2536
- 2527 - 2534
- 2522 - 2526

กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด

(แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)

หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกเกชั่น แอน เทรดิง ฟู้ดส์ จำกัด

กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-53 ในหน้า 68-70 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas 4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	131,486,275	40,000	-	40,000	131,526,275 (ร้อยละ 8.44 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ชาร์

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

24 เมษายน 2550

อายุ

67 ปี

ประวัติการศึกษา

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย

ประวัติการอบรม

- 2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย

- 2550 - ปัจจุบัน

กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเชียส ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

- 2542 - 2546

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชีฟปีง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจิ จำกัด กรุงเทพฯ

- 2532 - 2545

- 2523 - 2546

อาชีพหลัก

ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและเนลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไซแอนซ์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด 4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 200-202 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิตติ ขาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิชฎิชาญ ขาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือ
คณะผู้บริหารท่านใด

นายกอดัม คุรานา

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)*
(*ผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 11 กุมภาพันธ์ 2563

อายุ

44 ปี

ประวัติการศึกษา

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส
Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา
BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม และการสัมมนา

- ธันวาคม 2563

เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
ครั้งที่ 7/2020 ในหัวข้อ “Data privacy law and cyber security law” จัดโดยสมาคม
บริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

- ธันวาคม 2563
- กันยายน 2563

วิทยากรในงาน The Capital Link Hong Kong Maritime Forum
เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
ครั้งที่ 5/2020 จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

- กันยายน 2563

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Directors Accreditation Program (DAP 173/2020) จัดโดย
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563
- กรกฎาคม 2562
- พฤษภาคม 2562

หลักสูตร E-Learning CFO Orientation จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เข้าร่วม CFO Innovation Thailand Forum in Bangkok
วิทยากรในงาน The Capital Link International Shipping Forum in Shanghai

ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน
- 2562 - ปัจจุบัน
- 2561 - 2562
- 2560 - 2561
- 2558 - 2559
- 2547 - 2557

กรรมการ/กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ Drewry Financial Research Services สหราชอาณาจักร
ที่ปรึกษาอาวุโส Galway Group ประเทศอินเดีย
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่าย Structured Asset Finance ธนาคาร DVB ลอนดอน และ
ประเทศสิงคโปร์
ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษา Synergy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา
กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-53 ในหน้า 68-70 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุณุร คาสิ วาติย

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2556 - ปัจจุบัน
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2562
- 2537 - 2542
- 2540 - 2541
- 2533 - 2537
- 2531 - 2533

อาชีพหลัก

กรรมการ

20 สิงหาคม 2542

57 ปี

ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
อินเดีย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)
Class 64/2005

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด
ประเทศอินเดีย

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด
ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด
ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด
ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์กูสัน แอนด์ โค
กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (เมียนมาร์) จำกัด ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (กัมพูชา) จำกัด กรรมการ บริษัท ซีเอ็นที โฮลดิ้งส์ จำกัด กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด กรรมการ บริษัท ซีเอ็นทีเอส คิววัน จำกัด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 202 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	1,117,650	600,000	1,100,000	(500,000)	617,650 (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิตา ชำ

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	40 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> 2558 Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดยสมาคมบริษัท จดทะเบียนไทย 2550 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 2547 สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/ Cambridge Academy of Transport
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> กุมภาพันธ์ 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจันท์ จำกัด (มหาชน) 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจันท์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษา ระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องפקพณงานของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 200-202 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 31 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-31 ในหน้า 68-69 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษณ์ ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอภัยภูชาห์ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอภัยภูชาห์ ซาห์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ

32 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2553

ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)

University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา

Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม

- 2554

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

ประสบการณ์

- ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

กรรมการ บริษัท เมก้าไลฟ์ไชน่า จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท คริสเตียนและนิลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ลีก ฟุตบอล จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด

กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด

อาชีพหลัก

กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:
	1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนและนิลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
	2. กรรมการ บริษัท เมก้าไลฟ์ไชน่า จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:
	1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
	2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด
	3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด*
	(ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
	4. กรรมการ บริษัท แอมบีต้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด*
	(ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
	5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ)
	6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
	7. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด*
	(ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต)
	8. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด*
	(ธุรกิจตัวแทนประกันภัย)
	9. กรรมการ บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง ฟิทีอ จำกัด* ประเทศสิงคโปร์
	(ธุรกิจการจัดการขนส่งทางเรือ)
	10. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
	* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 200-204 ของรายงานประจำปีฉบับนี้



บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 32 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-31 และ 54 ในหน้า 68-70 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎาชาญ ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวสิริสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง	กรรมการ / ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	8 กรกฎาคม 2563
อายุ	37 ปี
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ
ประวัติการฝึกอบรม	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เข้าอบรมหลักสูตร “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคม ส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิฟปี้ง จำกัด เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	



การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท ควอนตัม พีพีพี คอนซัลติ้ง จำกัด 2. กรรมการ บริษัท คิวไอซี (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด



ประวัติคณะผู้บริหาร

นายคลาด มอยนุดดิน ฮาซิม *
นายกอคม คุรานุ*
นางสาวสิริสา สุภาวสิน*
(*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง – กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท)

กรรมการผู้จัดการ
กรรมการ (การเงิน)
ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
(*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง – กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท)

นายโกดาการจิกทิล บูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง กรรมการบริหาร / กรรมการ (เทคนิค)
(ออกจากตำแหน่งเนื่องจากเกษียณอายุ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564)
อายุ 65 ปี
ประวัติการศึกษา Bachelor of Engineering (Marine), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย
Qualified for Membership of the Institute of Chartered Shipborkers
ประวัติการอบรม
• 2561 หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์
• 2560 - ปัจจุบัน กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2548 - 2560 ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2541 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2541 Superintendent (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2531 - 2535 Chief Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2527 - 2531 Chief Engineer, Sealand Ship Management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563 ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	374,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายซิลาล โกปินาราน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ 63 ปี
ประวัติการศึกษาปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์
• 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2532 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	856,500	-	-	-	856,500 (ร้อยละ 0.05 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลาภินันท์ วาสุเดวัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ

59 ปี

ประวัติการศึกษา

Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade,
เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดียMaster's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัย บอมเบย์ เมืองมุมไบ
ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2547
- 2538 - 2541
- 2528 - 2538

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	215,082	100,000	-	100,000	315,082 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	28,550	-	-	-	28,550 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิชิกันท์ โกรวิน ดิชาย

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (โครงการ)

(ออกจากตำแหน่งเนื่องจากเกษียณอายุ นับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563)

อายุ

68 ปี

ประวัติการศึกษา

Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp)
ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- พฤศจิกายน 2553 - ปัจจุบัน
- 2541 - พฤศจิกายน 2553
- 2538 - 2541

ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี



การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563
โดยตนเอง	70,377	-	-	-	70,377 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายประชา มหาลิงกับ

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
(ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค) โดยมีผล
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป)

อายุ

57 ปี

ประวัติการศึกษา

Directorate of Marine Engineering Training
Bachelor's Degree in Marine Engineering
Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2556 - 2560
- 2538 - 2556
- 2537 - 2538
- 2536 - 2537

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 53 บริษัท
(บริษัทย่อยที่ 1-53 ในหน้า 68-70 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	858,069	85,000	-	85,000	943,069 (ร้อยละ 0.05 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	39,018	65,000	35,000	30,000	69,018 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด



นายเขษมเทียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)

อายุ

60 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย
Master Marine ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน
- 2557 - 2559
- 2547 - 2557

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team)
บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กัปตันเรือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
เจ้าหน้าที่ประจำเรือ

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	50,000	75,000	-	75,000	125,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายจันดราเชก้า สิวรามัน เวนทิกการามัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)

อายุ

58 ปี

ประวัติการศึกษา

First Class Marine Engineer
Bachelor's degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2561
- 2546 - 2559
- 2538 - 2546
- 2535 - 2538
- 2529 - 2535

ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Technical Superintendent บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
รองต้นกลประจำเรือ (Second Engineer) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
นายช่างกลประจำเรือ บริษัท SISCO ประเทศอินเดีย และ บริษัท Anglo Eastern
Ship Management สหกิจ

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นายจันดราเชก้า สิวรามัน เวนทิกการามัน เป็นคู่สมรสของนางสาววิมลวรรณ เจริญชัย



นางสาวสมปารณา เทพภาพเพลิน

ตำแหน่ง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)

อายุ

50 ปี

ประวัติการศึกษา

เลขานุการบริษัทฯ
ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- กันยายน/พฤศจิกายน 2562
- มิถุนายน 2561
- กุมภาพันธ์ 2560
- มิถุนายน 2553
- ตุลาคม 2547

Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การจัดประเภท การวัดมูลค่า การค้ำประกัน และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืนจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2539 - 2542
- 2535 - 2539

เลขานุการบริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	215,000	-	-	-	215,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

ตำแหน่ง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)*
(*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี)

อายุ

47 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- พฤศจิกายน 2563
- พฤษภาคม 2563
- กันยายน 2562

Corporate Finance รุ่นที่ 2/63 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 7 ชั่วโมง)
งบกระแสเงินสด หลักสูตร e-Learning จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า
กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)
TFRS 9 Workshop การค้ำประกันของสินทรัพย์ทางการเงินรุ่นที่ 1/62
จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ
TFRS 9 Workshop การบัญชีป้องกันความเสี่ยง รุ่นที่ 1/62 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ
TFRS 9 Workshop การจัดประเภทและการวัดมูลค่า จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ
(รวม 18 ชั่วโมง)



- กรกฎาคม 2562

- มิถุนายน 2562

เตรียมพร้อมกับการบัญชีเรื่องสัญญาเช่า และอ่านและเขียนรายงานผู้สอบบัญชีให้เข้าใจ จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)

การแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี เพื่อสะท้อนสภาพที่แท้จริงของกิจการ และผลกระทบต่อภาษีอากร จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

เจาะลึกมาตรฐาน TFRS 9, TFRS 15 และ TFRS 16 สำคัญ ผลกระทบแนวทางปฏิบัติ และกรณีศึกษา จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 14 ชั่วโมง)

ประสบการณ์

- 2562 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2558 - 2562
- 2542 - กรกฎาคม 2558
- 2538 - 2542

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์วอเตอร์เฮาส์โฮลดิ้งส์ เอบีเอส จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันตรีเชก้า สีวรามัน เวณิกทารามัน

นางสาวณลิณทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง

ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

อายุ

38 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558
- เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552

ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการบัญชี บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง



บุคคลอื่นๆ ในองค์กร

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ: นายกาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม, นายกิริต ชาท์, นายอิษฎ์ชาณู ชาท์ และนายกอตัม กูรานา (อำนาจลงลายมือชื่อ: กรรมการสองในสี่คนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท)
- ผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัท: นายกอตัม กูรานา (ประวัติของผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี: นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย (ประวัติของผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- เลขาธิการบริษัท: นางสาวสมปรรธนา เทพนาเพลิน (ประวัติของเลขาธิการบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขาธิการบริษัท คือคุณสมปรรธนา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ เลขาธิการบริษัท เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

- หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล: นางสาวสิริสา สุภาวสิน (ประวัติของหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน:

นางสาวณิศา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน

อายุ 44 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการฝึกอบรม

พฤศจิกายน 2563 เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “การบัญชีและการวางแผนภาษีที่ถูกต้องสำหรับธุรกิจทั่วไป” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

สิงหาคม 2563 เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “Sustainable Supply Chain Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)

มิถุนายน 2562 เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program”



พฤศจิกายน 2561	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) เข้าร่วมอบรม “การจัดทำกระดานทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและ สภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	เข้าร่วมอบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน
ธันวาคม 2560	เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “วิธปฏิบัติสำหรับบอร์ด ในการกำกับดูแลการป้องกันและ รับมือภัยไซเบอร์” จัดโดย ก.ล.ต. และ บีเอสเอ พันธมิตรซอฟต์แวร์
ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “แนวทางการด้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวณิชยชนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย)
ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน - กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรม “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรม “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ประสบการณ์	
สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	ได้มา ในปี 2563	จำหน่าย ในปี 2563	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด



เอกสารแนบ 2 - รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

รายชื่อกรรมการ รายชื่อบริษัท	PSL	บริษัทย่อย ที่ 1-31	บริษัทย่อย ที่ 32-44	บริษัทย่อย ที่ 45	บริษัทย่อย ที่ 46	บริษัทย่อย ที่ 47-51	บริษัทย่อย ที่ 52-53
(1) นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	X						
(2) นายกำธร ศิลอ่อน	/						
(3) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	//	/	/	/	/	/	/
(4) นายกอตัม คูรานา	//	/	/	/	/	/	/
(5) นายคุชรู คาลี วาเดีย	/						
(6) นางสาวนิชิตา ขาห์	/	/					
(7) นายกิริต ขาห์	/						
(8) ศาสตราจารย์ ดร. ภวดี ปานะนนท์	/						
(9) นายอิษฎ์ชาญ ขาห์	/	/					
(10) นางลิน เชน ค็อก	/						
(11) นางสาวเพ็ญศรี สุธีรคันต์	/						
(12) นางสาวสิริสา สุภาวสิน	/						
(13) นายโกดการาจิตทิล มูราลี เมนนอน (ออกจากตำแหน่งเนื่องจากเกษียณอายุ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564)	//						/
(14) นายประธาน มหาสิงห์ (ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป)		/	/	/	/	/	
(15) นายสุรพงษ์ พุดเมือง		/					
(16) Mr. Henry Charles Mytton Mills			/	/		/	
(17) Mr. Ajaib Hari Dass			/			/	

หมายเหตุ

/ = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

// = กรรมการบริหาร



เอกสารแนบ 3 – คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บทนำ

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่า การกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยกำหนดนโยบายและทิศทางสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จัดตั้งระบบการควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอ กำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายที่วางไว้ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและจริยธรรมทางธุรกิจที่ถูกต้อง ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร ตามหลักการและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG Code) ฉบับล่าสุดซึ่งออกโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ **Corporate Governance** หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่าง คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่ความเจริญเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวโดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เนื้อหาของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น
2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน
3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
6. การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
7. ระบบการควบคุมและบริหารความเสี่ยง
8. จริยธรรมธุรกิจ



1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการบริหารงานบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โดยคำนึงถึงสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีสิทธิขั้นพื้นฐานต่างๆ ดังต่อไปนี้

- สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น
- สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ
- สิทธิในการได้รับข้อมูลและข่าวสารของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา
- สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือการแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การเพิ่มทุนหรือลดทุนและการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น
- สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น และการเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ

ผู้ถือหุ้นจะต้องได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงจะต้องได้รับข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุมจะต้องจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าก่อนวันประชุม ผู้ถือหุ้นสามารถซักถามหรือแสดงความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ก่อนวันประชุม และ/หรือ ในระหว่างการประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องตระหนักและให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้ถือหุ้น และต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่ละเมิดสิทธิเหล่านั้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ สนับสนุนผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม รวมถึงผู้ถือหุ้นประเภทสถาบันให้เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น
- ผู้ถือหุ้นจะต้องได้รับข้อมูลที่เพียงพอและครบถ้วน สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น ล่วงหน้าก่อนวันประชุม และสามารถเข้าดูข้อมูลดังกล่าวได้ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนวันประชุม 1 เดือน
- บริษัทฯ จะเตรียมการต่างๆ สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการมาร่วมประชุม เช่น การลงทะเบียนและนับคะแนนโดยใช้ระบบ Barcode เพื่อความรวดเร็ว ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถมาประชุมด้วยตนเอง สามารถใช้สิทธิมอบฉันทะและกำหนดทิศทางการออกเสียงได้ โดยบริษัทฯ ได้กำหนดรายชื่อกิจกรรมการอิสระที่ผู้ถือหุ้นสามารถมอบอำนาจให้ได้ การจัดเตรียมอาหารว่าง และบริการแปลภาษา เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งในประเทศและต่างชาติ
- การประชุมจะต้องดำเนินตามลำดับขั้นตอนที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม ในวาระการเลือกตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการได้ที่ละคน ในระหว่างการประชุม ต้องมีการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น โดยกรรมการที่เกี่ยวข้องตอบข้อซักถามอย่างเพียงพอ อีกทั้งต้องมีการสรุปมติที่ประชุมอย่างชัดเจนภายหลังการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม
- คณะกรรมการบริษัทฯ สนับสนุนให้บริษัทฯ แต่งตั้งบุคคลภายนอกที่มีความเป็นอิสระเพื่อตรวจสอบการนับคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะบันทึกชื่อของผู้ตรวจสอบในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นด้วย
- เพื่อความโปร่งใสและสามารถอ้างอิงได้ในอนาคต คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมให้ใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับวาระการประชุมที่สำคัญ เช่น รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ที่มีนัยสำคัญ
- กรรมการบริษัทฯ ทุกคนควรเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถซักถามประธานคณะกรรมการแต่ละชุดได้โดยตรง
- บริษัทฯ จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งมีความชัดเจนและครบถ้วน รวมถึงมีการระบุรายชื่อกิจกรรมที่เข้าร่วมประชุม บันทึกประเด็นคำถามคำตอบในที่ประชุม และบันทึกการชี้แจงขั้นตอนการลงคะแนน การนับคะแนนและวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบ

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

การเผยแพร่ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 4 สัปดาห์ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่า บริษัทฯ ได้แจ้งผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับขั้นตอนการประชุมและหลักเกณฑ์ในการลงคะแนนเสียง รวมถึงสิทธิการลงคะแนนเสียง
- จะต้องมีการจัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษโดยเผยแพร่พร้อมฉบับภาษาไทย

การปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นรายย่อย

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อกรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางช่องทางต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ โดยแยกบัตรลงคะแนนเป็นรายบุคคล
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่าจะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมโดยไม่แจ้งผู้ถือหุ้นล่วงหน้า

การดูแลการใช้ข้อมูลภายใน

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้ (1) คู่สมรส (2) ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ บุคคลลำดับที่ (1) - (4) ดังกล่าว รวมเรียกว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง” โดยรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของกรรมการต้องนำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาส

เพื่อป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้เข้าทำรายการซื้อขาย/โอน หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ

- กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ (รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง) และ
- พนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ และฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ฯ ถึงความตั้งใจของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการ ที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)



ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่มีการพิจารณา เข้ามีส่วนร่วมในการตัดสินใจเรื่องนั้น

คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องพิจารณาการเข้าทำรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือ รายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความระมัดระวังรอบคอบ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด โดยการเข้าทำรายการดังกล่าวจะต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งมีเงื่อนไขเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าปกติทั่วไป และต้องมีการเปิดเผยรายละเอียดของรายการ กล่าวคือ มูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นในการเข้าทำรายการ ไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วน

3. ผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการบริษัทฯ บริหารงานบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียตามที่กฎหมายกำหนดและสนับสนุนให้มีการร่วมมือกันระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียในการสร้างความมั่นคง การสร้างงาน และการสร้างกิจการให้มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงและยั่งยืน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้เข้าถึงสารสนเทศที่จำเป็น

บริษัทฯ ต้องมีมาตรการสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการร้องเรียน การแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแจ้งเบาะแสการกระทำผิดกฎหมาย หรือจรรยาบรรณ ที่อาจส่งถึงการทุจริตหรือประพฤตินิষอบของพนักงาน หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย โดยอยู่บนพื้นฐานความเสมอภาคและความเท่าเทียมกัน

ทั้งนี้ มาตรการในการแจ้งเรื่องร้องเรียน/แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียได้อธิบายอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

- คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยสารสนเทศทั้งทางการเงินและที่ไม่ใช่ทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ เชื่อถือได้ และทันเวลา เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ได้รับทราบสารสนเทศอย่างเท่าเทียมกันตามที่กำหนดโดยกฎหมาย องค์กรและหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- สารสนเทศของบริษัทฯ จะต้องแสดงด้วยความรอบคอบ ชัดเจน กระชับรัดกุมเข้าใจง่ายและโปร่งใส สารสนเทศที่สำคัญจะต้องถูกเปิดเผยตามกฎหมายทั้งด้านบวกและด้านลบอย่างระมัดระวังโดยไม่ทำให้เกิดความสับสนและเข้าใจผิดต่อผู้ใช้สารสนเทศดังกล่าว ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงสาระสำคัญมากกว่ารูปแบบ โดยต้องแสดงรายละเอียดเงื่อนไขหรือสมมติฐานอย่างครบถ้วน
- บริษัทฯ จะต้องจัดหาช่องทางสำหรับเปิดเผยสารสนเทศที่ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้ใช้ และได้ผลลัพธ์ที่คุ้มค่ากับต้นทุนที่เสียไป
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องจัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องสนับสนุนการพัฒนาความรู้และความสามารถของผู้บริหารในการนำเสนอสารสนเทศและการเพิ่มทักษะด้านการสื่อสาร

ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (Silent Period for Investor Relations Activities)

ช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้าม “โฆษก” ผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัท พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ และการคาดการณ์ให้แก่อีเมลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

5. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ แต่งตั้งผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพ และบริหารธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของบริษัทฯ ที่วางไว้และเป็นไปตามกฎหมาย โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจริยธรรมทางธุรกิจ

5.2 โครงสร้าง บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 6 คน ดังต่อไปนี้

5.2.1 คณะกรรมการบริษัทฯ

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และไม่เกิน 12 คน โดยเป็นกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีจำนวนกรรมการอิสระไม่น้อยกว่า 3 คน
- บริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายที่เพิ่มขึ้นของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นสำคัญเพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติหลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ มีการคานอำนาจที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบที่มากขึ้น และมีความสามารถที่มากขึ้น เพื่อการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระ ทั้งนี้ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ และมีหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ คู่อำนวยการบริหารจัดการบริษัทฯ ภายใต้กรอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับบริษัทฯ เมื่อครบกำหนดตามวาระ กรรมการอาจได้รับการพิจารณาจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ได้อีก

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity)

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัครพิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ



คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี ความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถหนึ่งด้านหรือมากกว่าหนึ่งด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัท ได้แก่ ธุรกิจการเดินเรือ ทะเล การค้าระหว่างประเทศ การวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ การบัญชีระหว่างประเทศ การเงินระหว่างประเทศ กฎหมาย และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 5 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัทฯ)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งหรือเกี่ยวข้องใดๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรคอร์ส Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาเนื่องจากเหตุผลพิเศษ

นสกรรมการอิสระ (Independent Directors)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือกลุ่มของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และฝ่ายบริหารไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) กำหนด มีวาระในการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระที่เหมาะสมไม่ควรเกิน 3 วาระติดต่อกัน เว้นแต่กรรมการอิสระท่านนั้นยังคงมีความเหมาะสมในการดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการจะพิจารณาความเป็นอิสระและประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการอิสระที่อยู่เกิน 3 วาระติดต่อกัน และจะชี้แจงเหตุผลพร้อมผลการปฏิบัติหน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น

ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีกรรมการอิสระทั้งหมด 5 ท่าน

ลักษณะของกรรมการอิสระ

- มีสมาชิกอย่างน้อยหนึ่งในสาม ของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระและมีไม่ต่ำกว่า 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยการมีส่วนร่วมของกรรมการอิสระทั้งหมด

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษา ผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ให้เป็นกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่นองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

บทบาท และหน้าที่ของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่ รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครอง และบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระตลอดจนอุทิศเวลาและให้ความสนใจกับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเองเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระหรือกรณีที่ถูกร้องขอ



- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะหาผู้ที่มีความเหมาะสมมาแทนกรรมการอิสระผู้ที่ดำรงตำแหน่งครบวาระที่กำหนด รวมถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งที่ต้องนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระเพิ่มเติมนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

- คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
- กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับบริษัทฯ ได้
- คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ชาห์
 - 3) นายอิชฎ์ชาฎุ ชาห์
 - 4) นายกอดัม คุรานา
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใด ๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
- สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
- พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
- ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
- กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน

- กำกับดูแลให้มีการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
- อนุมัติงบการเงินประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดการทางการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
- ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มี ความสัมพันธ์ใด ๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและ การบริหารนโยบายที่กำหนดไว้
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึง การส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และ มีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการ ตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ
- กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุม ผู้ถือหุ้น
- อำนาจความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ คณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณ และบรรษัทภิบาลที่ดี ในระดับสูงสุด
- ปรีกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจาก คณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ



- บริหารจัดการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่น ๆ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทาพและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปีโดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น ทั้งนี้ สำหรับการประชุมในแต่ละครั้ง ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน
- เลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม และเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม
- กรรมการบริษัทฯ ต้องอุทิศเวลาและความทุ่มเทให้แก่บริษัทฯ อย่างเต็มที่ และพร้อมที่จะเข้าร่วมประชุมอย่างสม่ำเสมอ
- ในที่ประชุม ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดสรรเวลาให้เพียงพอสำหรับการนำเสนอเอกสาร รวมถึงการพิจารณาไตร่ตรอง การสอบถาม และการอภิปรายในประเด็นที่สำคัญ
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางห้ามกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้ว กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นจะออกไปจากที่ประชุม และกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องดังกล่าวได้มีการพิจารณาเสร็จสิ้นแล้ว
- ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง จะต้องมีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้
- กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ใช่กรรมการบริหารสามารถจัดการประชุมระหว่างกันเองเพื่อปรึกษาหารือในเรื่องการบริหารและผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริหาร โดยจะต้องแจ้งผลการประชุมให้กรรมการผู้จัดการทราบภายหลังการประชุมเสร็จสิ้น

การประเมินผลงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงานผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตร และสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มิบุคคลได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

หลักเกณฑ์คำตอบแทนกรรมการ

- คำตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายคำตอบแทนกรรมการเป็นคำตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

การสรรหา การแต่งตั้ง และการเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหากรรมการ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่น ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม



กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของ กรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็ม คุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการ บริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทาง ส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณา ข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการ จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตาม ที่ต้องการ หลังจากทีคณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการ บริษัท
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุม ผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวใน กรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนด ให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้า จำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดย ให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับ เลือกเข้ารับตำแหน่งอีกทีก็ได้ ขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของ คณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอ ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและ ผู้บริหารระดับสูง

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ

- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา และอนุมัติ

5.2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการ 3 คน ซึ่งถูกแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท

คุณสมบัติของกรรมการบริหาร

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี มีความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถในด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัทสำหรับการดำรงตำแหน่งในฐานะผู้บริหารระดับสูง
- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเกินกว่า 3 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัท)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งใด ๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งในระดับผู้บริหารที่ต้องปฏิบัติงานเต็มเวลา
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรคอร์ส Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่จะได้ขยายระยะเวลาเนื่องจากเหตุผลเฉพาะเจาะจง

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการบริหาร

- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้ และจะต้องลงนามโดยกรรมการบริหารสองคนพร้อมประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน



- จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
- ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความเหมาะสม และตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
- จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
- จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้
- พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับ และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

5.2.3 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายบริหาร รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และรายการที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้น

องค์ประกอบของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- ต้องมีจำนวนสมาชิกอย่างน้อย 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานหรือสมาชิกในคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- มีเลขานุการ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีหน้าที่ช่วยเหลืองานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งปัจจุบันเลขานุการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการด้วย
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- ต้องได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือผู้ถือหุ้น ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- สมาชิกทุกคนในคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ต้องเป็นกรรมการอิสระ

- ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย และบริษัทย่อยลำดับเดียวกันที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการถือหุ้นโดยบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย
- แสดงความเห็นได้อย่างเป็นอิสระ ไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และรวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียในลักษณะดังกล่าวในปัจจุบันและ 2 ปีก่อนได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ไม่เป็นผู้เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง
- สามารถปฏิบัติหน้าที่และแสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ได้โดยอิสระ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว
- มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายและข้อบังคับตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
- สมาชิกของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ อย่างน้อย 1 คน ต้องมีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
- ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
- สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่น ๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
- พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน



- กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้แน่ใจว่ามีปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
- สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลและการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำ ความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ
- จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

5.2.4 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อกำหนดนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีระบบหรือกระบวนการบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเหมาะสมโดยได้กำหนดองค์ประกอบ ขอบเขตอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมาย

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ อย่างน้อย 3 คน
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธาน หรือสมาชิกในคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- มีเลขานุการซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ช่วยเหลืองานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งปัจจุบันผู้ตรวจสอบภายในได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- สมาชิกอย่างน้อย (1) คนในคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ต้องเป็นกรรมการอิสระ

การประชุม

- การประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงอาจจัดให้มีการประชุมอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ความรับผิดชอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- กำหนดนโยบายและแผนจัดการความเสี่ยงและกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร
- กำหนดความเสี่ยงต่างๆ ของบริษัทฯ จากการประกอบธุรกิจ

- เสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้องและความเสี่ยงที่บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย
- กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ได้รับการพิจารณาในการระบุความเสี่ยง ผลกระทบ และมีการประเมินโอกาสที่จะเกิดอย่างเหมาะสม การจัดลำดับความเสี่ยงที่สำคัญ และการกำหนดวิธีการลดความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
- ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามกรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมถึงข้อเสนอแนะของกรอบการทำงานสำหรับการควบคุมภายใน
- รายงานความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงสถานะของความเสี่ยง ความคืบหน้าในการจัดการความเสี่ยง และผลของการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สื่อสาร ประสานงาน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในเรื่องการบริหารจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5.2.5 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา (รับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือยกเลิกทั้งหมด) เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้การนำเสนอคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการแต่นำคำตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

องค์ประกอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

- มีจำนวนสมาชิกอย่างน้อย 3 คน
- สมาชิกส่วนใหญ่ของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วยกรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เป็นกรรมการอิสระ
- สมาชิกของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนที่นอกเหนือจาก (2) และ (3) เป็นกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานหรือสมาชิกในคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ หรือบริษัทร่วม
- ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือหรือบริษัทร่วม
- แสดงความเห็นได้อย่างเป็นอิสระและในปัจจุบันไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม
- ไม่เป็นผู้เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหารของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือบริษัทร่วม



- ไม่ใช่ผู้ที่ถูกแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริหารหรือผู้บริหารของบริษัทฯ
- สามารถปฏิบัติหน้าที่แสดงความเห็นและรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้บริหารของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บริษัทฯ ดังนี้

- กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอแนวทางต่อคณะกรรมการบริษัท
- นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อรับคำแนะนำและแสดงความเห็นและเสนอความเห็นดังกล่าวเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

5.2.6 คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทเพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัท อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือยกเลิก หรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัท)

องค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหา

- สมาชิกของคณะกรรมการสรรหาทั้งหมดเป็นกรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการสรรหา เป็นกรรมการอิสระ
- ประธานกรรมการบริษัท ไม่เป็นประธานคณะกรรมการสรรหาหรือสมาชิกในคณะกรรมการสรรหา
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของกรรมการสรรหา

- มีคุณสมบัติเดียวกันกับกรรมการอิสระ

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังนี้

- กำหนดแนวทางในการคัดเลือก แต่งตั้ง บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัท และจัดทำแผนการสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
- นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท
- ดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท

- จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

6. การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณทางธุรกิจและแนวปฏิบัติ ตลอดจนนโยบายอื่นๆ ของบริษัทฯ ใช้บังคับกับบริษัทย่อยของบริษัทฯ และบริษัทร่วม¹ (ตามความเหมาะสม) เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่าตั้งอยู่ที่ใด ปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ เหล่านี้เช่นเดียวกัน บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม¹ การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- โดยทั่วไป กรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ดี จำนวนกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ
- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ
- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย

¹ “บริษัทร่วม” หมายความว่า

- (ก) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละยี่สิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท
- (ข) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

7. นโยบายการควบคุมและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายซึ่งองค์กรอาจต้องเผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทางธุรกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในทุกด้านและครอบคลุมปัจจัยความเสี่ยงของธุรกิจโดยกำหนดแนวทางในการปฏิบัติภายในบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาจากโอกาสที่จะเกิด และระดับความรุนแรงของผลกระทบโดยมีการกำหนดมาตรการในการป้องกันแก้ไข การลดความเสี่ยงระบบการรายงานและกระบวนการติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอโดยรวมถึงการให้ความสำคัญกับสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า ปัจจุบันบริษัทฯ ได้แบ่งประเภท



ความเสี่ยงที่สำคัญๆ ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน (Operation Risk)
2. ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk)
3. ความเสี่ยงทางการตลาด (Market Risk)
4. ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ (Capacity Replacement and Expansion Risk)

บริษัทฯ ได้อธิบายและเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญไว้ในรายงานประจำปีซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบการสอบทานระบบควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ประเมินความเสี่ยงและประเมินกิจกรรมควบคุมในระดับปฏิบัติการภายในองค์กร รวมถึงการสอบทานรายงานทางการเงิน และข้อมูลการบริหารความเสี่ยงโดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกไตรมาส

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงขององค์กร และเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบหรือกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบของความเสี่ยงต่อธุรกิจของบริษัทฯ

8. จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการจัดให้มีการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินธุรกิจต่างๆ ของบริษัทฯ ถูกต้องตามกฎหมายและมีจริยธรรมที่ดี กรรมการและพนักงานทุกคนจะต้องทราบถึงหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ โดยควรมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ทันกับความต้องการของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นที่เปลี่ยนไป ทั้งนี้รายละเอียดได้เปิดเผยไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ



เอกสารแนบ 4 – คู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติ

สารจากคณะกรรมการ

คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

ถึงกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกท่าน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความชอบธรรมและมุ่งมั่นสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้นรวมถึงการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้ เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นในหลักการของการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์มีจริยธรรม และความรับผิดชอบต่อ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ได้ถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนต่อบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ความซื่อสัตย์ สุจริต ความจริงใจ และความสมเหตุสมผล

เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่พัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงทบทวนจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัตินี้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีตามหลักสากล และเป็นไปตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่ม

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคน จะต้องรับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและข้อปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจนี้อย่างเคร่งครัด เพื่อบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจและเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ถือหุ้นและสังคม

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

นายคาลิต มอยนูดิน อาซิม

กรรมการผู้จัดการ



คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

คำจำกัดความ

จริยธรรมธุรกิจ หมายถึง คุณความดี ความสัตย์จริง ความยุติธรรม และความถูกต้อง ซึ่งเป็นข้อพึงปฏิบัติในการประกอบธุรกิจ แนวทางปฏิบัติ คือ แนวทางการประพฤติตนเพื่อรักษาและส่งเสริมเกียรติคุณและชื่อเสียง

หลักการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่น ดังต่อไปนี้

- **ความซื่อสัตย์ (Honesty)**

ผู้บริหารควรมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องและไม่ทำให้เกิดความเข้าใจผิดโดยเจตนาหรือหลอกลวงผู้อื่นโดยการบิดเบือนสารสนเทศ พูดยุติธรรม พูดยุติธรรมบางส่วน รวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติ ในหน้าที่ของตน

- **คุณธรรม (Integrity)**

ผู้บริหารควรแสดงออกถึงความซื่อสัตย์ของตนและความกล้าหาญในการทำตามสิ่งที่คิดว่าถูกต้อง ถึงแม้ว่าจะมีแรงกดดันให้ทำตรงกันข้าม และควรเป็นคนที่ยึดมั่นในหลักการ นำเอาพรหมวิหาร และมีความเที่ยงธรรม รวมไปถึงควรต่อสู้เพื่อความเชื่อของตนและไม่ยอมละทิ้งหลักการเพื่อวัตถุประสงค์ใดๆ ที่จะทำให้ตนเองกลายเป็นคนหลอกลวงหรือไม่มีคุณธรรม

- **ความน่าเชื่อถือไว้วางใจ (Trust worthiness)**

ผู้บริหารควรเปิดเผยข้อเท็จจริงและจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแก้ไขความเข้าใจผิดใดๆ ควรพยายามทุกวิถีทางที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุคำมั่นสัญญาของตน และไม่ควรรื้อฟื้นเรื่องที่มีอยู่หรือใช้การตีความทางกฎหมายในทางที่ไม่ถูกต้อง เพื่อเป็นข้ออ้างในการไม่ให้ความร่วมมือหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดตามสัญญา

- **ความจงรักภักดี (Loyalty)**

ผู้บริหารควรแสดงความจงรักภักดีต่อบริษัทฯ โดยการอุทิศตนต่อหน้าที่ และต่อบุคคลอื่นให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลเมื่อถูกร้องขอ ผู้บริหารไม่ควรใช้หรือเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับเพื่อผลประโยชน์ของตนเอง ในทางตรงกันข้าม ควรดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระมีความเป็นมืออาชีพหลีกเลี่ยงความประพฤติที่ไม่เหมาะสมและความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมทั้งมีความซื่อสัตย์ต่อบริษัทฯ และผู้ร่วมงาน นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้บริหารประสงค์ที่จะลาออก ผู้บริหารควรบอกกล่าวบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างเหมาะสม รวมถึงเก็บรักษาข้อมูลของบริษัทฯ ไว้เป็นความลับและไม่ควรใช้ตำแหน่งหน้าที่การงานเดิมเพื่อประโยชน์ส่วนตน

- **ความยุติธรรม (Fairness)**

ผู้บริหารควรมีความยุติธรรมและคุณธรรมต่อทุกคน ไม่ใช้อำนาจตามอำเภอใจ และไม่ใช้วิธีการโกงหรือวิธีการที่ไม่เหมาะสมเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์หรือข้อได้เปรียบจากความเข้าใจผิดหรือจากความทุกข์ของผู้อื่น โดยผู้บริหารที่มีใจยุติธรรมควรเปิดเผยข้อตกลงสำหรับการพิจารณาและปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เปิดใจยอมรับความเห็นที่ไม่ตรงกัน และเต็มใจที่จะยอมรับเมื่อทำผิด และพร้อมเปลี่ยนจุดยืนและความเชื่อที่มีอยู่ไปสู่สิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม

- **การเห็นอกเห็นใจผู้อื่น (Concern for others)**

ผู้บริหารควรเอาใจใส่ เห็นอกเห็นใจ เมตตาปราณีและหวังดีต่อผู้อื่น ตามหลักการที่ว่า “ให้ปฏิบัติต่อผู้อื่นเช่นเดียวกับที่ ต้องการให้ผู้อื่นปฏิบัติต่อเรา” ผู้บริหารควรช่วยเหลือผู้อื่นในสิ่งที่บุคคลนั้นมีความจำเป็น รวมไปถึงการค้นหาวิธีที่เหมาะสมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ ในทางที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลประโยชน์ของผู้อื่น



• การเคารพต่อหลักสิทธิมนุษยชนสากล (Respect for International Human Rights Principles)

ผู้บริหารควรเคารพในเกียรติของแต่ละบุคคล ความมีอิสระ ความเป็นส่วนตัว การมีสิทธิอันชอบธรรมตามกฎหมาย และสิทธิมนุษยชน และผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้บริหารควร ตัดสินใจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นกลางและปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่แบ่งแยกเพศ ชนชั้น หรือเชื้อชาติ

บริษัทฯ กำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนสากล อย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงาน หรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่จะเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล

• การปฏิบัติหน้าที่อย่างดี (Commitment to Excellence)

ผู้บริหารควรปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างดีเยี่ยม กล่าวคือ ควรเป็นผู้มีความรู้ มีการเตรียมพร้อม ทำงานหนักเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะ เพื่อให้สามารถจัดการกับทุกเรื่องที่อยู่ในความรับผิดชอบ

• ภาวะผู้นำ (Leadership)

ผู้บริหารควรตระหนักถึงความรับผิดชอบและภาวะความเป็นผู้นำของตน และควรแสวงหาและปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่ดีเพื่อประโยชน์สำหรับตนเองและองค์กร นอกจากนี้ ผู้บริหารควรสร้างสภาพแวดล้อมที่ให้ความสำคัญต่อหลักการและจริยธรรมในการตัดสินใจ

• ชื่อเสียงและคุณสสุ (Reputation and Morale)

ผู้บริหารระดับสูงควรปกป้องและสร้างชื่อเสียงของบริษัทฯ และสร้างขวัญกำลังใจให้แก่พนักงาน ไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันอาจทำลายความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับพนักงาน ในทางกลับกัน พนักงานทุกคนต้องดำเนินการใดๆ ที่จำเป็นไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการแก้ไขหรือป้องกันพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องเหมาะสมของผู้อื่น

• ความรับผิดชอบตามหน้าที่ (Accountability)

ผู้บริหารควรตระหนักและมีความรับผิดชอบโดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมธุรกิจด้านล่างนี้ ประกอบการตัดสินใจและการละเว้นใดๆ เพื่อบริษัทฯ ตนเอง ผู้ร่วมงาน และชุมชน

หลักจริยธรรมธุรกิจ (Business Ethics)

1. นโยบายการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(Policy on Compliance with the Law and Relevant Rules and Regulations)

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ในทุกพื้นที่ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ และได้วางนโยบาย ดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและเคารพจารีตประเพณีของประเทศที่บริษัทฯ เข้าไปดำเนินธุรกิจ
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด



- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องไม่ช่วยเหลือ สนับสนุน หรือวางแผนในการหลีกเลี่ยงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลและรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งมีแนวปฏิบัติดังนี้

- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการเช่นนั้นเสมือนทำกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ดี ก่อนเข้าทำรายการดังกล่าว จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนและได้รับการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจของบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ
- ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานหรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการที่แข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือกิจการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ จะต้องแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร หรือ พนักงานไปเป็นกรรมการ หุ้นส่วน ที่ปรึกษา หรือมีส่วนร่วมในบริษัทอื่น หรือองค์กรทางธุรกิจอื่น การดำรงตำแหน่งนั้นจะต้องไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในบริษัทฯ

3. นโยบายการรักษาข้อมูลความลับ (Confidentiality of Information)

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลของบริษัทฯ โดยปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานให้ความสำคัญต่อการเก็บรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ โดยเฉพาะข้อมูลภายในที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือราคาหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งมี แนวปฏิบัติดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่ใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการดำรงตำแหน่งหรือจากการทำงานของตนในการหาประโยชน์ส่วนตนหรือเพื่อทำธุรกิจหรือกระทำการใดๆ อันเป็นการแข่งขันกับบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่ใช้ข้อมูลที่มีได้เปิดเผยให้ทราบโดยทั่วไปซึ่งอาจมีผลกระทบกับราคาหุ้น (ข้อมูลภายใน) และต้องละเว้นการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ในช่วงเวลาที่จะมีการประกาศข้อมูลสำคัญตามนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งได้ระบุช่วงเวลาของการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ นอกจากนี้ ไม่ควรให้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ แก่บุคคลอื่น เพื่อใช้ซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่เปิดเผยข้อมูลความลับทางธุรกิจของบริษัทฯ ต่อบุคคลภายนอก โดยเฉพาะคู่แข่งของบริษัทฯ แม้หลังพ้นสภาพการเป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัทฯ ไปแล้ว

4. นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ (Properties Protection)

บริษัทฯ คาดหวังให้ผู้บริหารและพนักงาน ใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด รวมไปถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ และดูแลลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้



4.1 การปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ

- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพที่สุดเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทฯ มิให้เสื่อมหรือสูญหายโดยไม่เหมาะสม
- กำหนดและปฏิบัติตามมาตรการเชิงป้องกันและขั้นตอนการดำเนินการที่เหมาะสม รวมไปถึงจัดทำประกันภัยที่เกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ การลักทรัพย์ และความเสี่ยงหรือความเสียหายอื่นๆ

4.2 การจัดทำเอกสาร

- ผู้บริหารและพนักงานจะต้องจัดทำเอกสารด้วยความสุจริต ความรอบคอบ และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
- ห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานปลอมแปลงจดหมาย รายงาน หรือเอกสารของบริษัทฯ

4.3 การใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ

- คอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลต่างๆที่ใช้ในการปฏิบัติงานถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทฯ ผู้บริหารและพนักงานไม่ควรใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ส่วนตัว
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยรหัสประจำตัว (Password) ที่ใช้ในการเข้าถึงระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยข้อมูลที่อยู่ในระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปลี่ยนแปลง ทำซ้ำ ลบทิ้ง หรือทำลายข้อมูลของบริษัทฯ โดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้ซอฟต์แวร์ที่ผิดกฎหมาย ไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ และห้ามใช้ซอฟต์แวร์ลิขสิทธิ์โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์นั้น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้อีเมลของบริษัทฯ ในการส่งต่อข้อความที่เสื่อมเสีย น่ารังเกียจ ลามก หหมิ่นประมาท หรือสร้างความรำคาญให้กับผู้อื่น
- ผู้บริหารและพนักงานควรใช้อินเทอร์เน็ตในการแสวงหาข้อมูลและความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน และต้องไม่เข้าเว็บไซต์ที่ผิดกฎหมายหรือละเมิดศีลธรรมอันดีงาม
- พนักงานควรใช้อุปกรณ์สื่อสารที่บริษัทฯ จัดให้ อาทิ โทรศัพท์ โทรสาร และโทรศัพท์มือถือ อย่างมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบและความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นหลัก

5. จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ กำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นด้วยความรอบคอบและความระมัดระวัง

6. นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือของบริษัทฯในเครือ บริษัทฯ วางนโยบายโดยต่อต้านพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความสำคัญอย่างมากกับรายการที่เกี่ยวข้องกับการติดสินบนและการคอร์รัปชัน (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ จะถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางในการรายงานเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับบุคคลใดที่ร้องเรียน หรือให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว



7. นโยบายการให้หรือรับของขวัญและการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม

การตัดสินใจทางธุรกิจไม่ควรขึ้นอยู่กับการให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ และ/หรือ การเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสมจากความสัมพันธ์ทางธุรกิจ การคัดเลือกซัพพลายเออร์ และหุ้นส่วนทางธุรกิจ เช่นเดียวกันกับการคัดเลือกของลูกค้าของบริษัทฯ ต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เหมาะสม เช่น ราคา คุณภาพ การบริการ และมูลค่า เป็นต้น บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานปฏิบัติตามแนวทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือภาพลักษณ์ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในการทำธุรกิจหรือการตกลงทำธุรกิจระหว่างบริษัทกับบุคคลภายนอก เนื่องจากการให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ และการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม อาจถือเป็นการตัดสินใจที่ผิด ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง หรือเป็นการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการตัดสินใจ และ/หรือ การคอร์รัปชัน

บริษัทฯ กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการให้และรับของขวัญ และการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม ดังนี้

- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเรียกรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง จากลูกค้าและ/หรือ บุคคลอื่นที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยเด็ดขาด
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเสนอของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง ให้แก่ ลูกค้า หรือบุคคลอื่นใด เพื่อจูงใจให้บุคคลเหล่านั้นปฏิบัติในทางที่มิชอบ
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสมในทุกสถานการณ์ แก่/จากลูกค้า และบุคคลภายนอกที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ (รวมถึงหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานกึ่งภาครัฐ หน่วยงานกึ่งรัฐกิจเอกชน ซัพพลายเออร์ ธนาคาร หรือผู้ให้บริการ) อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของขวัญนั้นต้องมีโลโก้หรือสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ให้ และเป็นการให้ทั่วไป (ไม่เฉพาะเจาะจง) สำหรับให้แก่ลูกค้า หรือ คู่ค้าของบริษัทผู้ให้ และไม่เกี่ยวข้องกับข้อผูกมัดใดๆทางธุรกิจ
- การเลี้ยงรับรองที่เป็นปกติทางธุรกิจ เช่น การเลี้ยงต้อนรับ อาหารเช้า อาหาร หรือการเลี้ยงรับรองที่มีลักษณะเช่นเดียวกันอื่นๆ และที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจโดยตรงหรือที่เป็นประเพณีนั้นไม่เข้าข่ายตามข้อกำหนดนี้ หากการเลี้ยงรับรองดังกล่าวมีมูลค่าที่เหมาะสมและต้องไม่เป็นการผูกมัดใดๆทางธุรกิจ

8. การป้องกันการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมสูงสุด ซึ่งรวมถึงการห้ามและป้องกันการฟอกเงิน หรือกิจกรรมใดๆ ที่เอื้ออำนวยในการฟอกเงิน หรือการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้ายหรืออาชญากรรมใดๆ ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะทำธุรกิจกับองค์กรหรือลูกค้าที่ประกอบกิจการที่ชอบด้วยกฎหมาย และไม่เป็นผู้ที่ทราบกันว่ามีแหล่งเงินทุนที่ผิดกฎหมาย
- ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการฟอกเงิน และกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการฟอกเงินของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจของบริษัทฯ

9. การจัดซื้อ

การจัดซื้อต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในระเบียบของบริษัทฯและมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยการตัดสินใจจัดซื้อจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของราคา คุณภาพและบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดซื้อ ดังนี้

- การจัดซื้อต้องดำเนินการตามระเบียบวิธีการจัดซื้อตามที่บริษัทฯ กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดไว้
- หลีกเลี่ยงการจัดซื้อที่คู่สัญญามีความเกี่ยวข้องกับตนเอง เช่น เป็นสมาชิกในครอบครัว ญาติสนิท หรือกิจการที่ตน



เป็นเจ้าของ หรือถือหุ้นอยู่

- การจัดซื้อควรพิจารณาเลือกคู่สัญญาที่เป็นนิติบุคคลก่อนบุคคลธรรมดา เว้นแต่ในกรณีที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะบุคคล หรือ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ
- หลีกเลี่ยงการใช้ข้อมูลที่ได้ทราบอันเนื่องมาจากการจัดซื้อ เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับตนเอง หรือผู้อื่น

10. การทำธุรกรรมกับภาครัฐ

ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐหรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม การสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันหรือการกระทำใดๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นก็สามารถทำได้ เช่น การไปแสดงความยินดีหรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่างๆ เป็นต้น

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับการจัดทำธุรกรรมกับภาครัฐ ดังนี้

- ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสม และตรงไปตรงมา เมื่อต้องมีการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานของรัฐ
- ตระหนักเสมอว่ากฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือขนบธรรมเนียมประเพณีต่างๆ ของแต่ละท้องถิ่นอาจมีเงื่อนไข ขั้นตอน หรือวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน
- ปฏิบัติตามกฎหมายในแต่ละประเทศ และ/หรือ ในท้องถิ่นเมื่อมีการว่าจ้างพนักงานของรัฐ ทั้งในกรณีว่าจ้างเพื่อมาเป็นที่ปรึกษา หรือเป็นพนักงานของบริษัทฯ โดยเงื่อนไขในการว่าจ้างต้องโปร่งใสและเหมาะสม

แนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ (Code of Conduct)

1. แนวทางปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการตัดสินใจและการกระทำใดๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องโดยภาพรวม
- ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีอาชีพด้วยความรู้ความชำนาญ ความมุ่งมั่นและมีความรอบคอบระมัดระวัง มองเห็นปัญหาล่วงหน้าและหาวิธีการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานดังกล่าวไว้ รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ความรู้และทักษะในการจัดการบริษัทฯ อย่างเต็มความรู้ความสามารถ
- ไม่หาประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการนำข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยหรือที่เป็นความลับไปใช้หรือนำไปเปิดเผยกับบุคคลภายนอกหรือกระทำการอันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- จัดให้มีการดูแล การตรวจสอบ ทั้งภายในบริษัทฯ และสภาพแวดล้อมของบริษัทฯโดยสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการปฏิบัติตามนโยบายและกระบวนการที่กำหนด
- จัดให้มีการรายงานสารสนเทศที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และสม่ำเสมอ รวมถึงจัดให้มีการรายงานแนวโน้มในอนาคตของบริษัทบนพื้นฐานของความเป็นไปได้และมีข้อมูลสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รักษามาตรฐานอุตสาหกรรมและกำหนดแนวทางปฏิบัติให้ทันต่อเหตุการณ์ มีเอกสารหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการดำเนินการควบคุมและการดูแลรักษาให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดสำหรับนำไปใช้ปฏิบัติในทุกระดับของการจัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าธุรกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง มีการแบ่งแยกกิจกรรมดำเนินธุรกิจ และจัดให้มีการอนุมัติการดำเนินการที่เหมาะสมเป็นไปตามที่กฎหมายและข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้อง



- พัฒนาศักยภาพให้บรรลุถึงเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และเป็นมาตรฐานที่ยอมรับ
- ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัทฯ

2. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ

- กำหนดทิศทาง เป้าหมาย นโยบาย และกลยุทธ์ทางธุรกิจ
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- ติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
- พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ และกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการให้ชัดเจน และเหมาะสม
- พิจารณาการทำการทางธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและความซื่อสัตย์สุจริต
- จัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และพิจารณาการประกอบกิจการอย่างเหมาะสม
- ประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ
- จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ

3. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะผู้บริหาร

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความตั้งใจและความซื่อสัตย์สุจริต
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและพิจารณาอย่างสม่ำเสมอ

4. แนวทางปฏิบัติสำหรับกรรมการบริษัทฯ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าฝ่ายจัดการได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ และไม่มีข้อมูลรั่วไหลของข้อมูลดังกล่าวไปสู่ภายนอก และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- หลีกเลี่ยงการกระทำหรือการตัดสินใจ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

5. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขาธิการบริษัทฯ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ



- ดูแลการดำเนินการต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ และบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- จัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการ รวมทั้งจัดเตรียมรายงานการประชุมดังกล่าวอย่างครบถ้วนและทันเวลา
- เป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสารที่ดีระหว่างกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ รวมถึงรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง

6. แนวทางปฏิบัติของพนักงาน

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณที่ดี
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- พึงรักษาความสามัคคีในหมู่เพื่อนร่วมงานและพนักงาน

7. นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ดังนั้น บริษัทฯ จึงส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งรวมถึงพนักงาน ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ หน่วยราชการ ชุมชน และสังคม โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติซึ่งบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน

แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย มีดังต่อไปนี้

แนวทางปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและและกลุ่มผู้ลงทุนสถาบันการเงิน รวมถึงเจ้าหนี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้ข้อมูลภายใน ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม

แนวทางปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทฯ ต้องปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ใส่ใจและให้บริการลูกค้าด้วยความรับผิดชอบสูงสุด ด้วยการสร้างและการรักษามาตรฐานการให้บริการที่ดี ควรเก็บรักษาความลับความลับของลูกค้าเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยไม่มีการเปิดเผย เว้นแต่เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลนั้น รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดค่าบริการ คุณภาพและความปลอดภัย

แนวทางปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือ เจ้าหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายให้มีการปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือ เจ้าหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย และหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ จะต้องแน่ใจว่ามีการปฏิบัติที่ดีในเรื่องการจัดซื้อจากซัพพลายเออร์โดยบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการค้าต่างๆ รวมทั้งเงื่อนไขการกู้เงินจากเจ้าหนี้สถาบันการเงินต่างๆ วัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระหนี้ หลักประกัน



และข้อตกลงอื่นๆ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดในสัญญาได้ บริษัทจะต้องรีบแจ้งให้คู่ค้า และ/หรือ ซัพพลายเออร์ทราบทันที เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการแก้ปัญหา

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกซัพพลายเออร์มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ต้องคัดเลือกซัพพลายเออร์โดยพิจารณาจากความสามารถในการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของต้นทุน ประสิทธิภาพ รวมถึงความเชี่ยวชาญ สถานะการเงิน โดยบุคคลเหล่านั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- คำนึงถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและการให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เป็นสำคัญในการคัดเลือกซัพพลายเออร์
- ในกรณีที่ซัพพลายเออร์เดิมไม่เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของบริษัทฯ ฝ่ายจัดซื้อของบริษัทฯ ต้องค้นหาและเสนอให้มีคู่ค้ารายใหม่ๆ เข้ามา

แนวทางปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมถึงละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้า หรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

แนวทางปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทฯ กำหนดวิธีการจ้างงานซึ่งให้โอกาสที่เท่าเทียมกันแก่พนักงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับแนวโน้มอุตสาหกรรมในอนาคต

แนวทางปฏิบัติต่อชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ต้องมีความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนและการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด และพยายามที่จะให้มีการซึมซับในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ คาดหวังที่จะดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม โดยรักษายานบรรณนิยมและประเพณีท้องถิ่นของประเทศที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ และมีนโยบายในการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน รวมถึงมีส่วนร่วมในการยกระดับคุณภาพของชีวิต ทั้งที่โดยบริษัทฯ ดำเนินการเอง และ/หรือ โดยการร่วมมือกับภาครัฐและชุมชน

8. นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งมั่นดำเนินธุรกิจตามมาตรฐานสูงสุดในการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังนี้

- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมของประเทศ ที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ
- ปฏิบัติตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่องเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อเป็นการปกป้องชีวิตและทรัพย์สินของบริษัทฯ และของพนักงานทุกคน
- ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับสุขอนามัย ความปลอดภัยในทุกระดับ ตลอดจนสนับสนุนวิธีการและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายของอุตสาหกรรม
- เปิดเผยข้อมูลที่เป็นจริง ในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ



9. นโยบายด้านภาษี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการเป็นผู้เสียภาษีที่มีความรับผิดชอบและการชำระภาษีที่ตรงต่อเวลาซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการนำไปสู่ความยั่งยืนในระยะยาวและสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย บริษัทฯ ยึดมั่นในหลักการบริหารจัดการภาษีที่เป็นธรรม บนหลักการของความถูกต้อง ความโปร่งใสและเชื่อถือได้ โดยมีแนวทางการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ทำให้แน่ใจว่า การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับภาษีในแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินการ รวมถึงการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ ยื่นแบบภาษีและชำระภาษีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด
- บริษัทฯ ประเมินผลกระทบทางภาษี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางกฎหมายและข้อบังคับด้านภาษีต่างๆ
- บริษัทฯ พิจารณาใช้ที่ปรึกษาทางภาษีสำหรับรายการทางธุรกิจที่มีความซับซ้อน เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ มีส่วนร่วมในการเจรจาอย่างเปิดเผย และโปร่งใส และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานทางด้านภาษีต่างๆ ของภาครัฐ
- บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแผนกบัญชีและการเงินเข้ารับการอบรมด้านภาษีต่างๆ เพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานมีความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านภาษีสำหรับธุรกิจบริษัทฯ อย่างเพียงพอ

10. นโยบายการแจ้งเบาะแส

เพื่อให้การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

เลขที่ 217/79 คริสตัลการ์เด้นคอนโดมิเนียม ซอย สุขุมวิท 4 ถนน สุขุมวิท

คลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติเมื่อได้รับการแจ้งเบาะแส มีดังนี้

ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อได้รับเบาะแส

- เมื่อได้รับข้อร้องเรียนคุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นผู้รับเรื่องร้องเรียน จะดำเนินการตรวจสอบและรวบรวมข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น และนำไปปรึกษากับประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือ กรรมการท่านอื่นในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาข้อร้องเรียนจะพิจารณาเกี่ยวกับขั้นตอนการสืบสวนและวิธีการสืบสวนที่เหมาะสม กรรมการที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาไม่ดำเนินการใดๆ หากพบว่าข้อร้องเรียนนั้นไม่มีนัยสำคัญหรือผู้ร้องเรียนได้รับผลประโยชน์จากการร้องเรียน
- ข้อร้องเรียนบางกรณีสามารถแก้ไขได้ด้วยข้อตกลงร่วมกันโดยปราศจากการสืบสวน โดยมีพนักงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณา



- ในกรณีที่ต้องมีการสืบสวน กรรมการผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาข้อร้องเรียนอาจมอบหมายให้บุคคลที่มีความเหมาะสมดำเนินการสืบสวนต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นเรื่องสำคัญ ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจขอคำปรึกษาจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือผู้บริหารระดับสูง ผู้สอบบัญชีภายนอก และ/หรือ ที่ปรึกษากฎหมาย ตามความเหมาะสม เพื่อช่วยในการสืบสวนและวิเคราะห์หาข้อสรุป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายควรดำเนินการสืบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริง ภายใต้กรอบเวลาที่เหมาะสม และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่ข้อร้องเรียนเป็นเรื่องสำคัญ เช่น เป็นเรื่องที่กระทบต่อชื่อเสียง ภาพลักษณ์ หรือฐานะทางการเงินของบริษัทฯ หรือขัดแย้งกับนโยบายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือเกี่ยวข้องกับผู้บริหารระดับสูง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องรายงานผลการสืบสวน ข้อคิดเห็น และมาตรการดำเนินการที่เหมาะสม ต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจรายงานถึงความลับ/ผลการสืบสวนให้ผู้ร้องเรียนทราบ ในกรณีที่ผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้ถ้อยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

การปกป้องผู้รายงาน

ผู้ร้องเรียนซึ่งเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯ ที่ได้รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความ เป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

นโยบายการแจ้งเบาะแสมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯ แจ้งข้อร้องเรียนและให้ข้อมูลเบาะแสดังกล่าวเกี่ยวกับความไม่ถูกต้องที่เกิดขึ้นในบริษัทฯ และเพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามหลัก จริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ รวมถึงนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่พนักงานผู้แจ้งเบาะแส ในเรื่องที่ตนรู้ว่าเป็นเท็จ พนักงานดังกล่าวจะต้องได้รับการลงโทษทางวินัย เช่นการเลิกจ้าง และอาจต้องรับผิดชอบ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทฯ

การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

11. การบังคับใช้จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนที่จะต้องปฏิบัติตาม คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้อย่างเคร่งครัด หัวหน้างานทุกระดับต้องเป็นผู้นำในการปฏิบัติตามคู่มือนี้ และจะต้องรับผิดชอบโดยถือเป็นเรื่องสำคัญที่จะดำเนินการให้พนักงานภายใต้บังคับบัญชาของตนทราบ เข้าใจ และปฏิบัติตามคู่มือนี้ อย่างจริงจัง



บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

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

Email : ir@preciousshipping.com

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