



บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)



รายงานประจำปี 2564

วิสัยทัศน์ และ พันธกิจ ของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก
โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก



ค่านิยม



ความซื่อสัตย์สุจริต



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



นวัตกรรม



จุดเด่นทางการเงิน

7 จุดเด่นทางการเงิน

รายงานจากคณะกรรมการ

11 รายงานจากคณะกรรมการ

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินการ

50 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

56 ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

71 กองเรือ

72 โครงสร้างกลุ่มบริษัท

74 ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

79 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

80 การบริหารความเสี่ยง และ ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

90 รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

148 คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

162 ข้อพิพาททางกฎหมาย

สารบัญ

ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ

164 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

170 โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร

184 รายงานการกำกับดูแลกิจการ

209 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
และกำกับดูแลกิจการ

212 รายงานคณะกรรมการบริหาร

213 รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

214 รายงานคณะกรรมการสรรหา

215 รายงานคณะกรรมการพิจารณาข้อตอบแทน

216 การควบคุมภายใน

218 รายการที่เกี่ยวข้องกัน

ส่วนที่ 3 ผลการดำเนินงานทางการเงิน

224 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ
ต่อรายงานทางการเงิน

225 งบการเงิน

เอกสารแนบ

331 รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร

355 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

356 คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

374 คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

387 ใบรับรองการตรวจสอบการปล่อยก๊าซ
เรือนกระจก





จุดเด่นทางการเงิน



จุดเด่นทางการเงิน

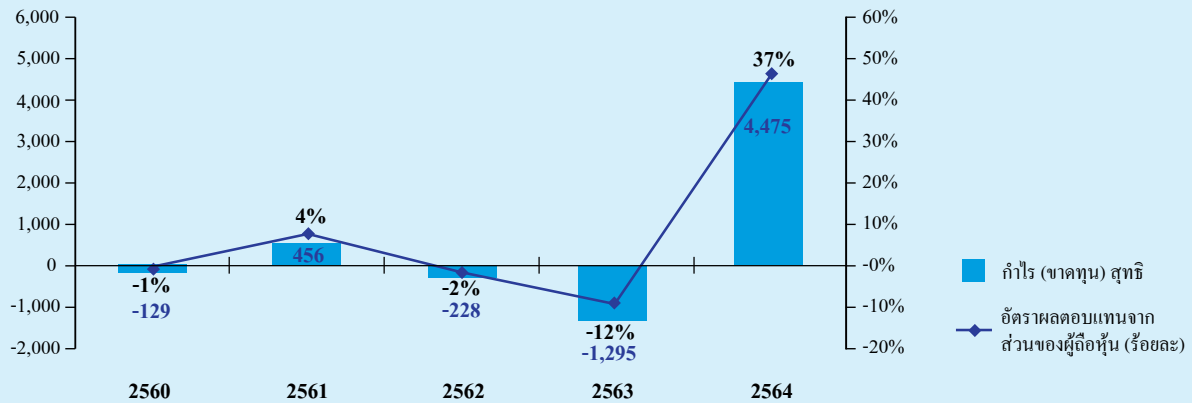
หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2564	2563	2562	2561	2560
รายได้จากการเดินเรือ	8,611.75	3,726.30	4,144.28	4,929.11	4,328.90
ต้นทุนการเดินเรือ	2,085.50	2,009.05	1,984.15	2,065.54	1,990.23
กำไรขั้นต้น	6,526.25	1,717.25	2,160.13	2,863.57	2,338.67
รายได้รวม	8,814.29	3,751.06	4,183.03	4,970.12	4,394.63
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ และขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท)	3,146.83	2,970.56	3,245.23	3,351.25	3,364.08
ค่าเสื่อมราคา	1,213.65	1,213.01	1,183.43	1,184.95	1,169.84
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	0.00	868.72	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	22.80	10.81	19.85	24.42	10.00
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	4,476.61	(1,290.42)	(225.78)	458.34	(129.29)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	1.68	4.44	2.71	2.14	0.19
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	4,474.93	(1,294.85)	(228.49)	456.20	(129.48)
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,809.51	1,937.89	1,680.52	2,317.15	2,250.59
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	20,284.98	19,124.56	20,097.55	22,409.26	23,474.67
สินทรัพย์รวม	23,530.50	21,396.85	25,060.55	27,836.91	28,833.24
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,916.60	3,339.31	4,712.25	2,308.47	1,333.91
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6,809.26	4,730.34	5,011.89	7,150.29	9,483.37
หนี้สินรวม	9,165.49	11,262.56	13,501.50	15,141.45	16,497.75
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.29	1,559.29	1,559.29	1,559.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	14,365.02	10,134.29	11,559.05	12,695.46	12,335.49
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,895.43	1,863.96	1,890.41	2,256.03	2,010.43
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(235.35)	997.09	(427.48)	(272.23)	(1,636.57)
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,422.60)	(2,928.40)	(2,009.32)	(1,983.65)	(949.42)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	9.21	6.50	7.41	8.14	7.91
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	2.87	(0.83)	(0.15)	0.29	(0.08)
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	75.78	46.08	52.12	58.10	54.02
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	50.77	(34.52)	(5.46)	9.18	(2.95)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	36.53	(11.94)	(1.88)	3.65	(1.00)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	19.92	(5.57)	(0.86)	1.61	(0.42)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.64	1.11	1.17	1.19	1.34
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	36	36	36
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	33.4199	30.0371	30.1540	32.4498	32.6809
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน(เฉลี่ยของปี)	32.1156	31.3382	30.9637	32.3223	33.8038

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

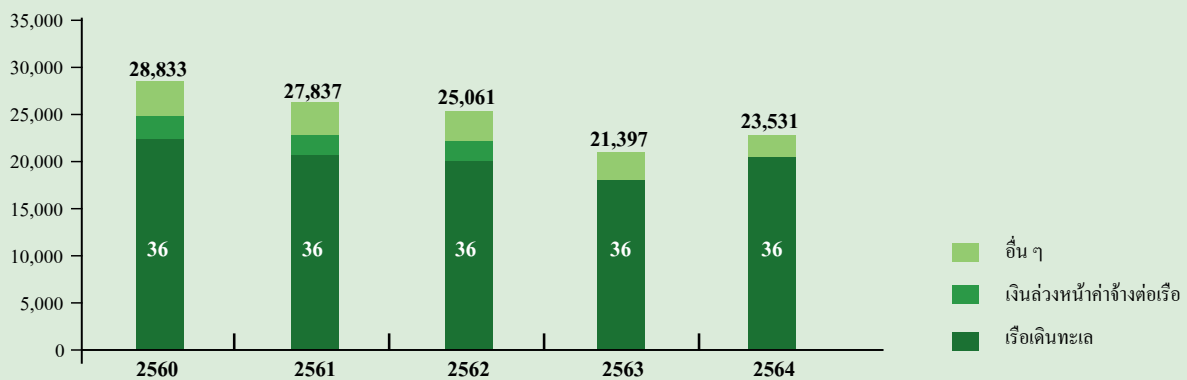
กำไร (ขาดทุน) สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท



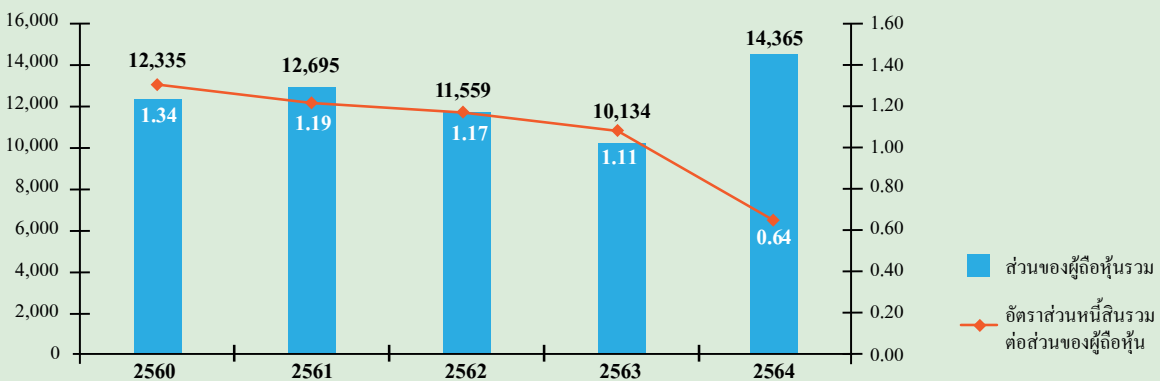
สินทรัพย์รวม

หน่วย : ล้านบาท



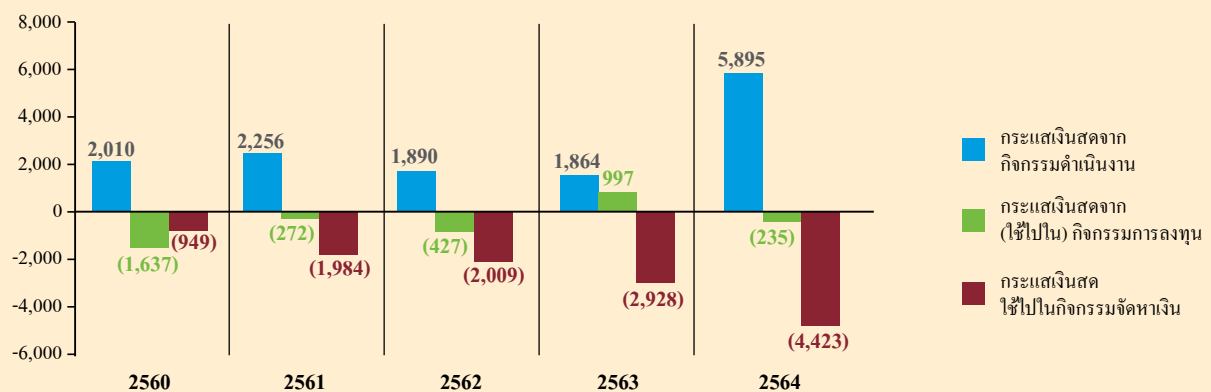
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท



กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท







รายงานจากคณะกรรมการ



รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 33 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ตลาดค่าระวางเรือและดัชนี BDI

- โปรดดูวิดีโอที่น่าสนใจ [beautiful video by BIMCO & ITN](http://www.youtube.com/watch?v=5QCB7q38yIQ) (<http://www.youtube.com/watch?v=5QCB7q38yIQ>) ซึ่งเกี่ยวกับบทบาทของเรือและคนประจำเรือ 1.7 ล้านคนที่ทำหน้าที่บนเรือเหล่านี้
- ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงเผชิญปัญหาเรื่องความไม่สมดุลกันระหว่างภาคอุปสงค์และภาคอุปทาน โปรดดูความแตกต่างในปี 2546-2552, 2553-2563, 2564 และอนาคตที่อธิบายไว้โดยละเอียดในเรื่องนี้ในส่วนถัดไป
- อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำรายไตรมาสโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ (ขนาดระวาง 180,000 เดทเวตัน) อยู่ที่ 17,126 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรก 31,120 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสอง 42,379 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสาม และ 42,645 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสี่ อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์ เริ่มต้นปีที่ 16,656 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม โดยแต่ละระดับสูงสุดที่ 86,953 เหรียญสหรัฐในวันที่ 7 ตุลาคม แต่ละระดับต่ำสุดที่ 10,304 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ และปิดสิ้นปีที่ 19,176 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม โดยค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 33,333 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำรายไตรมาสโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาดระวาง 82,000 เดทเวตัน) อยู่ที่ 18,493 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรก 26,052 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสอง 33,629 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามและ 29,253 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสี่ อัตราค่าระวางของเรือขนาดปานามาแมกซ์ เริ่มต้นปีที่ 12,272 เหรียญสหรัฐแต่ละระดับสูงสุดที่ 38,952 เหรียญสหรัฐในวันที่ 25 ตุลาคม แต่ละระดับต่ำสุดที่ 12,272 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และปิดสิ้นปีที่ 23,158 เหรียญสหรัฐ โดยค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 26,898 เหรียญสหรัฐ โปรดทราบว่าเรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 ไปกับการขนส่งแร่เหล็กและร้อยละ 21 ไปกับการขนส่งถ่านหิน เมื่อการขนส่งมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวกับประเภทของสินค้าที่บรรทุกและกับลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวคือประเทศจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังต้องเตรียมเผชิญกับความผันผวน
- อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำรายไตรมาสโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระวาง 58,000 เดทเวตัน) อยู่ที่ 16,633 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรก 25,538 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสอง 34,269 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสาม และ 30,472 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสี่ อัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์ เริ่มต้นปีที่ 11,305 เหรียญสหรัฐแต่ละระดับสูงสุดที่ 39,860 เหรียญสหรัฐในวันที่ 21 ตุลาคม แต่ละระดับต่ำสุดที่ 11,242 เหรียญสหรัฐในวันที่ 5 มกราคม และปิดสิ้นปีที่ 25,188 เหรียญสหรัฐ โดยค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 26,768 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำรายไตรมาสโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (ขนาดระวาง 38,000 เดทเวตัน) อยู่ที่ 16,610 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรก 22,507 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสอง 32,194 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสสาม และ 31,370 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสสี่ อัตราค่าระวางของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์เริ่มต้นปีที่ 12,040 เหรียญสหรัฐแต่ละระดับสูงสุดที่ 37,109 เหรียญสหรัฐในวันที่ 25 ตุลาคม แต่ละระดับต่ำสุดที่ 11,695 เหรียญสหรัฐในวันที่ 12 มกราคม และปิดสิ้นปีที่ 26,384 เหรียญสหรัฐ โดยค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 25,702 เหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับเรือขนาดเคปไซส์/เรือขนาดปานามาแมกซ์ ที่มีขนาดใหญ่กว่า เรือขนาดเล็กกว่าที่มีความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการขนส่งสินค้าที่บรรทุกและการเข้าเทียบท่าเรือที่สะดวกสบายกว่า ส่งผลให้การเดินเรือมีประสิทธิภาพ ท่ามกลางความผันผวนอย่างมากของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในขณะนี้



นายคาลิด มอยบูคดิน ฮาซิม
กรรมการบริหาร

- ในรายงานประจำปี 2563 บริษัทฯ ได้รายงานว่า “เหล่าผู้เชี่ยวชาญได้ออกมาบอกว่าตลาดสินค้าแห่งเทกองถูกทำลายโดยสิ้นเชิง แต่ในขณะเดียวกันที่ผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวถึงเรา จีนและแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐ ที่ประกาศเมื่อเดือนพฤษภาคม (ปี 2563) ทำให้ตลาดสินค้าแห่งเทกองและอุปสงค์กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง!” ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ผงาดขึ้น ในปี 2564 โดยเป็นที่ประจักษ์อย่างกว้างขวาง ด้วยอัตราค่าระวางเฉลี่ยที่ได้รับจากกองเรือของบริษัทฯ ในปีนี้ที่อัตรา 20,338 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางเรือมีค่าเฉลี่ยรายปีอยู่ที่ 33,333 เหรียญสหรัฐ (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์) 26,898 เหรียญสหรัฐ (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์) 26,768 เหรียญสหรัฐ (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) และ 25,702 เหรียญสหรัฐ (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์)
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้รายงานว่ามีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เคเวตตันเพิ่มขึ้นเกือบ 4 เท่าตัวในปีใด ๆ (ปี 2555 และปี 2559) ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 และร้อยละ 70 (ปี 2556 และปี 2560) ในปี 2563 มีการส่งมอบเรือใหม่ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเคเวตตัน ในขณะที่ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่มีเพียง 13.86 ล้านเคเวตตัน (หรือ 4 เท่าตัว) และค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในปี 2564 อยู่ที่ 2,943 จุด ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในปี 2563 ซึ่งอยู่ที่ 1,066 จุด ถึงร้อยละ 176 ในปี 2564 มีการส่งมอบเรือใหม่ ขนาดระวาง 37.62 ล้านเคเวตตัน ในขณะที่มีปริมาณการส่งต่อเรือใหม่มีเพียง 37.65 ล้านเคเวตตัน ดังนั้น การเพิ่มขึ้น 4 เท่าตัว จึงไม่สามารถนำมาใช้กับสิ่งที่เกิดขึ้น มาดูกันว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับกฎดังกล่าวเมื่อผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่าตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีปีที่แข็งแกร่งไม่แพ้กันในปี 2565 เช่นเดียวกับในปี 2564
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้รายงานว่า โควิด-19 ทำให้เกิดการล่าช้าในการขนส่งจากความแออัด การเปลี่ยนเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงการล็อกเรือเป็นการเพิ่มระยะทางในแง่ต้นทุน และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือเป็นเวลา 14 วันส่งผลกระทบต่ออุปทานของเรือทุกกลุ่มลดลง และได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเหตุการณ์เหล่านั้นได้เกิดขึ้นจริงในปี 2564 บริษัทฯ คาดว่าความไม่มีประสิทธิภาพของกองเรือจะมีมากขึ้นในปี 2565 เนื่องจากบริษัทฯ ไม่เห็นว่าโควิด-19 จะหายไปเร็ว ๆ นี้ ปัจจัยนี้จะช่วยกระชับอุปทานของเรือที่มีประสิทธิภาพสุทธิ โดยได้รับความช่วยเหลือจากกิจกรรมการส่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากในปี 2564 เพื่อรับมือกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากความเร็วในการแล่นเรือที่เพิ่มขึ้น ซึ่งคาดว่าจะพบการแล่นเรือที่เร็วขึ้นในตลาดที่แข็งแกร่งกว่าได้อย่างง่ายดาย
- เนื่องจากความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนและออสเตรเลีย โดยปกติแล้วถ่านหินจะถูกขนส่งด้วยเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เปลี่ยนมาขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์เพิ่มขึ้นจากผู้ผลิตรายอื่นซึ่งเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้ความต้องการในแง่ต้นทุนของอุปทานถ่านหินจากผู้ผลิตรายอื่นไปยังประเทศจีนและลูกค้ารายอื่นสำหรับถ่านหินของออสเตรเลียเพิ่มขึ้น
- อุปสงค์ของธัญพืชที่เพิ่มขึ้นในแง่ต้นทุนได้เป็นแรงสนับสนุนให้ความช่วยเหลือเรือขนาดเล็ก เนื่องจากการเปลี่ยนจากการขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์มาขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ โดยมีปริมาณการขนส่งในระดับสูงดังที่ไม่เคยพบมาก่อนแม้กระทั่งในช่วงปี 2546 / ปี 2552
- ปี 2564 เป็นปีที่เกิดเรื่องราวของการฟื้นตัวด้านอุปสงค์เนื่องจากได้รับความช่วยเหลือจากความตึงตัวของอุปทานอันเนื่องมาจากความไม่มีประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 แม้ว่าจะมีความเร็วในการแล่นเรือเพิ่มขึ้น (2 นอต) ซึ่งไม่สามารถทำลายกลุ่มการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ สิ่งนี้ทำให้บริษัทฯ เชื่อว่าอุปสงค์และอุปทานมีความสมดุลอย่างสมบูรณ์ และตลาดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะผันผวนอย่างรุนแรงและอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหรืออัตราลดลงอย่างรวดเร็วดังที่เราได้เห็นในปี 2564 บริษัทฯ คาดว่าจะเห็นการเปลี่ยนแปลงเช่นนี้เกิดขึ้นอย่างมากเช่นเดียวกันในปี 2565
- ในปี 2565 ตามข้อมูลของ Clarksons ระบุว่า ความต้องการในแง่ต้นทุนคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2 ในขณะที่อุปทานสุทธิคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2 ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือ เนื่องจากการหยุดชะงัก

ที่เกี่ยวข้องกับ โควิด-19 ช่องว่างระหว่างอุปสงค์ และอุปทานในปี 2565 ควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรได้เห็นปีที่คล้ายกันดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในปี 2564

- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะทำให้อุปสงค์ในแ่งดันไมล์เพิ่มขึ้นสำหรับเรือขนาดเล็ก
- โรงไฟฟ้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ปัจจุบันมีกำลังการผลิตอยู่ที่ 90 กิกะวัตต์ โดยคาดว่าจะมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 เป็น 162 กิกะวัตต์ ภายในปี 2573 ดังนั้นการนำเข้าถ่านหินในภูมิภาคนี้จึงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในช่วง 8 ปีข้างหน้า เป็นอีกครั้งที่ต้องให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก
- ออสตรเลียส่งออกแร่เหล็กทั้งสิ้น 882.5 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 0.4 จากปีก่อนหน้า การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 347.9 ล้านตัน
- ทรายไคที่ระยะทางการขนส่งในแ่งดันไมล์ที่ยาวขึ้น เข้าแทนที่ระยะทางการขนส่งในแ่งดันไมล์ที่สั้นกว่า การเข้าแทนที่ดังกล่าวส่งผลต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในปี 2564
- การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งดันไมล์ คาดการณ์โดย Clarksons ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ในช่วงปี 2564 สูงกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.55
- การส่งออกข้าวของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 จากปีก่อนหน้าเป็น 21.4 ล้านตัน ในปี 2564
- ปริมาณการผลิตเหล็กของโลกแต่ละปริมาณ 1.9 พันล้านตันในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 จากปี 2563
- จำนวนผู้ลงทุนของจีนเพิ่มขึ้นหลังจากการจำกัดโรคโควิด-19 ในแอฟริกาในสุกร ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องมีการนำเข้าถั่วเหลือง และข้าวโพดในปริมาณมากขึ้น
- ผู้บริโภคชาวอเมริกันได้ชำระหนี้จำนวนมากในช่วงโควิด-19 เมื่อเทียบกับช่วงวิกฤตการณ์การเงิน ดังนั้นจึงอาจมีการใช้จ่ายอย่างสนุกสนานเมื่ออัตราการคิดซื้อเริ่มชะลอตัวลง การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐอเมริกา!
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 96.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.77 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 28.35 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 152 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 9.77 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,126 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.82 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 324 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,031 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 2.2 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 66.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.6 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- จีนนำเข้าเหล็กในปริมาณ 14.3 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 29.5 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2563
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 50.5 จุดในปี 2564 เนื่องจากมาตรการกระตุ้นต่าง ๆ ของรัฐบาลจีน
- การเติบโตของ GDP ในปี 2564 ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 8.1 รัฐบาลจีนได้กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพิ่มความต้องการสินค้าแห่งเทกอง
- ในเดือนมกราคม 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่า GDP โลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในปี 2564 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2565 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 ในปี 2566 การคาดการณ์ล่าสุดของ IMF ในเดือนมกราคมสำหรับอัตราการเติบโตของ GDP ปี 2565 มีดังนี้ ประเทศออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ประเทศฝรั่งเศสเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5

ประเทศเยอรมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 ประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 ประเทศอิตาลีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 ประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ประเทศเนเธอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ประเทศซาอุดีอาระเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ประเทศเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศสเปนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 ประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศอังกฤษเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 และประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ทั้งนี้ ไม่มีการแก้ไขการคาดการณ์ GDP ในปี 2565 ของประเทศต่อไปนี้ในรายงานการคาดการณ์ฉบับล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2564 ประเทศเดนมาร์กเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศกรีซเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ประเทศนิวซีแลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ประเทศนอร์เวย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศสวีเดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ประเทศไต้หวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 และประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3

- คำสั่งต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2564 มีปริมาณสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2539 ที่ 4.2 ล้าน TEU ส่งผลให้ยอดคำสั่งต่อเรือใหม่รวมอยู่ที่ 5.7 ล้าน TEU อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในช่วงต้นปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2563 ที่มีเพียงร้อยละ 11
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบัน (ณ ต้นปี 2565) ของกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง อยู่ที่ร้อยละ 6.88 (ร้อยละ 5.76 ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 7.5 ในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือเป็นปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่รายปีที่ต่ำสุดในรอบ 20 ปี!
- การรีไซเคิลเรือลดลงจาก 15.1 ล้านเดทเวทตัน ในปี 2563 เป็น 5.47 ล้านเดทเวทตัน (ลดลงร้อยละ 64) ในปี 2564
- การที่บริษัทฯ อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับต่ำเพียงร้อยละ 2.54 ในปี 2565 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- ณ สิ้นปี 2564 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 68.17 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 7.26 ของกองเรือในปัจจุบัน (36.47 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 11.05 และ 31.7 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 5.21) ในตอนสิ้นปี 2564 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล
- การเติบโตสุทธิของอุปทานในปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 3.55 น้อยกว่าปริมาณการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ตามข้อมูลจาก Clarksons โดยคาดการณ์ว่าในปี 2565 และ ปี 2566 อุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะมากกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิในแต่ละปีของทั้งสองปีนี้
- อีกวิธีหนึ่งในการมองแนวโน้มในอนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณเรือที่สั่งต่อใหม่ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 66.66 ล้านเดทเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2567) ว่าคิดเป็นปริมาณร้อยละ (ร้อยละ 6.88) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2564 และพิจารณาว่าตัวเลขต่ำเช่นนี้ไม่เคยเกิดขึ้นเลยเมื่อสองทศวรรษที่ผ่านมา!
- การเติบโตสุทธิของกองเรือ ณ สิ้นปี 2565 และปี 2566 อยู่ที่ร้อยละ 2.11 และร้อยละ 1.77 (จากปริมาณ 939.15 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณ 958.94 ล้านเดทเวทตัน ภายในสิ้นปี 2565 และปริมาณ 975.89 ล้านเดทเวทตัน ภายในสิ้นปี 2566) โดยคาดอย่างระมัดระวังว่าจะมีการรีไซเคิลเรือปริมาณ 8 ล้านเดทเวทตันต่อปี และมีอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปีในปี 2565 และปี 2566
- หากการคาดการณ์ของบริษัทฯ ที่คาดว่าภาคอุปทานจะเติบโตเป็นไปตามคาด ปี 2565 และปี 2566 ควรเป็นปีที่ดีเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลก ที่ร้อยละ 4.4 และร้อยละ 3.8 ซึ่งได้คาดการณ์โดย IMF
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2566 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ / กฎเกณฑ์ IMO2020 ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2564 ด้วยอุปทาน 906.99 ล้านเคเทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 939.15 ล้านเคเทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.55) ณ ต้นปี 2565 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 2.11 สำหรับปี 2564) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2565 และปี 2566 และ สมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเคเทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 5.47 ล้านเคเทเวทตัน ในช่วงปี 2564) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.11 (เพิ่มขึ้นจาก 939.15 ล้านเคเทเวทตันเป็น 958.94 ล้านเคเทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 330.10 ล้านเคเทเวทตันเป็น 336.94 เคเทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 609.05 ล้านเคเทเวทตันเป็น 622 ล้านเคเทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2565 และร้อยละ 1.77 ภายในสิ้นปี 2566 (เพิ่มขึ้นจาก 958.94 ล้านเคเทเวทตันเป็น 975.89 ล้านเคเทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 336.94 ล้านเคเทเวทตันเป็น 340.42 ล้านเคเทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และ 622 ล้านเคเทเวทตัน ถึง 635.47 ล้านเคเทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลงในปี 2566 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือจากโรคโควิด-19 จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคธุรกิจ

จีน

ประเทศจีนได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากสิ่งต่อไปนี้ เชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้าและเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน ขัดแย้งกับนโยบายโควิดเป็นศูนย์ การปิดเมือง นโยบายอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การบังคับใช้เป้าหมายการปล่อยมลพิษอย่างเข้มงวด การตัดไฟจากการขาดแคลน/ราคากำหนดที่สูง นโยบายท้องฟ้าสีครามจนถึงช่วงสิ้นสุดโอลิมปิกฤดูหนาว และการรับมือกับหนี้ของระบบของภาคอสังหาริมทรัพย์ การไล่ตามบริษัท Tech การชมเชยแม้ว่าเป้าหมายอาจเป็นไปได้ การดำเนินการตามแผนนั้นเหลืออีกมากต้องสร้างการว่างงานในระยะสั้นและกวาดล้างผลกำไรในตลาดหุ้นครั้งใหญ่ กดดันเศรษฐกิจจีนต่อไป จีนมีประวัติในการปล่อยให้บริษัทที่อ่อนแอกว่าล้มละลายเพื่อล่อลวงและทำให้ระบบปลอดภัยยิ่งขึ้น ในช่วงวิกฤตการณ์เอเชียปี 2540 ความวุ่นวายในตลาดที่อยู่อาศัยของมณฑลกว่างตุ้งส่งผลให้รัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ซึ่งมีบทบาทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผิวน้ำดำระเหิด ดังนั้นเมื่อทางการจีนตัดสินใจที่จะปล่อยให้เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นโดยไม่พยายามแก้ไขในกรณีของ Evergrande ก็ไม่ควรแปลกใจ ความเฟื่องฟูของจีนในด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และโครงสร้างพื้นฐานดังที่เห็นได้จากการจัดการของ Evergrande กำลังจะสิ้นสุดลง ด้วยการลงทุนที่เคลื่อนไปสู่การผลิตระดับไฮเอนด์และโครงการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การชะลอตัวของภาคอสังหาริมทรัพย์อาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเหล็ก ปูนซีเมนต์ เครื่องใช้ในบ้าน เครื่องตกแต่ง และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ชะลอตัวลง ในสัปดาห์แรกของเดือนมกราคม ทางกรได้สั่งให้ Evergrande รื้อถอนอาคาร 39 หลังในมณฑลไห่หนาน ซึ่งสร้างขึ้นอย่างผิดกฎหมาย ในช่วงเดือนมกราคม ภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนต้องใช้เงิน 197,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อชดเชยหนี้ที่ถึงกำหนดชำระ กับการลงทุนที่ผิวน้ำดำระเหิดของบริษัท Shimao ซึ่งผิวน้ำดำกำหนดชำระเงินกู้ในวันที่ 6 มกราคม และ Yuzhou Group ในสัปดาห์ถัดมา หากการชำระหนี้ของภาคอสังหาริมทรัพย์ลดลงอย่างเป็นระเบียบ และไม่ล้มลงพร้อม ๆ กัน ปัญหาการชำระหนี้ดังกล่าวจะต้องได้รับการจัดการอย่างดีจากทางการในทางกลับกัน จีนต้องการที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงจำนวนมาก การผลักดันภาคอสังหาริมทรัพย์ผ่านแนวทางนโยบายไปสู่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพง เช่น อัตราส่วนเงินสำรองของธนาคารที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้ การปรับลดอัตราดอกเบี้ยครั้งแรกในรอบสองปี และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จำนองที่ลดลง สามารถย้อนแก้ไขปัญหามีอยู่ในปัจจุบันและตอบสนองความต้องการที่แท้จริงสำหรับที่อยู่อาศัยที่ราคาไม่แพง คราวเรือนจีนเป็นผู้ประหยัคที่ใหญ่ที่สุดในโลกและลงทุนร้อยละ 70 ของการออมในอสังหาริมทรัพย์ ด้วยปัญหามากมายในปัจจุบันของภาคอสังหาริมทรัพย์ การออดมั่งกล่าว จึงถูกโอนเข้าสู่ตลาดหุ้นซึ่งปริมาณการซื้อขายรายวันตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 ได้เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเป็น 155 พันล้านเหรียญสหรัฐเมื่อเทียบกับปี 2562 / ปี 2563 และทรงตัวที่ระดับสองเท่าตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ชนชั้นกลางยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบริโภคเป็นเรื่องใหญ่สำหรับอนาคตของจีน อย่างไรก็ตาม ผลตอบแทนพันธบัตรระยะของจีนยังคงสูงอยู่ในระดับสูง แสดงให้เห็นถึงความเครียดแม้ว่าธนาคารกลางของจีนจะลดอัตราส่วนสำรองขั้นต่ำสำหรับธนาคารก็ตาม การประชุมพรรคแห่งชาติ ครั้งที่ 20 จะจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 รัฐบาลจีนต้องการให้เศรษฐกิจดำเนินไปอย่างราบรื่นในช่วงเริ่มต้นของเหตุการณ์นี้ เนื่องจากประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ดำรงตำแหน่งเป็นสมัยที่ 3 อย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ดังนั้น คาดว่ารัฐบาลจีนจะเข้าสู่โหมดการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2565 ไม่นานหลังจากโอลิมปิกฤดูหนาว และจะเป็นประโยชน์สำหรับตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

อเมริกา

ภาวะเงินเฟ้อในสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี 2564 สหรัฐอเมริกามีการจ้างงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงขึ้น และการว่างงานลดลง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการระบาดใหญ่และการล็อกดาวน์ส่งผลให้เกิดความล่าช้าอย่างมากที่ท่าเรือด้วยจำนวนเรือที่รออยู่นอกท่าเรือเองเจอลิส/ลองบีช เพื่อขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่เต็มไปด้วยสินค้า ในปริมาณมากอย่างไม่เคยมีมาก่อน ผลลัพธ์สุดท้ายของอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นพร้อมกับสินค้าคงเหลือที่หายไปในอากาศ ผลกระทบเดียวที่เกิดขึ้นคือส่งผลให้ราคาสูงขึ้น ผลลัพธ์คืออัตราเงินเฟ้อในสหรัฐอเมริกามีการรายงานของ the Economist ในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนธันวาคมอยู่ที่ร้อยละ 6.8 เป็นระดับสูงสุดในรอบ 39 ปี ห่วงโซ่อุปทานอยู่ภายใต้ข้อจำกัด อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอาจทำให้ผู้ที่ซื้อสินค้าที่มีเสถียรภาพ และแก้ไขราคาสินทรัพย์ที่สูงเสียได้อย่างรวดเร็ว แต่โปรดจำไว้ว่า คุณกำลังเปรียบเทียบอัตราเงินเฟ้อในปี 2564 กับปี 2563 เมื่อสหรัฐอเมริกากำลังเผชิญกับช่วงเวลาที่ทำลายเป็นพิเศษ โดยที่โควิด-19 ทำลายรูปแบบการเดินทางทุกรูปแบบ ส่งผลให้ราคาน้ำมันต่ำมาก หากคุณเปรียบเทียบราคาน้ำมันปี 2564 กับปี 2563 ราคาน้ำมันสูงขึ้นอย่างแน่นอน แต่นั่นเป็นเพราะผลกระทบจากฐานที่ต่ำ แต่พึงระลึกไว้เสมอว่าการลงทุนต่ำในเชื้อเพลิงฟอสซิลจะทำให้ราคาลงทุนสูงขึ้นในระยะกลาง จนกว่าพลังงานหมุนเวียนจะสามารถผลิตพลังงานได้มากขึ้น ร้านขายยาขายใหญ่ในสหรัฐอเมริกาพร้อมที่จะ “ฆ่า” คุณด้วยราคาที่สูงเกินไป ยารักษาโควิด-19 จากเมอร์คมีต้นทุนการผลิต 17 เหรียญสหรัฐ แต่ขายให้รัฐบาลที่ราคา 742 เหรียญสหรัฐ!! หากคุณไม่มีภาวะเงินเฟ้อจากการโก่งราคาประเภทนี้ คุณคาดหวังอะไร และลองพิจารณาว่า เมอร์คได้รับเงินช่วยเหลือที่ค่อนข้างมากเพื่อคิดค้นและวิจัยวิธีการนี้จากประเทศสหรัฐอเมริกา! และสุดท้าย อุปสรรคด้านภาษีสำหรับสินค้านำเข้าทั้งหมดที่มาจากจีนกำลังช่วยเหลือและสนับสนุนเรื่องเงินเฟ้อ หากขจัดสิ่งนี้ออกไปจะช่วยลดอัตราเงินเฟ้อได้อย่างแน่นอน และถึงกระนั้น ตลาดหุ้นในสหรัฐอเมริกาก็อยู่ที่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ทำให้เป็นการเยาะเย้ยต่อภูมิปัญญาทางเศรษฐกิจแบบเดิม ๆ ที่ซึ่งสามารถทำได้ง่าย ๆ เพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อที่คงอยู่ในธนาคารกลางสหรัฐและธนาคารกลางอื่น ๆ อีกหลายแห่ง กำลังยุติโครงการ QE ของตนและส่งสัญญาณให้อัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในเดือนมีนาคม 2565 หากเรามองที่น้ำมัน น้ำมันมีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ฝังอยู่ ซึ่งส่งผลให้มีราคาสูงขึ้น หากสหรัฐอเมริกาและนาโต้เริ่มพึ่งรัสเซียและเข้าใจปฏิกิริยาของพวกเขาเอง หากรัสเซียติดอาวุธให้ชายแดนเม็กซิโกด้วยขีปนาวุธนิวเคลียร์ที่มุ่งเป้าไปที่อเมริกา และการขัดแย้งอันน่าเหลือเชื่อที่ชายแดนยูเครนนี้จะกลายเป็นประวัติศาสตร์ องค์ประกอบที่สองของ CPI ที่สูงในประเทศที่พัฒนาแล้วนั้นเชื่อมโยงกับราคารถยนต์มือสองที่พุ่งสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากรถยนต์ใหม่ไม่เพียงพอที่จะออกจากสายการผลิตเนื่องจากขาดชิปอันเนื่องมาจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน เมื่อรวมกับโควิด-19 ที่กดดันให้ผู้ที่สามารถซื้อรถได้เลือกที่จะซื้อรถชดเชยและหลีกเลี่ยงการขนส่งสาธารณะ ราคารถมือสองที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างไม่สมเหตุผลนี้สามารถเข้าใจได้ง่ายว่าเป็นเพราะเหตุใด ซึ่งจะสามารถแก้ไขได้เมื่อมีรถยนต์ใหม่ ๆ ออกจากสายการผลิตมากขึ้น หรือเมื่อโควิด-19 กลายเป็นโรคประจำถิ่น และราคาอาหารที่สูงขึ้นเป็นผลโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรทั้งการที่มีปริมาณน้ำฝนที่มากเกินไปหรือน้อยเกินไป ประกอบกับความกลัวจากโรคโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ในการจัดหาอาหารให้กับประชากร การเติมถังน้ำมัน อาหารคงคลังก็เพิ่มขึ้นอย่างมากและส่งผลให้ราคาสูงขึ้น อีกครั้งหนึ่งที่ปัจจัยทั้งสามนี้จะไม่ถูกแก้ไขโดยอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และในความเป็นจริง อาจส่งผลให้ราคาและอัตราเงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นอีก หากอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นไม่ได้ช่วยต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อ ตลาดการเงินจะได้รับผลกระทบ และธนาคารกลางจะกลับมาใช้มาตรการลดระดับวงเงินของโครงการ QE และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย

โครงสร้างพื้นฐานของสหรัฐอเมริกา ในแง่ของการซ่อมแซมและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน Water Works Association (WWA) ต้องการเม็ดเงินมูลค่า 60 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเปลี่ยนท่อตะกั่วทั้งหมดเพื่อให้เข้าถึงปลอดภัยสำหรับเด็กทุกคนทุกที่ในสหรัฐอเมริกา แต่ต้องขอบคุณความแตกแยกภายในพรรคประชาธิปไตยและการเมืองแบบพรรคพวก ซึ่งทำให้ลดเหลือเพียง 15 พันล้านเหรียญสหรัฐตอนนี้ WWA ต้องตัดสินใจว่าเด็กคนไหนจะได้รับน้ำสะอาดดื่มและเด็กคนไหนที่จะดื่มน้ำที่มีพิษตะกั่วปนเปื้อนต่อไปในประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในโลก! หากสหรัฐฯ จริงจังกับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสหรัฐฯ จะเป็นเป้าหมายหลักในตลาดการเงินส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความต้องการซีเมนต์ เหล็ก และไม้ซุง!

อินโดนีเซีย

การประกาศของอินโดนีเซียในวันที่ 1 มกราคม ถึงการห้ามส่งออกถ่านหินในเดือนมกราคมเป็นดาบสองคม ในแง่หนึ่งเราจะมีปัญหาการขาดแคลนสินค้าในอนาคตอันใกล้จากอินโดนีเซียไปยังลูกค้ารายใหญ่อย่างจีน อินเดีย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น

ซึ่งทั้งหมดนับเป็นระยะทางเดินเรือในระยะที่ค่อนข้างใกล้ ในอีกแง่หนึ่ง อุปสงค์ด้านหินแบบเดียวกันนั้นจะต้องถูกแทนที่ด้วยการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ไกลขึ้นจากแอฟริกาใต้หรือโคลัมเบียหรือทวีปอเมริกาเหนือ ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ให้แก่เรือ การประชุมที่กำหนดไว้สำหรับวันที่ 5 มกราคมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ระหว่างคนงานเหมืองถ่านหินกับทางการของชาวอินโดนีเซีย ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ ในระหว่างนี้ เรือที่มีปริมาณการบรรทุกเต็มระวาง/บรรทุกเพียงบางส่วน ประมาณ 100 ลำ กำลังรออย่างใจจดใจจ่อ ว่าพวกเขาจะสามารถเดินทางตามแผนที่วางไว้ได้สำเร็จหรือไม่ และเรืออีกกว่า 40 ลำที่มุ่งหน้าไปเพื่อการขนถ่ายถ่านหินในอินโดนีเซียก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ข่าวล่าสุดเมื่อวันที่ 28 มกราคม ระบุว่า คนงานเหมืองชาวอินโดนีเซีย 759 รายได้รับอนุญาตให้ส่งถ่านหินต่อไป บริษัทฯ คาดว่าการห้ามส่งออกดังกล่าวจะถูกล้มเลิกโดยเร็ว เนื่องจากรัฐบาลอินโดนีเซียอาจลำบากใจในการสูญเสียเม็ดเงินภาษีจำนวนมากจากการห้ามการส่งออกถ่านหินครั้งนี้! ดังที่เราได้เน้นย้ำหลายครั้งแล้วว่า การหยุดชะงักของกระแสการค้าปกติเป็นผลบวกต่ออุปสงค์ในแ่งตันไมล์

ความแตกต่างในปี 2546-2552, 2553-2563, 2564 และอนาคต :

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546-2552	2553-2563	2564
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	33,333**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	27,898**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	26,768**
เรือขนาดแฮนดี้ไซส์	18,753^^	8,789***	25,702**
อุปทานพินล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.2%	+4.2%
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	จีนเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (กลางปี 2563) (ส่วนอื่นของโลกมากกว่า 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)
สัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี	+36.02%	+26.23%	+7.03%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.25%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.55%

อนาคต

- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นปี 2565 มีปริมาณร้อยละ 6.88 ของกองเรือในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับร้อยละ 78.14 ณ ต้นปี 2552
- มีการรีไซเคิลเรือปริมาณ 5.47 ล้านเดเวตันในปี 2564 เมื่อเทียบกับการรีไซเคิลที่ปริมาณ 5.56 ล้านเดเวตันในปี 2551
- มีการรีไซเคิลกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือในปี 2564 ปริมาณ 1.57 ล้านเดเวตัน เมื่อเทียบกับการรีไซเคิลกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือในปี 2551 ที่ปริมาณ 2.28 ล้านเดเวตัน

หมายเหตุ : * คำนวณ BCI 172K (4TC), คำนวณ BPI 74K (4TC), คำนวณ BSI 52K (6TC), คำนวณ BHSI 28K (6TC).

** คำนวณ BCI 180K (5TC), คำนวณ BPI 82K (5TC), คำนวณ BSI 58K (10TC), คำนวณ BHSI 38K (7TC)

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^^ อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เดเวตัน โดยอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 52,000 เดเวตัน ใช้สำหรับปีที่ไม่มีดัชนี BHSI (2546-2549) หรือ ไม่มีดัชนี BSI (2546 - 2548).

ที่มา : Clarksons and Clarksons January DBTO report

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ เมื่อเทียบกับอีกสองช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 สำหรับเรือขนาดแซนด์ไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึง 3 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ในสามช่วงระยะเวลาไม่พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ สิ่งที่แตกต่างกันออกไป คือ อัตราส่วนค่าส่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564! ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนค่าส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 และเป็นเพียง 1.1 เท่าในปี 2564 โดยตัวเลขลดลงเมื่อต้นปี 2565 เหลือเพียง 0.95 เท่า สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคต และบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกสองสามปี

อัตราค่าระวางเริ่มต้นในปี 2564 ที่ระดับต่ำ จากนั้นได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากสู่ระดับสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม โดยดัชนี BDI และระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด และตั้งแต่นั้นมาก็ลดลงอย่างต่อเนื่อง เพราะเหตุใดอัตราเร่งในลักษณะนี้แล้วตกลงอย่างรวดเร็ว? อุปสงค์/อุปทานสำหรับสินค้าแห้งเทกองเมื่อเริ่มต้นปี 2564 อยู่ในระดับสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์โดยประมาณในแ่งตันไมล์ของ Clarkson's คือเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 4.2 เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.55 อัตราค่าระวางจึงพุ่งสูงขึ้น! แต่เมื่อจินตนาการรอบกรอบภาคอสังหาริมทรัพย์นอกการควบคุมโดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์ และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขึ้นกรานว่าจะต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ในแ่งการตันไมล์ ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบและอัตราค่าระวางได้ลดลงด้วยเหตุผลตรงกันข้ามที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในวันที่ 5 ตุลาคม อัตราค่าระวางที่ลดลงนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารกลางจากประเทศที่เหลือในโลก ในการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง (QE Tapering) และบ่งชี้ว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 3 ถึง 4 ครั้งที่จะเริ่มในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ เมื่ออุปสงค์/อุปทานอยู่ในระดับสมดุล ความผันผวนจะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างแน่นอนสำหรับตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแซนด์ไซส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแ่งเขตเวตตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 ที่ร้อยละ 2.84 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) ร้อยละ 2.03 (สำหรับเรือขนาดแซนด์ไซส์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 4.22 (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์) และร้อยละ 3.82 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์)

ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรูที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวที่ทุกรายลงทุน ทำกำไรกระดาษย์ แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้ นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็อาจจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ ชอบที่จะเป็นเจ้าของ และอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้ สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ยครั้งแรกในรอบสองปี และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง การแก้ปัญหาแบบได้ประโยชน์กันทั้งสองฝ่าย (win-win) สำหรับทุกคน โดยนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการเหล็กให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

การแข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูหนาวเริ่มขึ้นในวันที่ 4 กุมภาพันธ์และสิ้นสุดในวันที่ 20 ของกุมภาพันธ์ โดยรัฐบาลจีนส่งสัญญาณว่ามาตรการต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในการชะลอตัวของเศรษฐกิจที่เริ่มต้นในเดือนพฤศจิกายน 2564 จะกลับคืนสู่สภาวะเดิมก่อนสิ้นสุดไตรมาสแรกของปี 2565 เมื่อนั้นการชะลอตัวของเศรษฐกิจหยุดลง อัตราต่าง ๆ จะเริ่มได้ระดับ และเราอาจจะกลับมาแตะระดับสูงสุดดังเช่นที่เกิดขึ้นในปี 2564 อีกครั้ง

เหตุการณ์สำคัญอื่น ๆ ในประเทศจีนคือการประชุม CCP ที่กำหนดไว้ในเดือนพฤศจิกายน 2565 ซึ่งประธานาธิบดี สี จิ้นผิง จะดำรงตำแหน่งเป็นครั้งที่ 3 อย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน สำหรับผู้นำที่ต้องการดำรงตำแหน่งดังกล่าว เศรษฐกิจต้องก้าวไปข้างหน้าด้วยอัตราการเติบโตที่สูง ดังนั้นจึงต้องพยายามทำทุกสิ่งทุกอย่างเท่าที่จะทำได้เพื่อให้แน่ใจว่าเศรษฐกิจได้มุ่งเน้นการเติบโตก่อนการประชุมสภาองเกรส

คงจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในไตรมาสสี่ของปี 2564 และในไตรมาสแรกของปี 2565 มาจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็นในประเทศจีน (กลุ่มสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในโลกเสรี (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ย ระหว่าง 3 ถึง 7 ครั้งในปี 2565) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่มองในทางกลับกัน สิ่งนี้จะทำให้อุปสงค์เติบโตอีกครั้งและเราจะสามารถกลับมาอยู่ในจุดเดิมกับที่ได้พบเมื่อต้นปี 2564!

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 8,814.29 ล้านบาท (ปี 2563: 3,751.06 ล้านบาท) และบริษัทฯ มีกำไรสุทธิสูงสุดในรอบ 13 ปี เป็นเงิน 4,474.93 ล้านบาท (ปี 2563 : ขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 1,294.85 ล้านบาท รวมผลขาดทุนที่เกิดครั้งเดียวจากการเข้าทำสัญญาประกันข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty จำนวน 868.72 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 14,365.02 ล้านบาท (ปี 2563: 10,134.29 ล้านบาท) ในขณะที่สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 23,530.50 ล้านบาท (ปี 2563: 21,396.85 ล้านบาท) การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมหลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบกับค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ก็เป็นปัจจัยเสริมด้วยเช่นกัน บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำทั้งในปี 2563 และปี 2564

ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงมีแนวโน้มขาขึ้นที่ต่อเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระบบเศรษฐกิจหลัก อีกทั้งจำนวนเรือที่มีอยู่ในปริมาณที่เหมาะสม เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 20,338 เหรียญสหรัฐในปี 2564 สูงกว่าถึง 2.4 เท่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 8,332 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในปี 2563 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายทำเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) เพิ่มขึ้นร้อยละ 153 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวัน) เพิ่มขึ้นจาก 4,705 เหรียญสหรัฐในปีก่อนเป็น 5,090 เหรียญสหรัฐในปี 2564 สาเหตุหลัก ๆ มาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดต่างๆ ในสถานการณ์ Covid-19 และค่าใช้จ่ายวัสดุภัณฑ์อื่น ๆ/ค่าอะไหล่ที่เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 7 วันต่อลำเรือ (ในปี 2564 อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 10.3 ปี) โดยมีเรือ 8 ลำเข้ารับการซ่อมแซมในอู่แห้งและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้สำหรับ 28 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2564 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 22.70 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 28 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ถึงร้อยละ 16.82 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
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	2,943
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)	136.96
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	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)	3.80

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ใกล้เคียงได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ใกล้เคียงได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำใน ปี 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 ได้เลื่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้สองรุ่น จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระดมซื้อพิพาทกับผู้อู่เรือ Sainty นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนดซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน และจัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 133.45 ล้านเหรียญสหรัฐผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมจำนวน 3 ฉบับ

กองเรือของบริษัทฯ : ณ สิ้นปี 2564 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ มีขนาดระวางบรรทุก รวม 1,585,805 เดทเวตตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวตตัน ต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 10.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรที่ผันผวน และคาดเดาได้ยาก จึงหวั่นไหวในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือ ในปี 2564 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 20,338 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,090 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการประสบปัญหาในการเปลี่ยนถ่ายลูกเรือเนื่องจากไม่มีเที่ยวบิน การตรวจโควิด-19 ทั้งก่อนและหลังขึ้นเครื่องบิน มาตรการกักตัว 14 วันในโรงแรมต่าง ๆ ซึ่งมีราคาสูง เที่ยวบินส่วนตัวที่มีราคาสูงมาก การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือซึ่งต้องใช้ต้นทุนสูง เพื่อเปลี่ยนถ่ายลูกเรือ และค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่นๆและค่าอะไหล่ที่เพิ่มขึ้น

การแบ่งส่วนตลาดในปี 2564 : ในระหว่างปี 2564 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,428 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 25,702 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 18,804 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 26.84 ในปี 2564 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,434 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 26,768 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 22,053 เหรียญสหรัฐน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 17.61 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

ชนิดของเรือ	อัตราค่าเช่าเรือของดัชนีโดยเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (A)	อัตราค่าเช่าเรือของทีเอสแอลโดยเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (B)	ความแตกต่างของเรือของทีเอสแอลจากเรือในดัชนีในอัตราหน่วยร้อยละ (C)	ส่วนต่างของเรือที่สัญญาเช่าเรือในวันแรก เทียบกับค่าเฉลี่ยของไตรมาสที่ 1 (D)	A*(C+D) = (E) ในอัตราเหรียญสหรัฐ	อัตราค่าเช่าเรือที่แท้จริงของทีเอสแอลในหน่วยเหรียญสหรัฐ (B+E)	ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของทีเอสแอลเมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีในอัตราร้อยละ
เรือขนาดแฮนด์ไซด์	25,702	18,804	25%	9.67%	8,912	27,716	+7.8%
เรือขนาดซูปราแมกซ์	26,768	22,284*	10%	2.93%	3,462	25,746	-3.8%

*ในปี 2564 อัตราค่าเช่าเรือขนาดซูปราแมกซ์ของทีเอสแอล โดยเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 คำนวณจากเรือ 16 ลำเนื่องจากเรือ 1 ลำได้ถูกกักอยู่ในประเทศในจีนในช่วงไตรมาสที่

เหตุผลสองประการซึ่งส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีในปี 2564 คือ ประการแรก เรือของบริษัทฯ มีขนาด “แตกต่าง” จากเรือที่ใช้คำนวณดัชนี หากเปรียบเทียบอย่างแท้จริงแล้ว เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 10 ประการที่สอง เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ 7 ลำ จากกองเรือขนาดแสนดีไซส์ทั้งหมด 19 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 16,809 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ 1 ลำ จากกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ทั้งหมด 17 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 13,421 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวทั้งสองนั้นน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 25,702 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 26,768 เหรียญสหรัฐ) หากบริษัทฯ นำปัจจัยทั้งสองประการดังกล่าวมาคำนวณผลประกอบการของบริษัทฯ จะเห็นว่า ผลประกอบการ “ที่แท้จริง” ของบริษัทฯ นั้นทำรายได้ดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดแสนดีไซส์ร้อยละ 7.8 และน้อยกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 3.8 ดังที่ได้แสดงในตารางข้างต้น

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 139 ล้านเหรียญสหรัฐ

ปี	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	2,936	1,866	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	22%	14%	14%	14%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	18,385	15,560	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	53.98	29.03	28.03	27.95

* จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 4 ลำ ในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

** อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2565 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

- เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พรี่เซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสังกัดไปรษณีย์ของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชญานี นารี (“เรือ”) ได้ลงนามในสัญญาเช่ารายเที่ยวสำหรับการขนส่งน้ำตาลดิบประมาณ 46,000 ตันจากเมืองซังตุส ประเทศบราซิล ไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย
- เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ยาเสพติดได้ถูกพบภายในระวางสินค้าหนึ่งของเรือ ขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือในเมืองซังตุส ประเทศบราซิล หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียด ซึ่งพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทฯ เกี่ยวข้องหรือให้ความช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติด ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้ โดยไม่มีการตั้งข้อหาเกี่ยวกับลูกเรือ และ/หรือเรือ หรือบริษัทเจ้าของเรือ แต่อย่างใด
- เมื่อเรือได้เดินทางถึง ณ ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ เรือจึงได้เริ่มการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในวันเดียวกันนั้น (วันที่ 9 ตุลาคม 2564)
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม มีการพบยาเสพติดภายในระวางสินค้าของเรือ

- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เรือได้เสร็จสิ้นการดำเนินการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ และสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 ราย เป็นระยะเวลา 14 วัน โดยในวันเดียวกันนั้น บริษัทฯ ได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้รับสินค้า ขณะนี้บริษัทฯ กำลังดำเนินการร่วมกับทนายความของบริษัทฯ เพื่อแก้ต่างในข้อเรียกร้องนี้
- เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อเรือชญาณี นารี และลูกเรือ 3 ราย (และบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้ทำงานให้กับบริษัทฯ อีก 9 ราย) ต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าดำเนินการขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่มีการตั้งข้อกล่าวหาใด ๆ ต่อลูกเรืออีก 19 รายที่อยู่บนเรือ
- บริษัทประกันของบริษัทฯ ได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: “LOUs”) ต่อสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือสัญชาติไทยที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 19 ราย ต่อมา ในวันที่ 13 มกราคม 2565 ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยตัวเรือและลูกเรือสัญชาติไทยจำนวน 19 รายซึ่งอยู่บนเรือ
- ลูกเรือ 3 รายซึ่งถูกยื่นข้อกล่าวหา จะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น โดยลูกเรือทั้งสามรายดังกล่าวได้รับการประกันตัวโดยบริษัทฯ ได้วางหลักประกัน เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ย้ายลูกเรือจากสถานที่คุมขังของ NDLEA ไปพักในโรงแรมในประเทศไนจีเรีย
- เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่า NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาเพิ่มเติมต่อลูกเรืออีกจำนวน 7 ราย ส่งผลให้ขณะนี้ลูกเรือที่ถูกยื่นข้อกล่าวหาทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 10 ราย ซึ่งจะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องยื่นหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อให้ลูกเรือทั้ง 7 รายนี้得以ย้ายจากเรือเพื่อไปพักในโรงแรม
- ขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการผ่านพิธีการขาออกเพื่อให้ได้รับอนุญาตจากกองทัพเรือไนจีเรียและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ บริษัทฯ กำลังดำเนินการส่งลูกเรือจำนวนหนึ่งเพื่อไปทดแทนบนเรือ โดยบริษัทฯ คาดว่าเรือจะสามารถแล่นออกจากประเทศไนจีเรียได้ในไม่ช้าหลังจากนั้น
- ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับกับบริษัทประกันของบริษัทฯ และที่ปรึกษากฎหมายอย่างใกล้ชิดเพื่อให้แน่ใจว่าคดีนี้จะเสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด

การเปรียบเทียบประจำปี

การเปรียบเทียบประจำปี 2564 ของ Marine Money แสดงให้เห็นว่าในบรรดา 22 บริษัทที่จดทะเบียนทั่วโลกในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ มีผลตอบแทนรวมแก่ผู้ถือหุ้นสูงสุดเป็นอันดับสองที่ร้อยละ 0.0 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของภาคอุตสาหกรรมที่ลดลงร้อยละ 25.4 การจัดอันดับผลการดำเนินงานโดยรวมของบริษัทฯ อยู่ในลำดับกลางของกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เรือ Ever Given

เรือ Ever Given เป็นเรือชื่อดังที่น่าอัปยศซึ่งติดอยู่ในคลองสุเอซ ขัดขวางการเดินทางอันราบรื่นของเรือระหว่างฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกเป็นเวลาหนึ่งสัปดาห์ในเดือนมีนาคมของปี 2564 เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ส่งผลให้ภาคการขนส่งทางทะเลกลายเป็นหัวข้อหลักมานานกว่าสองสัปดาห์แทนที่ทุกอย่าง รวมถึงโรคระบาดที่น่ากลัว โดยขึ้นอันดับสองในรอบข่าว 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังเน้นย้ำว่าโลกเชื่อมต่อกันมากกว่าที่สื่อกระแสหลักและนักการเมืองสามารถเข้าใจหรือต้องการให้เราเข้าใจ เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ได้เป็นเครื่องยืนยันอีกครั้งว่าการขนส่งทางทะเลคือกาวแห่งยุคโลกาภิวัตน์ที่ยึดเราไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ยังทำให้โล่งใจอย่างมากว่าการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานอาจเกิดจากสิ่งที่เรามองข้ามไป เช่น การแล่นเรืออย่างราบรื่นผ่านทางน้ำแคบ ๆ เช่น คลองสุเอซ ที่อาจผิดพลาดอย่างร้ายแรงด้วยเช่นที่เกิดขึ้นในกรณีนี้ และในที่สุดก็แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการเดินทางเรือมีความสำคัญเพียงใดในโลกที่ขับเคลื่อนด้วยผู้บริโภค

การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน

อุตสาหกรรมการเดินเรือเป็นหนึ่งในภาคที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในระบบห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นเมื่อถูกขัดขวาง ก็จะสร้างความไร้ประสิทธิภาพซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้นทันที โควิด-19 ได้ขัดขวางระบบห่วงโซ่อุปทานตลอดจนทุกด้านของชีวิตและธุรกิจ ความแออัดของท่าเรือไม่ได้ลดลง เนื่องจากนโยบายปิดกั้นของจีนร่วมกับเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน ซึ่งเป็นเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่สามารถแพร่ระบาดได้มากที่สุด กำลังสร้างความแออัดในท่าเรือจีนให้เพิ่มมากขึ้นไม่น้อยไปกว่านี้ ท่าเรือทั่วโลกได้รับผลกระทบระลอกต่าง ๆ จากท่าเรือจีน อุปสงค์ของสินค้าเป็นตัวดึงให้เกิดความแออัดในขณะที่ท่าเรือที่คับคั่งเป็นตัวผลักดันให้เกิดความแออัด การขาดการลงทุนในท่าเรือที่มีอยู่และความขาดแคลนของท่าเรืออัตโนมัติที่ทันสมัย ทำให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักไปทั่วโลก การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตกเป็นเหยื่อรายแรกของโอไมครอน ส่งผลให้ต้องลดจำนวนคนทำงานท่าเรือที่ได้รับผลกระทบจากโควิดลง พนักงานนำร่องซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการเริ่มต้นการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพท่าเรือได้ขาดแคลนเนื่องจากการติดเชื้อและการกักกัน เรือที่เดินทางมาจากประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโอไมครอน จอดทอดสมออยู่ในจุดกักกันซึ่งขวางท่าเรือ พนักงานประจำเรือ ผู้เปรียบเสมือนกาที่ผูกมัดโลกไว้ด้วยต้องเผชิญกับการทดสอบโควิด ความล่าช้า การแยกตัว และการอยู่บนเรือที่นานขึ้น คนขับรถบรรทุกที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาด ส่งผลให้ความไม่มีประสิทธิภาพยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากสินค้าติดที่ท่าเรือ การประเมินความยืดหยุ่น ความเชื่อถือได้ ความหลากหลาย การเข้าสู่ยุคดิจิทัล ประสิทธิภาพการทำงาน การลดความเสี่ยง และระดับสินค้าคงคลังที่เชื่อมโยงทั้งหมดในห่วงโซ่อุปทานได้กลายเป็นเรื่องสำคัญสำหรับธุรกิจและรัฐบาล ระดับสินค้าคงคลังในธุรกิจและประเทศต่าง ๆ ยังคงไม่เพียงพอต่อการหยุดชะงักในปัจจุบัน แม้ว่าการเติมสินค้าคงคลังจะสูงเป็นประวัติการณ์ก็ตาม หลักการใหม่ในขณะนี้คือ “เพื่อกรณี” (just-in-case) เปรียบเทียบกับหลักการ “ทันเวลาพอดี” (Just-in-time) ในอดีต

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

คลื่นความร้อน ไฟไหม้ ความแห้งแล้ง พายุเฮอริเคนและพายุทอร์นาโดที่ควบคุมไม่ได้ ภาวะน้ำท่วม และคลื่นขนาดใหญ่ 100 ฟุต จะเป็นบรรทัดฐานในปี 2565 และปีต่อ ๆ ไป การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศได้เกิดขึ้นแล้ว ไม่ใช่ในอีกทศวรรษสองทศวรรษหรือสี่ทศวรรษ แต่เกิดขึ้นแล้วในขณะนี้ Bloomberg ระบุว่า 21 ปีจาก 22 ปีของปีที่ร้อนที่สุดนับตั้งแต่ปี 2423 เกิดขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2543 และพื้นที่ผิวได้มหาสมุทรในปี 2564 ทำลายสถิติความร้อนประจำปีที่เคยเกิดขึ้นในปี 2563 ซึ่งจะทำให้พายุเฮอริเคน พายุทอร์นาโด และคลื่นทะเล ที่มีพลังมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะนำไปสู่การหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ ด้วยความแออัดที่เพิ่มขึ้นที่ท่าเรือ ความเร็วในการแล่นเรือที่ลดลงเนื่องจากคลื่นที่แรงขึ้น/ขนาดคลื่นใหญ่ขึ้น และการสูญเสียตู้สินค้าจากเรือ ซึ่งเกิดขึ้นเป็นประจำ มหาสมุทรดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มนุษย์ปล่อยออกมาเกือบ 3 ส่วน การดูดซับนี้ทำให้มหาสมุทรมีความเป็นกรดอย่างมาก จะส่งผลให้แนวปะการังตาย และทำให้จำนวนปลาลดลงตามลำดับ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จะส่งผลให้มีการต้องการไฟฟ้ามากขึ้นด้วยการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล โรงไฟฟ้าที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาซึ่งเพิ่มปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่เราปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ สิ่งนี้จะเริ่มต้นวงจรอุบาทว์ด้วยความต้องการพลังงานที่มากขึ้นจากโรงงาน โกดัง การขนส่ง/การจัดส่ง ไปจนถึงการทำความเย็นให้แก่บ้าน สถานที่ทำงาน โรงละคร สนามกีฬา ฯลฯ โดยต้องการพลังงานมากขึ้นจากโรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ความร้อน ไฟไหม้ ภัยแล้ง น้ำท่วม พายุ และวัฏจักรดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง การผลิตอาหารจะได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเราอาจพบว่าตนเองต้องเผชิญกับความไม่มั่นคงด้านอาหารไม่ว่าเราจะอาศัยอยู่ในประเทศที่มั่งคั่งเพียงใด การดำเนินการนี้จะเน้นให้รัฐบาลสำรองธัญพืชคงคลังเพิ่มมากขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการขึ้นราคาวัตถุดิบหลักในอาหารอย่างรวดเร็ว ด้วยอัตราเงินเฟ้อที่จะเกิดขึ้น การขนส่งธัญพืชที่มีปริมาณมากขึ้นประกอบกับความไม่มีความมีประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในการลดปริมาณอุปทานเรือสุทธิ จะเป็นผลดีต่ออุปสงค์ในแง่ต้นทุนของตลาดค่าระวางเรือของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

สื่อ The World Inequality Lab เผยแพร่รายงานความไม่เท่าเทียมกันของโลกประจำปี 2565 (ในเดือนธันวาคม 2564) สามสิ่งที่โดดเด่นในรายงานนี้ อย่างแรก ระหว่างปี 2538 ถึง 2564 ผู้มั่งคั่งที่สุดร้อยละ 1 ได้รับผลประโยชน์จากการเติบโตของความมั่งคั่งทั่วโลกร้อยละ 38 ในขณะที่ร้อยละ 50 ล่างสุดได้รับผลประโยชน์จากการเติบโตของความมั่งคั่งทั่วโลกเพียงร้อยละ 2 ผู้มั่งคั่งที่สุดร้อยละ 10 คิดเป็นร้อยละ 52 ของรายได้ทั่วโลก ในขณะที่ร้อยละ 50 ล่างสุดมีรายได้เพียงร้อยละ 8.5 ประการที่สอง ในปี 2363 ความไม่เท่าเทียมด้านความมั่งคั่งระหว่างประเทศมีเพียงร้อยละ 11 ในขณะที่ความไม่เท่าเทียมกัน

สูงสุดอยู่ในประชาชนของแต่ละประเทศ ภายในปี 2523 เนื่องจากการล่าอาณานิคมและการปฏิวัติอุตสาหกรรม โลกที่พัฒนาแล้วมีความมั่งคั่งทั่วโลกกระจุกตัวสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมาที่ร้อยละ 57 การกระจายความมั่งคั่งทั่วโลกระหว่างประเทศต่าง ๆ แคลงภายในปี 2564 ตามด้วยยุคเศรษฐกิจของจีนและอินเดียที่กำลังมาถึง แต่ความไม่เท่าเทียมกันของความมั่งคั่งในแต่ละประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 68 เนื่องจากประเทศกำลังพัฒนาปล่อยให้ความมั่งคั่งถูกผูกขาดโดยคนรวย แม้ว่าช่องว่างความมั่งคั่งระหว่าง โลกที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาแคลง และสุดท้าย ในช่วงปี 2393 ถึง 2564 ร้อยละ 49 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่อเมริกาเหนือ (ร้อยละ 27) และยุโรป (ร้อยละ 22) จากการศึกษาของ IMF เมื่อเร็ว ๆ นี้ระบุว่า “ประเทศที่ร่ำรวยที่สุดซึ่งมีประชากรคิดเป็นร้อยละ 16 ของประชากรโลก แต่มีการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์คิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ประเทศที่ยากจนที่สุดซึ่งมีประชากรประมาณร้อยละ 60 ของประชากรโลก มีสัดส่วนการปล่อยมลพิษน้อยกว่าร้อยละ 15” ดังนั้นจึงเป็นการเพิ่มความเหลื่อมล้ำด้านความมั่งคั่งและเพิ่มปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไปพร้อม ๆ กัน!

การเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

The Economist ได้เผยแพร่หนังสือสั้นที่น่าประทับใจซึ่งมีชื่อว่า “How chemical pollution is suffocating the seas” และเป็น 18 นาทีที่ควรจะต้องดู ซึ่งจะเปลี่ยนวิธีที่คุณมองโลกธุรกิจที่เราอาศัยอยู่ตามปกติ [โปรดคลิกที่นี่](http://www.youtube.com/watch?v=Fv8xGzVtUBM) (http://www.youtube.com/watch?v=Fv8xGzVtUBM) เพื่อชมหนังสือสั้นเรื่องนี้

การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน หรือ Decarbonization เป็นคำศัพท์ใหม่ที่ได้รับการนิยามและปรากฏตัวครั้งแรกใน TradeWinds ในเดือนธันวาคม 2558 โดยปรากฏในบทความเพียง 27 บทความตั้งแต่นั้นมาจนถึงเดือนเมษายน 2561 และได้ปรากฏใน TradeWinds มากกว่า 1,300 ครั้ง! ดังนั้น ก่อนที่คุณจะหลงในรายละเอียด ขอเตือนคุณว่าการขนส่งทางทะเลดำเนินการขนส่งประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกและรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) น้อยกว่าร้อยละ 2.5 The Economist ฉบับลงวันที่ 29 กันยายน 2564 ระบุว่า “ตามข้อมูลขององค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (UN’s Food and Agriculture Organization) กิจกรรมการเลี้ยงสัตว์เพื่อเอาน้ำนม ไข่ และนม เป็นกระบวนการที่ต้องใช้ทรัพยากรมากที่สุดกิจกรรมหนึ่งในการเกษตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก” และ The Economist ฉบับลงวันที่ 5 ตุลาคม ถามคำถามที่ควรถามอย่างมากกว่า หาก “เมื่อเราปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อแคลอรีของอาหารมากกว่าเดาหัวถึง 31 เท่า และไฟฟ้าถ่านหินปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยพลังงานมากกว่าไฟฟ้าพลังน้ำถึง 24 เท่า เพราะเหตุใดเราจึงเลิกใช้ถ่านหินแต่ไม่เลิกผลิตเนื้อวัว?” สหภาพยุโรปรวมการขนส่งทางทะเลไว้ในนโยบาย Emissions Trading Scheme (ETS) ในขณะที่ให้สิทธิผ่านฟรีแก่อุตสาหกรรมปศุสัตว์ และได้เสนอให้ยกเว้นเครื่องบินเจ็ตส่วนตัวจากภาษีน้ำมันเครื่องบินที่ไดวางแผนไว้ แม้ว่าเครื่องบินเจ็ตส่วนตัวจะก่อให้เกิดมลพิษมากที่สุดเมื่อเทียบกับเครื่องบินประเภทอื่นในแง่ระยะทางต่อไมล์ต่อผู้โดยสารหนึ่งคนก็ตาม ภาคการขนส่งทางทะเลต้องต่อสู้กับเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEV) ในขณะที่ไม่มีใครพูดถึงการลดการปล่อยมลพิษจากอุตสาหกรรมปศุสัตว์หรือการลงโทษเครื่องบินเจ็ตส่วนตัว โดยส่วนตัวแล้ว ผมทานเป็นมังสวิรัติตั้งแต่ต้นปี 2563 และนั่นแสดงถึงความพยายามของผมในการกอบกู้โลกจากภาวะโลกร้อนโดยไม่สนับสนุนอุตสาหกรรมปศุสัตว์ อาหารกลางวันสำหรับผู้บริหารในสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งเสิร์ฟทุกวันธรรมดาได้กลายเป็นอาหารมังสวิรัติโดยสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 2563 ซึ่งแสดงถึงความพยายามร่วมกันของบริษัทฯ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างมืออาหารมือเที่ยงของเรา

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้นำดัชนี Energy Efficiency Existing Ship Index หรือ EEXI มาใช้เพื่อเป็นการแก้ไข Marpol Annex VI ซึ่งจะมผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 EEXI จะอธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยการติดตั้งแหล่งพลังงานของเครื่องยนต์ ความสามารถในการขนส่ง และความเร็วของเรือ จากสถิติแนะนำว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (ขนาดระวาง 30,000 เดทเวตตัน ถึง 60,000 เดทเวตตัน) ที่ต่อขึ้นก่อนการบังคับใช้ EEDI (Energy Efficiency Design Index) เช่น เรือที่ต่อขึ้นก่อนปี 2556 อาจต้องการการลดกำลังลงร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 40 (ลดความเร็วในการเล่นเรือลง 2.5 นอตถึง 3.5 นอตจากความเร็วปัจจุบัน) แต่เรือที่ต่อขึ้นหลังกฎเกณฑ์ EEDI อาจต้องการการลดพลังงานเพียงร้อยละ 4 (ลดความเร็วในการเล่นเรือลง 0.2 นอต) เพื่อให้สอดคล้องกับ EEXI เจ้าของเรือจะใช้การจำกัดกำลังเครื่องยนต์และเทคโนโลยีอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เพื่อเลือกวิธีแก้ปัญหาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับเรือของพวกเขา และจะเป็นผลบวกอย่างมากสำหรับอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อให้เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับ

สำหรับ EEXI และ Carbon Intensity Indicator เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวอย่างเต็มที่ก่อนที่กฎหมายใหม่จะมีผลบังคับใช้

IMO ได้ตกลงที่จะอภิปรายและหาวิธีแก้ปัญหาในเรื่องกลไกตามตลาด (MBMs) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งทะเล ซึ่งแนวทางการแก้ไขดังกล่าวอาจดำเนินการผ่านการเก็บภาษีคาร์บอนสำหรับเชื้อเพลิงแต่ละตัน หมู่เกาะโซโลมอนและหมู่เกาะมาร์แชลล์ได้เสนอให้เรียกเก็บภาษี 100 เหรียญสหรัฐต่อตันของการปล่อยก๊าซคาร์บอน กล่าวคือ การจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง 300 เหรียญสหรัฐต่อตัน แนวคิดต่าง ๆ ของ MBM คือการทำให้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปัจจุบันมีราคาแพงเทียบเท่ากับการใช้แอมโมเนีย กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีราคาสูงถึง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งราคาปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 600 เหรียญสหรัฐต่อตัน เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนเชื้อเพลิงในอนาคตสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ หวังว่าแรงกดดันจาก ETS ของสหภาพยุโรปจะช่วยส่งเสริมและผลักดัน IMO ให้ยื่นข้อเสนอย่างแข็งแกร่งในมาตรการ MBMs ผ่านมาตรการการเรียกเก็บภาษีคาร์บอน เงินทุนที่รวบรวมโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากมาตรการ MBMs ใด ๆ ผ่านการจัดเก็บภาษีตามการใช้เชื้อเพลิงสามารถนำมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับเชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่เงินอุดหนุนไปจนถึงการวิจัยและพัฒนา ซึ่งรวมถึง

- เพื่ออุดหนุนส่วนต่างระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงหนึ่งตันกับแอมโมเนียสองตัน (กล่าวคือเมื่อถึงจุดเทียบท่าของพลังงานที่ส่งออก) สำหรับผู้ที่เริ่มการใช้เรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (ZEV) ในระยะแรก
- เพื่อกำหนดต้นทุนเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งสินค้าโดยเรือเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีราคาเท่ากับการขนส่งด้วยเรือปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์สำหรับผู้บริโภคสินค้า
- เพื่อเป็นเงินทุนในการวิจัยและพัฒนา (R&D) การผลิตเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ การออกแบบเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ ระเบียบข้อบังคับสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ และโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์
- เพื่อพัฒนาเชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานบนบก
- เพื่อให้ IMO กำหนดเส้นตายสำหรับการห้ามการส่งมอบเรือเครื่องยนต์สันดาปภายใน นับจากปี 2573 เป็นต้นไป หรือนับจากวันที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า
- เพื่อให้ IMO ออกกฎให้เรือเครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีอายุมากกว่า 20 ปี นับจากปี 2573 เป็นต้นไป หรือนับจากวันที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า
- เพื่อให้ผู้ต่อเรือผลิตเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ได้ในระดับที่เรือปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ที่ต่อขึ้นใหม่จะมีราคาใกล้เคียงกับเรือเครื่องยนต์สันดาปภายใน
- เพื่อให้เป็นการแข่งขันที่เท่าเทียมกันสำหรับผู้เช่าเหมาลำในการเลือกเรือที่ดีที่สุดโดยพิจารณาจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียงอย่างเดียว และไม่ต้องคำนึงถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจอื่น ๆ

ถ้าหากคุณคิดว่าราคา MBM ที่เพิ่มขึ้นนั้นท้ายที่สุดแล้วผู้บริโภคจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยคุณอาจได้รับการให้อภัย ตามการคำนวณของ Boston Consulting Group ราคาจะเพิ่มขึ้นเพียง 600 เหรียญสหรัฐสำหรับราคารถยนต์หนึ่งคัน 3 เหรียญสหรัฐสำหรับราคาของสมาร์ทโฟนหนึ่งเครื่อง หรือ 1 เหรียญสหรัฐสำหรับราคากางเกงยีนส์หนึ่งตัว นั่นเป็นราคาเล็กน้อยที่ต้องจ่ายเพื่อป้องกันภัยพิบัติจากสภาพอากาศ

เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19

โควิด-19 กลายเป็นคำพ้องความหมายกับความล่าช้า การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน การปิดเมือง อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่นำโดยรัฐบาลซึ่งสร้างอุปสงค์ที่สูงกว่าอุปทานมาก การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจากการระบาดใหญ่ไม่สม่ำเสมออย่างมากด้วยสาเหตุ 3 ประการ ประเทศต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 และต้องปิดเมือง สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ ในช่วงเวลาที่ต่างกัน อัตราการฉีดวัคซีนที่ไม่เท่าเทียมในประเทศร่ำรวยและประเทศยากจน และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับสูงในประเทศร่ำรวยและการขาดแคลนมาตรการดังกล่าวในประเทศยากจน ทำให้การฟื้นตัวเกิดขึ้นเป็นเพียงบางส่วน ในปี 2565 เราจะรับมือกับตลาดแรงงาน ผลกระทบของการทำงานจากที่บ้าน

การกลัวการทำงานในสำนักงานกับผู้ติดเชื้อ การจัดลำดับความสำคัญของความสมดุลระหว่างชีวิตและการทำงานที่ดีขึ้น และความต้องการค่าจ้างและสภาวะการทำงานที่ดีขึ้น สำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือ ผลกระทบของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน จะทำให้การผลิตเปลี่ยนลูกเรือยากขึ้นและนั่นเป็นความท้าทายที่บริษัทฯ จะต้องเผชิญหน้าในปี 2565

เชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนถูกกำหนดให้เป็นไวรัสที่น่ากังวลเนื่องจากมีการกลายพันธุ์ของโปรตีนหนามจำนวนมาก ซึ่งทำให้สามารถแพร่เชื้อได้มากกว่าเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้าถึง 70 เท่า ตามบทความข่าวต่าง ๆ ข่าวดีของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ดังกล่าวนี้คือแม้ว่าจำนวนผู้ติดเชื้อจะพุ่งสูงขึ้น การรักษาในโรงพยาบาลและอัตราการเสียชีวิตยังไม่เพิ่มขึ้น และข่าวร้ายก็คือมันแพร่ระบาดมากจนจำนวนผู้ป่วยที่สูงเกินกว่าที่ระบบการดูแลสุขภาพของประเทศใด ๆ จะรับมือได้ เพื่อเป็นการตอบโต้หลายประเทศได้ลดระยะเวลาการแยกตัวลงครึ่งหนึ่ง และจนถึงตอนนี้ ดูเหมือนว่าการตัดสินใจครั้งนี้จะสมเหตุสมผล หากนายกรัฐมนตรีอังกฤษนายฮาโรลด์ แมคมิลแลน ยังมีชีวิตอยู่ และถูกถามในวันนี้ว่าสิ่งที่ท้าทายที่สุดสำหรับรัฐบาลคืออะไร เขาจะตอบว่า “ฉีดยาวัคซีนที่แขนเด็กน้อย ฉีดยาวัคซีนที่แขน” ปัญหาคือเรามีนักการเมืองซึ่ขลาดมากเกินไป แต่ไม่มีรัฐบาลคนเดียวที่สามารถทำให้เรื่องที่เราทำงานง่าย ๆ อย่าง “การฉีดยาวัคซีนที่แขน” เป็นจริงทั่วโลก ข่าวดีจากการประกาศของแอฟริกาใต้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2565 คือประเทศแอฟริกาใต้ได้ผ่านจุดสูงสุดของการระบาดระลอกใหม่ของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนแล้ว ข่าวร้ายคือจำนวนผู้ติดเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนในสหรัฐอเมริกาพุ่งทะลุ 1.35 ล้านรายในวันที่ 10 มกราคม ยุโรปรายงานว่ามี อัตราการติดเชื้อในปัจจุบัน ประชากรมากกว่าร้อยละ 50 อาจติดเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนภายในไม่กี่สัปดาห์ บางทีทั้งหมดนี้สามารถบ่งบอกว่าเราอยู่ในจุดเริ่มต้นของการสิ้นสุดของการระบาดใหญ่

เชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนและเชื้อไวรัสสายพันธุ์อื่น ๆ ที่ยังไม่ถูกค้นพบจะทำให้ “การทำงานจากสำนักงานเท่านั้น” ไม่สามารถทำได้ การทำงานในรูปแบบ “การทำงานจากที่บ้าน” เท่านั้นจะก่อให้เกิดการประสบปัญหาการขาดเครือข่ายการติดต่อกับมนุษย์ และควมมีชีวิตชีวาที่เกิดขึ้นเมื่อทำงานร่วมกัน โดยที่ความคิดสร้างสรรค์ถูกประนีประนอม เป็นผลให้อารมณ์ของการทำงานจะเป็นลูกผสมระหว่างการทำงานจากที่บ้านหรือที่ทำงานเท่านั้น ธุรกิจและอุตสาหกรรมแต่ละแห่งจะพัฒนาบรรทัดฐานที่ทำงานซึ่งดีที่สุดสำหรับพวกเขา โดยคำนึงถึงความหลากหลายและความเท่าเทียม และผู้นำธุรกิจจะได้รับคำแนะนำจากแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรมนั้น ๆ

สำหรับผู้สูญเสียคนที่รักหรือสูญเสียอาชีพการงานเนื่องจากโควิด-19 ปี 2564 เป็นปีแห่งความหายนะ โดยราคาที่สูงขึ้นและอัตราเงินเฟ้อที่กินเข้าไปทำให้เงินออมเหลือน้อย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ทำให้ชุมชนแตกแยกและสร้างคลื่นลูกใหม่ให้กับผู้ลี้ภัยจากสภาพภูมิอากาศ ในขณะที่คนอื่น ๆ เจริญรุ่งเรืองด้วยราคาหุ้นที่พุ่งสูงขึ้น ผลกำไรที่เพิ่มขึ้น ราคาสินค้าที่สูงขึ้น มูลค่าทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้น และราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่พุ่งสูงขึ้นด้วย Elon Musk บุคคลที่ร่ำรวยที่สุดในโลก เป็นผู้ได้รับเลือกให้เป็น “Man of the Year 2021” จากนิตยสาร Times ข่านี้เป็นเรื่องที่น่ายินดีสำหรับนิตยสาร Times ที่ชื่นชมผู้ที่มีความมั่งคั่งในช่วงเวลาซึ่งการแพร่ระบาดได้ข่มเหงคนยากจน

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือส่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2564 อุปทานเรืออยู่ที่ 906.99 ล้านเดเวทตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 939.15 ล้านเดเวทตัน ในระหว่างปีเรือประมาณ 5.47 ล้านเดเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 37.62 ล้านเดเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.55 ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 64.66 ล้านเดเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567) หรือประมาณร้อยละ 6.88 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2565 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเคเบิลสไตรเกอร์ร้อยละ 2.56 ในปี 2564 สำหรับกลุ่มเรือขนาดเฮนดี้ไฮส/ขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการส่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 19 ล้านเดเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 5.76 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2565 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2565 ร้อยละ 7.26 (ปริมาณ 68.17 ล้านเดเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก (ร้อยละ 11.05 หรือปริมาณ 36.47 ล้านเดเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 11.9 (ปริมาณ 111.58 ล้านเดเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก (ร้อยละ 15.8 หรือปริมาณ 52.32 ล้านเดเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก)

ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2567 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้างและส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541-ปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2565 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับ ในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 68.17 ล้านเดเวตัน หรือร้อยละ 7.26 ของกองเรือในปัจจุบัน (ปริมาณ 36.47 ล้านเดเวตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 11.05 และ ปริมาณ 31.7 ล้านเดเวตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.21) ณ ต้นปี 2565 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านี้ต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO 2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2566

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,236 ลำ ขนาดระวางรวม 407.12 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2565) มีเรือจำนวน 143 ลำ ขนาดระวางรวม 27.62 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 6.78 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 145 ลำ ขนาดระวางรวม 23.72 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 5.8 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2567 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2565 ถึงปี 2567

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,540 ลำ ขนาดระวางรวม 201.93 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2565) มีเรือจำนวน 218 ลำ ขนาดระวางรวม 18.04 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 8.93 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 474 ลำ ขนาดระวางรวม 35.54 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 17.60 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2567 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2565 ถึงปี 2567

เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 3,879 ลำ ขนาดระวางรวม 218.25 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2565) มีเรือจำนวน 263 ลำ ขนาดระวางรวม 15.25 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 6.99 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 640 ลำ ขนาดระวางรวม 32.12 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 14.72 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2567 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2565 ถึงปี 2567

เรือขนาดเซนดีไซส์ (10,000 - 40,000 เดเวตัน - มีเรือ 4,129 ลำ ขนาดระวางรวม 111.86 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2565) มีเรือจำนวน 137 ลำ ขนาดระวางรวม 3.75 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 3.35 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้มีจำนวน 813 ลำ ขนาดระวางรวม 20.20 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 18.06 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2567 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2565 ถึงปี 2567

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 2.11 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 5.47 ล้านเดเวตันในปี 2564 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2560-ปี 2564) อยู่ที่ร้อยละ 14.99 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 9.842 ล้านเดเวตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2560-ปี 2564) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรื่อนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2564 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.55 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห่งแรกของ) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2 ในปี 2565 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2565 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงหรือใกล้จะถึงแล้วตั้งแต่ต้นปี 2564 ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

การรีไซเคิลเรือ : ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าขบเขามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2564 อยู่ที่ 37.62 ล้านเดเวตัน ซึ่งน้อยมาก

เมื่อเทียบกับการปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 50.43 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2555 ถึงปี 2564)

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

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น 'IMO 2020' ในฐานะกฎข้อบังคับที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเป็นข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดของปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันทั่วโลกซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 กฎระเบียบดังกล่าวกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือใช้นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกินโดยมวลร้อยละ 0.5 (เรียกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก หรือ VLSFO) ในขณะที่มีความกังวลในตอนแรกในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเกี่ยวกับความเพียงพอของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่รองรับการใช้งานทั่วโลก แต่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันก็ได้ต่อสู้กับความท้าทายและทำให้ผลิตภัณฑ์มีจำหน่ายเพียงพอทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อกังวลบางประการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่จัดหาได้ที่ทำเรือหลายแห่งและความเหมาะสมสำหรับการใช้งานกับอุปกรณ์ของเรือซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเป็นหลักซึ่งมีส่วนช่วยในการหล่อลื่นและความหนืดที่เหมาะสม

ทางเลือกอื่นแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากคือการติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียซึ่งเรียกอีกอย่างว่าเครื่องกรองก๊าซไอเสียหรือเรียกง่าย ๆ ว่าเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งในกรณีนี้เรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงต่อไปได้ (น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง; ปริมาณค่ากำมะถันสูงถึงร้อยละ 3.5) และเครื่องดักจับเขม่าควันถูกคาดว่าจะล้างและ 'ดักจับ' ก๊าซไอเสียเพื่อลดปริมาณค่ากำมะถันให้ต่ำกว่าระดับร้อยละ 0.5 ข้อเสียโดยธรรมชาติของระบบดังกล่าวคือน้ำเสียซึ่งจะต้องถูกปล่อยออกสู่ทะเลจะมีการปนเปื้อนกำมะถันเพิ่มขึ้นในรูปของกรดซัลฟิวริก และกรดซัลฟิวรัส จึงทำให้ทะเลเป็นมลพิษแทน! หลายประเทศทั่วโลกได้สั่งห้ามปล่อยน้ำเสียที่มีการปนเปื้อนในน่านน้ำของตนแล้ว ด้วยเหตุนี้จึงกำหนดให้เจ้าของเรือที่เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนอกจากการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงแล้ว ควรสำรองปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากให้เพียงพอ นอกจากค่าใช้จ่ายที่สูงในการจัดซื้อรวมทั้งการติดตั้งของเครื่องดักจับเขม่าควันและการหยุดดำเนินการระหว่างสองถึงสามเดือนสำหรับการติดตั้งอุปกรณ์แล้ว ยังมีความท้าทายทางเทคนิคในการออกแบบระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ไม่ปลอดภัย จากเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้นเห็นได้ชัดว่าเครื่องดักจับเขม่าควันหลายเครื่องที่ติดตั้งบนเรือมีการใช้งานที่ล้มเหลวภายในไม่กี่เดือนหลังการติดตั้งและต้องการการซ่อมแซมซึ่งมีราคาสูงในการลากจูงเรือไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุดเนื่องจากเครื่องยนต์หลักพังลงอันเป็นผลมาจากการที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้อง เป็นต้น

เรือจำเป็นต้องใช้น้ำถ่วงเรือซึ่งโดยพื้นฐานแล้วเป็นน้ำทะเลในถังสำหรับบรรจุน้ำถ่วงเรือบนเรือเพื่อให้เรือยังคงทรงตัวเมื่อไม่มีสินค้าบนเรือและเพื่อให้ปั๊มของเรือจมอยู่ใต้น้ำ ผู้บริหารของประเทศส่วนใหญ่ในโลกยืนยันแนวปฏิบัติที่เข้มงวดในการจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือเพื่อไม่ให้สิ่งมีชีวิตในน้ำ ณ ส่วนหนึ่งของโลกที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือถูกแพร่กระจายไปยังส่วนอื่น ๆ ของโลกผ่านการปล่อยน้ำถ่วงเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎข้อบังคับที่กำหนดให้เรือต้องบำบัดน้ำถ่วงเรือที่บรรจุลงในถังด้วย ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment Systems: BWTS) ที่ได้รับการรับรองซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งบนเรือ อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนหลังจากที่มีรัฐให้สัตยาบันจำนวน 30 รัฐซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของระวางบรรทุกการขนส่งทางทะเลของโลก เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันจำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวในขณะที่ทำการตรวจสอบสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ปัจจุบันมีระบบบำบัดที่ได้รับการรับรองจาก IMO เพียงไม่กี่ระบบในตลาดที่ยังไม่ผ่านการอนุมัติจากข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นของหน่วยยามฝั่งสหรัฐ (USCG) นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดที่แยกต่างหากที่จัดทำโดยหน่วยยามฝั่งสหรัฐสำหรับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งโดยหลักแล้วกำหนดจากจำนวนระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการรับรองจาก USCG

ที่มีอยู่ในตลาด ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 28 ลำในกองเรือของพีเอสแอล สำหรับเรือที่เหลืออีก 8 ลำ ซึ่งปัจจุบันต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือที่ได้รับจากท่าเรือในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งใด ๆ เพื่อที่จะได้รับการอนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือในท่าเรือถัดไป 7 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองในปี 2565 และ 1 ลำในช่วงต้นปี 2566

ผลจากการริเริ่มขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) การทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือบนเรือได้รับความสำคัญเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะทำให้ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นทางการและรับรองว่ามีการปฏิบัติตามอย่างสม่ำเสมอ ILO ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล 2006 (MLC 2006) เรือทุกลำที่มีน้ำหนักเกิน 500 ตันในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องมีใบรับรองแรงงานทางทะเล (MLC) และปฏิญญาว่าด้วยการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านแรงงานทางทะเล (DMLC) บนเรือเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามอนุสัญญา ใบรับรองเหล่านี้จะได้รับจากรัฐเจ้าของธงและองค์กรที่ได้รับการยอมรับ หลังจากการตรวจสอบและสำรวจบนเรือแต่ละลำอย่างละเอียด อนุสัญญา MLC 2006 ได้บรรลุจำนวนรัฐสมาชิกที่ให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 เรือทุกลำต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและมีใบรับรองที่ถูกต้องสำหรับการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 นอกจากนี้ ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ตกลงที่จะแก้ไข MLC หลายครั้งเพื่อนำหลักการที่ได้ตกลงกันเมื่อปี 2552 โดยคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ IMO / ILO ร่วมกันกลับมาใช้ การแก้ไขเหล่านี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 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 สิงคโปร์ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนหน้านี้ ดังนั้นเรือของบริษัทฯ ที่จดทะเบียนในสิงคโปร์จึงได้รับการปฏิบัติตามมาตรฐานมาโดยตลอด เรือที่อยู่ภายใต้ MLC 2006 จำเป็นต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้บริการความปลอดภัยทางการเงินอื่น 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 ทั่วโลกกำลังได้รับการผลักดันจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้หันมาใส่ใจสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยได้รับคำแนะนำจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบใหม่ ๆ IMO ร่วมกับ ICS กำลังมีบทบาทเชิงรุกในการวางกฎระเบียบที่จะบังคับใช้กับการขนส่งทางทะเลในระดับโลก หนึ่งในนั้นคือการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จำเป็น (วัดเป็นกรัมต่อตัน - ไมล์) ในการเดินทาง ซึ่งคล้ายกับกฎ MRV ของสหภาพยุโรป (ตรวจสอบ รายงานผล และประเมินผล : Monitoring, Reporting and Verification: MRV) ซึ่งได้เริ่มใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทั้งหมดที่ดำเนินงานในภูมิภาคสหภาพยุโรปในทิศทางเดียวกัน IMO ก็มีข้อกำหนดให้เรือทั้งหมดติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DCS) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งกำหนดให้เรือต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกประจำปีต่อ IMO ผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธง กฎระเบียบนี้ยังกำหนดให้การพัฒนาการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management plans: SEEMP) ที่มีอยู่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยและได้รับการรับรองโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับ

ในเดือนเมษายน 2561 IMO ได้มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซในปี 2551 กฎระเบียบเหล่านี้จะยุติการใช้เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่า บริษัทฯ ได้ริเริ่มในการเตรียมการล่วงหน้าสำหรับกฎระเบียบเหล่านี้โดยการตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดให้เรือทุกลำรายงานการรวบรวมข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไปยังองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐเจ้าของธงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป นอกจากนี้เรือ

ยังทำงานด้วยตัวเรือที่สะอาดเสมอโดยใช้สีป้องกันเพรียงที่มีประสิทธิภาพและโดยการทำมาสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น เนื่องจากช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยคาร์บอน) ที่สำคัญกว่านั้นการซื้อเรือใหม่สำหรับกองเรือได้รับการคัดเลือกโดยคำนึงถึงลักษณะการปฏิบัติงานที่ "เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" เป็นหลัก การดำเนินงานอย่าง 'เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม' จะเป็นไปได้ด้วยระวางบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดน้ำมันมากและมีการใช้ความร้อนเหลือทิ้งจากเครื่องยนต์อย่างเหมาะสม (แม้แต่ก๊าซไอเสียจากเครื่องยนต์เสริมจะถูกเปลี่ยนผ่านหม้อไอน้ำเพื่อใช้ความร้อนที่เหลืออยู่) เรือขนาดอัลตราแมกซ์รุ่นใหม่ที่มีระวางบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นทำงานโดยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงอย่างมาก

Getting to Zero Coalition

กลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition เป็นความร่วมมือระหว่าง Global Maritime Forum กลุ่ม Friends of Ocean action และ World Economic Forum สร้างขึ้นตามคำเรียกร้องเพื่อให้ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ซึ่งได้เปิดตัวในเดือนตุลาคม 2561 และลงนามโดยผู้นำต่าง ๆ มากกว่า 70 รายจากทั่วทั้งอุตสาหกรรมการเดินเรือ สถาบันการเงิน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ตลอดจนหลักการโพไซดอน (the Poseidon Principles) ซึ่งเป็นกรอบการทำงานระดับโลกสำหรับการปรับพอร์ตสินเชื่อบริษัทเรือเดินเรือของสถาบันการเงินที่ให้ความสำคัญกับสภาพภูมิอากาศซึ่งเปิดตัวในวันที่ 18 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ เป็นสมาชิกของกลุ่ม Getting to Zero Coalition และจะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคตของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล จุดเริ่มต้นสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้คือการมีเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ในเชิงพาณิชย์ได้ในเส้นทางการค้าในทะเลลึกภายในปี 2573 สิ่งนี้จะต้องอาศัยทั้งการพัฒนาเรือและห่วงโซ่อุปทานเชื้อเพลิงในอนาคต ซึ่งจะสามารถทำได้ผ่านการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดและการดำเนินการร่วมกันอย่างมุ่งมั่นระหว่างอุตสาหกรรมการเดินเรือ ภาคพลังงาน ภาคการเงิน รัฐบาล และ IGOs เท่านั้น งานวิจัยที่นำเสนอในช่วงทดสอบการทำงานแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายระยะสั้น ซึ่งถูกนำมาใช้โดยประเทศสมาชิกของ IMO ในเดือนเมษายน 2561 คือ การลดการปล่อยก๊าซสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศต่อการขนส่งต่อเที่ยวอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 คงจะไม่เพียงพอที่จะป้องกันผลกระทบทางลบต่อสภาพภูมิอากาศจากการขนส่งทางทะเล สิ่งนี้เองแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนานโยบายต่างๆ แรงขับเคลื่อนจากอุปสงค์ และกลไกการระดมทุนเพื่อกระตุ้นและลดความเสี่ยงของผู้ลงทุนรายแรก ๆ การใช้เครื่องมือด้านนโยบาย และมาตรการที่อ้างอิงตลาดเพื่อปิดช่องว่างของความสามารถในการแข่งขันระหว่างเชื้อเพลิงธรรมดาและเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง การสำรวจและคิดค้นเทคโนโลยี เส้นทางการเปลี่ยนถ่ายและเชื้อเพลิงทางเลือก การระบุและใช้โอกาสระดับโลกสำหรับโครงการพลังงานสีเขียวที่สามารถขับเคลื่อนการลดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเล และนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนและครอบคลุมในประเทศกำลังพัฒนา ในขณะเดียวกันก็ต้องทำให้แน่ใจว่าไม่มีประเทศใดถูกทิ้งไว้ข้างหลัง ขณะนี้สมาชิกกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ได้เตรียมพร้อมที่จะก้าวไปข้างหน้ามากกว่าที่หน่วยงานกำกับดูแลได้กำหนด เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน กลุ่มแรกของอุตสาหกรรมการเดินเรือที่มุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ที่จะดำเนินการต่าง ๆ เพื่อการพัฒนา ทดสอบ และปรับใช้เทคโนโลยีที่จำเป็นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศ ภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือมุ่งเน้นไปที่วิธีการจัดการปล่อยมลพิษและพยายามที่จะนำเสนอเชื้อเพลิงและเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงการปล่อยมลพิษทางอากาศโดยสิ้นเชิง เชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือรูปแบบใหม่ซึ่งได้มาจากทรัพยากรทางเลือกที่ยังไม่เคยถูกนำมาใช้ อาจนำมาซึ่งการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ แต่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากทั้งตัวเรือทำเรือ และการเดินเรือ

ภาวะโลกร้อน และก๊าซเรือนกระจก (GHG)

การขนส่งสินค้าทางทะเลอาจเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะอาดที่สุด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประหยัดน้ำมันที่สุด แต่ก็เป็นแหล่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ เมื่อพูดถึงเรื่องการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือจะต้องมีบทบาทมากขึ้นในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเนื่องจากเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักทั้งเรื่องของสาเหตุและแนวทางแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้

การตระหนักถึงผลกระทบที่เป็นอันตรายของภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ได้กลายเป็นประเด็นที่แพร่หลายและประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมกลายเป็นจุดสนใจ อองค์กรต่าง ๆ ทั่วโลก รวมทั้งอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือหันมาใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้นกว่าเดิม

จากการเผยแพร่โดยโครงการ “Fourth IMO Greenhouse Gas Study” เมื่อต้นปี 2564 ณ ปี ในปี 2561 การขนส่งสินค้าทางทะเลมีส่วนในการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่าปริมาณการผลิตโดยมนุษย์ทั่วโลกถึงร้อยละ 2.5 นอกจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แล้วเรายังปล่อยมลพิษอันมีส่วนทำให้เกิดภาวะโลกร้อนอื่น ๆ อีกจำนวนหนึ่ง เช่น Black Carbon (BC) และ Nitrous Oxide (N₂O) ซึ่งทำให้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกรุนแรงขึ้นและน้ำในมหาสมุทรเกิดภาวะเป็นกรด มลพิษเหล่านี้มีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกทั้งทางตรงโดยทำหน้าที่เป็นตัวดักจับความร้อนในชั้นบรรยากาศหรือทางอ้อมโดยการช่วยสร้างก๊าซเรือนกระจกเพิ่มเติม ในทางกลับกันอุตสาหกรรมปศุสัตว์ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 9.9 ตามรายงานของสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา

ในมุมมองเชิงบวก ในช่วงปี 2551 ถึงปี 2561 ดัชนีความเข้มข้นของการเกิดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศดีขึ้นประมาณร้อยละ 30 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการขนส่งทางเรือลดลงร้อยละ 7 แม้ว่าการค้าทางทะเลจะเติบโตร้อยละ 40 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นจาก 977 ล้านตันเป็น 1,076 ล้านตัน ในขณะที่มลพิษทางอากาศที่มีอยู่เช่น Black Carbon (BC) และก๊าซมีเทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 และร้อยละ 150 ตามลำดับ

ในปี 2563 พบว่าการปล่อยมลพิษทั่วโลกลดลงอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนถึงร้อยละ 7 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชั่วคราวเพื่อตอบสนองต่อการหยุดชะงักทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ที่เกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและมาตรการที่ใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด ดัชนีความเข้มข้นของการเกิดคาร์บอนในการขนส่งทางเรือดีขึ้นร้อยละ 11 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับตัวเลขในปี 2561

เพื่อดำเนินการตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001:2015

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศได้ใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการวางแผนและพัฒนาแผนงานสำหรับกลยุทธ์ที่ครอบคลุมในการลดก๊าซเรือนกระจกจากเรือต่าง ๆ

ในทำนองเดียวกัน บริษัทฯ ได้ใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการตรวจสอบการลดลงโดยเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกองเรือของบริษัทฯ

การเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการกำหนดจุดหมายและเป้าหมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยรวมลดลงอย่างต่อเนื่องและมีการปรับปรุงการดำเนินงานที่ทำให้ดัชนีการเกิดคาร์บอนนั้นดีขึ้น

ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้รักษาระดับและประเมินบันทึกการปล่อยก๊าซเสียของกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่น่าเชื่อถือในการประเมินความคืบหน้า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เรือรุ่นเก่าถูกปลดระวางและถูกทดแทนด้วยเรือรุ่นใหม่ ที่ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนต่อเที่ยวการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ทะเล

ข้อบังคับล่าสุดของ IMO ซึ่งเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและจะนำดัชนี Energy Efficiency Existing Ship Index หรือ EEXI และ Carbon Intensity Indicator หรือ CII อันจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญมาบังคับใช้

เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ IMO ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งทางทะเลร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน 2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ ก) Energy Efficiency Existing Ship Index หรือ EEXI และ ข) Carbon Intensity Indicator หรือ CII และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมเดินเรือโดยรวม และจะทำนายเจ้าของเรืออย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ข้อมูลด้านล่างนี้ บริษัทฯ จะอธิบายสั้น ๆ ถึงความหมายของ EEXI และ CII และกฎข้อบังคับดังกล่าวมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรืออย่างไร

EEXI จะอธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ ดังนี้ EEXI ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการออกแบบของเครื่องยนต์หลักและเครื่องยนต์เสริมเช่น การติดตั้งแหล่งพลังงานของเครื่องยนต์ ความสามารถในการขนส่ง และความเร็วของเรือ IMO ได้กำหนดค่าสูงสุดของ EEXI ที่กำหนดให้เรือต้องปฏิบัติตาม ซึ่งเรียกว่าค่า “EEXI ที่กำหนด” ระดับที่ได้กำหนดนั้นจะมีการกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยคำนวณจากประเภทและขนาดของเรือ ค่าของ EEXI คำนวณได้ของเรือแต่ละประเภทจะเรียกว่าค่า “EEXI ที่ต้องบรรลุ” หากค่า EEXI ที่ต้องบรรลุนี้สูงกว่าค่า EEXI ที่กำหนดมาตรการแก้ไขจะต้องถูกนำมาบังคับใช้ มาตรการแก้ไขอย่างหนึ่งคือการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน (เช่น อุปกรณ์ Mewis Duct ซึ่งเป็นระบบอุโมงค์ครีปซึ่งจะสร้างเกลียวหมุนวนของน้ำก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อความสูญเสียในการไหลของกระแส น้ำของใบจักรเรือ) การลดค่า EEXI ที่ต้องบรรลุ โดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง (ESDs) นั้นก็สามารถลดได้น้อยมาก เพื่อให้เรือสามารถดำเนินการได้ต่อไป เรือส่วนใหญ่ในตลาดการค้าทั่วโลก ยกเว้นเรือใหม่บางลำที่ต่อขึ้นหลังปี 2556 จะต้องจำกัดกำลังสูงสุดที่มาโดยเครื่องยนต์หลัก สิ่งนี้เรียกว่า การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ (Engine Power Limitation: EPL) โดยที่ กำลังการผลิตไอน้ำทั้งหมด (Maximum Continuous Rating: MCR) ซึ่งเป็นกำลังสูงสุดที่เครื่องยนต์หลักได้รับการออกแบบมาแต่แรกนั้นถูกจำกัดทั้งทางเครื่องยนต์หรือทางอิเล็กทรอนิกส์

เรือเก่ามักจะต้องจำกัดกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักในระดับที่สูงถึงระหว่างร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 50 โดยพื้นฐานแล้ว หมายความว่าร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลกจะต้องลดความเร็วที่พวกเขามักจะใช้งานลงมากถึงร้อยละ 20 หรือมากกว่านั้น

CII คือการอธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์เช่นกัน อย่างไรก็ตาม CII เป็นการคำนวณในแง่ของการดำเนินการ โดยวัดจากการปล่อยปริมาณความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่แท้จริงในระยะเวลาหนึ่งปีโดยคำนวณจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากปริมาณการขนส่งของเรือและระยะทางในการปฏิบัติงานที่แท้จริงในแต่ละปี

เช่นเดียวกับ EEXI ค่าอ้างอิง (หรือที่กำหนด) ของ CII สำหรับปี 2562 ได้ถูกคำนวณสำหรับเรือแต่ละประเภทโดยใช้สูตรทางคณิตศาสตร์ที่ IMO เห็นชอบและแสดงถึงค่า CII ที่กำหนดสำหรับเรือแต่ละประเภท จากนั้นคำนวณ CII ที่ต้องบรรลุในระยะเวลาหนึ่งปี เรือจะได้รับการจัดอันดับประจำปีตั้งแต่ระดับ A ถึงระดับ E โดยที่ระดับ A แสดงถึงอันดับที่ดีที่สุด (มีค่า CII ที่ต่ำโดยมีค่า CII ที่ต้องบรรลุน้อยกว่าค่า CII ที่กำหนด) และระดับ E แสดงถึงอันดับที่ไม่ดี (มีค่า CII สูง) หลังจากปี 2566 เรือที่ได้รับระดับ “E” สามารถคงระดับดังกล่าวไว้ได้สูงสุดเพียง 1 ปี หลังจากนั้นจะต้องลดระดับคะแนนลงเหลือน้อยกว่าระดับ “D” ทั้งนี้ ระดับ “D” สามารถคงไว้ได้เป็นระยะเวลาสูงสุด 3 ปี หลังจากนั้นระดับ (เช่น ระดับ CII) จะต้องเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ “C” ในแต่ละกรณี แผนปฏิบัติการแก้ไขจะต้องมีการดำเนินการและได้รับการอนุมัติจาก RO นอกจากนี้ ระดับ CII ที่กำหนดต้องลดลงร้อยละ 1 ในแต่ละปีระหว่างปี 2562 ถึง 2566 และหลังจากนั้นต้องลดลงร้อยละ 2 ในแต่ละปีจนถึงปี 2569

กองเรือของ พีเอสแอล อยู่ในเส้นทางที่ดีในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยเรือจำนวน 23 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมด 36 ลำในกองเรือของ พีเอสแอล จะได้รับการติดตั้ง EPL และกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักจะถูกจำกัด ภายในการตรวจประเมินครั้งแรกในปี 2566 หลังจากการตรวจประเมินในปี 2566 เรือเหล่านี้จะดำเนินการด้วยความเร็วที่ต่ำกว่าความเร็วที่ใช้ในสัญญาการค่าของเราในปัจจุบันประมาณ 1.5 ถึง 2 นอต สำหรับเรือที่เหลืออีกจำนวน 13 ลำ เป็นเรือบรรทุกซีเมนต์ทั้งสิ้น 4 ลำ ซึ่งไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบบังคับดังกล่าว จำนวน 1 ลำเป็นเรือขนส่งสินค้าทั่วไป ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวบังคับใช้แบบไม่เคร่งครัด และส่วนที่เหลือเป็นเรือเดินทะเลรุ่นใหม่ที่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับแล้ว จะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ จากกฎเกณฑ์ EEXI

ขณะนี้ IMO ได้กำหนดมาตรฐานวิธีการคำนวณดัชนี CII สำหรับเรือประเภทต่าง ๆ แล้ว ตามด้วยกำหนดวิธีการสำหรับการคำนวณค่า CII และหลังจากที่ตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดและระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่นได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (NKK สำหรับกองเรือของ พีเอสแอล) บริษัทฯ ได้คำนวณค่า CII ในช่วงสามปีที่ผ่านมาสำหรับเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ โดยตัวเลขค่า CII เฉลี่ยสำหรับเรือแต่ละประเภทในกองเรือของ พีเอสแอล มีดังต่อไปนี้

ประเภทของเรือ	2562			2563			2564		
	จำนวนเรือ	ปริมาณ การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ย การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่อ การขนส่งสินค้า ในปริมาณ ตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณ การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ย การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่อ การขนส่งสินค้า ในปริมาณ ตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณ การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ย การปล่อย ก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่อ การขนส่งสินค้า ในปริมาณ ตัน-ไมล์
เรือขนส่งสินค้า	4	40,738.42	14.36	4	38,764.85	12.95	4	42,030.55	13.65
เรือขนาดเสด็จ	15	210,168.71	7.99	15	185,053.74	7.72	15	198,769.11	7.89
เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์	9	148,624.32	6.40	9	137,970.40	6.11	9	149,800.48	6.42
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	130,489.14	4.61	8	118,974.06	4.53	8	131,048.50	4.55
รวม	36	530,020.59	7.55	36	480,763.05	7.19	36	521,648.64	7.42

ดังนั้นจะสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของ พีเอสแอล ในปี 2564 คือ 7.42 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

เทคโนโลยีใหม่/แนวคิดใหม่

มีการออกแบบจำลองต่าง ๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่น ๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถจะเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล ในเดือนพฤษภาคมปี 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติ มีค่าการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ขนาดระวางบรรทุก 120 TEU ชื่อ Yara Birkeland เรือลำดังกล่าวเป็นเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีความยาว 80 เมตร โดยได้เสร็จสิ้นการเดินทางเที่ยวแรกจากออสโลไปยังฟอร์สกรุนน์ในประเทศนอร์เวย์ซึ่งมีระยะทางประมาณ 110 ไมล์ทะเล ในกลางเดือนพฤศจิกายนปี 2564 เครื่องยนต์ของเรือขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน “Leclanche” พลังงานสูงซึ่งชาร์จใหม่ด้วยพลังงานน้ำที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การทดสอบในโหมดอัตโนมัติยังคงดำเนินต่อไป

ในเดือนตุลาคมปี 2560 บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะที่ถกกันคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่าง ๆ มากมาย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์ แต่อุบัติเหตุเหล่านั้นที่ก็สามารถป้องกันได้โดยมนุษย์

การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้

ต้นทุนของชิ้นส่วน-อะไหล่ น้ำมันหล่อลื่น สี และวัสดุภัณฑ์สิ้นเปลืองต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายอะไหล่ทั้งทางอากาศและทางเรือ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายสำหรับการผลิตเปลี่ยนลูกเรือเพิ่มขึ้นอย่างมากนับตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายของปี 2563 และเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา การผลิตเปลี่ยนลูกเรือซึ่งมีการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอในเอเชียในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 นั้นไม่สามารถทำได้ โดยประเทศส่วนใหญ่ในกลุ่มประเทศในภูมิภาคตะวันออกของทวีปเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะไม่อนุญาตให้ลูกเรือเดินทางเข้าและออกจากประเทศของตนด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องดำเนินการผลิตเปลี่ยนลูกเรือที่ทำเรือต่าง ๆ ในยุโรปตะวันตก สหรัฐอเมริกา และอีกไม่กี่ประเทศในอเมริกาใต้ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของบริษัทฯ สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่พักในสถานที่ซึ่งเป็นศูนย์กลางที่รัฐบาลกำหนดเมื่อลูกเรือเดินทางกลับมาถึงประเทศภูมิลำเนา ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะเป็นเช่นนี้ต่อไปในปี 2565 และจนกว่าสถานการณ์ทั่วโลกจะกลับสู่ระดับก่อนเกิดโควิด-19 ค่าใช้จ่ายในการ

ประกันภัยอยู่ภายใต้การควบคุม เนื่องจากไม่ค่อยมีการเรียกร้องเอาประกันของบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ดีและเนื่องจากความล้มพันรื้ออันยาวนานและเป็นประโยชน์ร่วมกันของบริษัทฯ กับบริษัทประกันและนายหน้า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อวันในปี 2564 สูงกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อวันในปี 2563 ประมาณร้อยละ 8

กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ

นอกจากที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ยังมีอนุสัญญา IMO และข้อบังคับที่กำหนดโดยแต่ละประเทศเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ฮาโลน และสารซีเอฟซีจากเรือ กฎระเบียบเหล่านี้คาดว่าจะเข้มงวดมากขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า นอกจากนี้บางรัฐในสหรัฐอเมริกามีแนวโน้มที่จะกำหนดให้เรือที่มีกำหนดเทียบท่าเรือของพวกเขาใช้พลังงานชายฝั่งซึ่งเป็นการต่อต้านสิ่งแวดล้อมมากกว่าพลังงานที่สร้างขึ้นบนเรือ เทคโนโลยี ‘Bonnet’ เป็นอีกแนวคิดหนึ่ง ซึ่งปัจจุบันมีให้บริการเฉพาะในบางท่าเรือซึ่งสามารถรับก๊าซไอเสียจากเรือเพื่อบำบัดก่อนปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ

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

นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยการรีไซเคิลเรือมีผลบังคับใช้กับเรือต่างประเทศ ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต้องมีใบรับรอง Inventory of Hazardous Material (IHM) ซึ่งออกโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไปใบรับรองดังกล่าวจะแสดงทั้งปริมาณและตำแหน่งของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่บนเรือ แม้ว่าจะใช้เวลานานและมีราคาแพง แต่บริษัทฯ ก็เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบล่วงหน้าเป็นอย่างดี ข่างเทคนิคอาวุโสของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมจากสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือเพื่อให้มีความสามารถในการปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ IHM ในขณะนี้เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วนและได้รับการรับรองก่อนที่กฎระเบียบของสหภาพยุโรปจะมีการบังคับใช้ในวันที่ 31 ธันวาคม 2563

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

การละลายของปริมาณน้ำแข็งขั้วโลกอันเนื่องมาจากภาวะโลกร้อนผลที่ตามมาคือการเพิ่มความสามารถในการเดินเรือในเส้นทางภาคเหนือ ในวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้รับหลักการมาตรการด้านความปลอดภัยสำหรับเรือที่ปฏิบัติการในน่านน้ำขั้วโลก (Polar Code) และการแก้ไขที่เกี่ยวข้องในปี 2557-ปี 2558 มาใช้เพื่อให้เป็นข้อบังคับหลักภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยมาตรการดังกล่าวนี้มุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือในสภาพแวดล้อมขั้วโลกที่รุนแรงและกฎระเบียบในการป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารเหลวที่เป็นพิษในปริมาณมาก สิ่งปฏิกูลและขยะ คณะอนุกรรมการด้านการป้องกันมลพิษและการตอบสนองของ IMO ได้ตกลงกันในหลักการในปี 2563 เพื่อร่างการแก้ไขที่กำหนดให้เรือที่เดินเรือผ่านน่านน้ำอาร์กติกต้องไม่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงหนักทุกเกรด โดยคาดว่ากฎระเบียบดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2567

เทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันสำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงาน

อุตสาหกรรมการเดินเรือมีความกังวลเกี่ยวกับการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการปรับเปลี่ยนการออกแบบถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวางเพื่อแก้ไขข้อกังวลเหล่านี้ ผู้บริหารของ บริษัทฯ เข้าใจถึงผลกระทบทางธุรกิจ จึงได้ประเมินประสิทธิภาพของการออกแบบที่มีศักยภาพและได้ดำเนินการเพื่อก้าวไปข้างหน้า เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง (ESDs) เช่น อุปกรณ์ Mewis Duct ซึ่งเป็นระบบอุโมงค์คريبซึ่งจะสร้างเกลียวหมุนวนของน้ำก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อลดความสูญเสียในการไหลของกระแสของใบจักรเรือ Pre-Shrouded Vanes ซึ่งเป็นอุปกรณ์ช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำล่วงหน้าก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือเพื่อช่วยประหยัดพลังงาน และ Hub Vortex Absorbed Fins ซึ่งเป็นศูนย์กลางของคريبดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำซึ่งติดอยู่ที่ด้านท้ายของใบจักรเรือเพื่อลดการสูญเสียพลังงาน จากการวิเคราะห์พบว่าช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 6 นอกจากนี้เรือที่มีอายุมากกว่า ซึ่งใช้เชื้อเพลิงมากกว่าได้ถูกแทนที่โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ในช่วงปี 2556 ถึงปี 2560 ซึ่งเรือเหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า โดยเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า น้ำหนักเรือเบากว่า รูปแบบตัวเรือที่ดีกว่า และใช้พลังงานความร้อนจากไอเสียจากเครื่องยนต์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยลงและกำลังติดตามความคืบหน้าในด้านต่อไปนี้

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

การบำบัดเชื้อเพลิงแบบนาโนเทคโนโลยี ใช้สารเติมแต่งเชื้อเพลิงอเนกประสงค์ซึ่งประกอบด้วยตัวเร่งปฏิกิริยาระดับโมเลกุลที่ทำให้มั่นใจได้ถึงการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด สารเติมแต่งยังสามารถลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ซึ่งหมายความว่าสามารถยืดระยะเวลาในการบำรุงรักษา โดยอนุภาคจะทำปฏิกิริยากับคาร์บอนที่สะสมอยู่ภายในเครื่องยนต์เพื่อกำจัดสิ่งตกค้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ NanOx™ ของบริษัท Martek Marine เป็นหนึ่งในการบำบัดเชื้อเพลิงแบบนาโนเทคโนโลยีที่น่าตื่นตาตื่นใจที่สุดในการเข้าสู่ตลาด Nanoclusters ซึ่งช่วยเพิ่มความหนืดได้มากกว่าร้อยละ 30 ในการผสมของเชื้อเพลิง/อากาศที่ดีขึ้น ซึ่งช่วยเพิ่มกำลังเครื่องยนต์ได้มากกว่าร้อยละ 10 การเติมสารที่ถังเชื้อเพลิงทำให้เชื้อเพลิงฉีดเป็นละอองมากขึ้นที่หัวฉีดจึงช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่าร้อยละ 7 และการแตกตัวที่มีอนุภาคเล็กในกระบอกสูบช่วยให้การเผาไหม้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ลดการปล่อยมลพิษลงร้อยละ 25 และช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย ตัวเร่งปฏิกิริยานาโนจะจัดการคาร์บอนและป้องกันการสะสมของคราบคาร์บอน ลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ในอนาคตซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าอะไหล่

การออกแบบกระเปาะหัวเรือรุ่นใหม่ (Bulbous bow) ช่วยลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่นโดยการสร้างระบบคลื่นของตัวเองที่ไม่อยู่ในเกลียวคลื่นเดียวกับคลื่นที่เกิดจากตัวเรือทำให้สามารถลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่น โดยองค์ประกอบทั้งหมดที่ใช้พิจารณาในการออกแบบประกอบไปด้วย ปริมาตร ส่วนขยายตามแนวตั้งของศูนย์กลางของปริมาตร ส่วนขยายตามยาวและรูปร่าง ลักษณะของส่วนกระเปาะหัวเรือต้องสอดคล้องกับรูปทรงด้านหน้าและการทอดยาวผ่านทางด้านข้างและท้องเรือ ส่วนหัวหุ้มของเรือจะมีประสิทธิภาพสูงสุดในอัตราส่วนความเร็ว - ความยาวเฉพาะและอัตราการกินน้ำลึก การเปลี่ยนแปลงความเร็วและอัตราการกินน้ำลึกเปลี่ยนรูปแบบในการสร้างคลื่นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่า การลดลงของอัตราการกินน้ำลึกหรือความเร็วอาจนำไปสู่การเพิ่มแรงเสียดทานและในกรณีนี้ความเป็นกลางในการออกแบบส่วนกระเปาะหัวเรือจึงมีความจำเป็นเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพที่ดีในแต่ละช่วงที่คาดการณ์ไว้ของอัตราการกินน้ำลึกและความเร็วในการเล่นเรือ

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 คือช่วยลดการบำรุงรักษาและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขึ้นผ่านการตอบสนองอย่างรวดเร็วจากระบบกักเก็บพลังงาน การควบคุมระบบทั้งหมดด้วยการควบคุมแบบไฮบริดเป็นองค์ประกอบหลักในการควบคุมทั้งหมดรวมถึงการควบคุมความเร็วของระบบไฟฟ้าของเรือและการไหลของพลังงาน นอกเหนือจากการประหยัดเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 ต่อปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทและรูปแบบของเครื่องยนต์และรูปแบบการเดินเรือ LLH ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซพิษได้อย่างมาก

Fuel Oil Emulsion (FOE) technology (FOE) เทคโนโลยีการผสมน้ำมันให้เข้ากันได้ดี ช่วยให้เชื้อเพลิงนั้นสามารถเผาไหม้ได้อย่างสมบูรณ์มากกว่าเชื้อเพลิงที่มีการผสมไม่ดี ดังนั้น จึงใช้เชื้อเพลิงน้อยลง ลดการปล่อยก๊าซ และเครื่องยนต์จะเดินได้เย็นลงและต้องการการบำรุงรักษาน้อยลง สิ่งนี้จะช่วยลดการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและระดับการปล่อยมลพิษทำให้ประหยัดเงินได้อย่างมาก

เทคโนโลยีพลังงานแสงอาทิตย์ และเทคโนโลยีพลังงานลม ได้อยู่ระหว่างการทดลองในขณะนี้และได้แสดงให้เห็นถึงสัญญาณที่ดีของการเป็นพลังงานทดแทน

เทคโนโลยีข้างต้นส่วนใหญ่ยังอยู่ในระยะตั้งไข่ ประสิทธิภาพและการนำมาใช้จริงจะสามารถประเมินได้หลังจากที่พลังงานเหล่านั้นถูกนำมาใช้ในระยะยาวสักระยะหนึ่ง และหลังจากมีข้อมูลที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับประสิทธิภาพของพลังงานเหล่านั้น

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ได้มากขึ้น โดยได้พัฒนาระบบต่าง ๆ ของกองเรือวิเคราะห์การเดินเรือโดยทำให้มีระยะแล่นเรือเปล่าที่สั้นลง ขนาคะวางบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ขึ้น และการลดความเร็วในการแล่นเรือลง นอกจากนี้ บริษัทฯ กำลังสำรวจความเป็นไปได้ในการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนเรือของบริษัทฯ เพื่อทดแทนไฟฟ้าที่เกิดจากเครื่องยนต์เสริมของเรือ เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องยังค่อนข้างใหม่ในขณะนี้และมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ในสื่อสาธารณะน้อยมาก หากการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนเรือพิสูจน์ได้ว่าสามารถดำเนินการได้จริง การติดตั้งดังกล่าวจะส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเรือลดลงประมาณ 5 ถึง 6 ตันต่อวัน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังตั้งใจที่จะเปลี่ยนหลอดไฟธรรมดาทั้งหมดบนเรือของเราด้วยหลอดไฟ LED เพื่อลดการใช้พลังงานและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาไปพร้อม ๆ กัน

เชื้อเพลิงแห่งอนาคต

เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) จะมีบทบาทสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งทางทะเลในช่วงอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ในมุมมองทางเทคนิคแล้ว เชื้อเพลิงชีวภาพเป็นเชื้อเพลิงที่ง่ายที่สุดที่สามารถนำมาใช้ได้เนื่องจากสามารถผสมผสานกับเชื้อเพลิงที่มีอยู่และที่ใช้อยู่บนเรือได้ เชื้อเพลิงชีวภาพไม่ต้องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื้อเพลิงนี้ อย่างไรก็ตาม เชื้อเพลิงชีวภาพน่าจะเป็นที่ต้องการสำหรับภาคการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางบกเนื่องจากพลังงานต่อหน่วยสูงเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงสะอาดอื่น ดังนั้นจึงอาจมีปริมาณไม่เพียงพอสำหรับภาคการขนส่งทางทะเลในระยะยาว คาดว่าการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพมีแนวโน้มที่จะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าเนื่องจากเป็นวิธีแก้ปัญหาระยะสั้นที่ง่ายที่สุดในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในภาคการขนส่งทางทะเล

ไฮโดรเจน (Hydrogen) เป็นเชื้อเพลิงที่มีความน่าสนใจเพราะไม่ปล่อยก๊าซคาร์บอนหรือสารก่อมลพิษอื่น 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 แต่แอมโมเนียได้รับความสนใจเป็นพิเศษสำหรับใช้ในโครงการเรือเดินแบบของเรือที่มีค่าการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ทั่วโลก สูตรทางโมเลกุลของแอมโมเนีย (NH₃) ช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่ปราศจากคาร์บอนและกำมะถัน ปัจจุบันแอมโมเนียที่มีจำหน่ายในท้องตลาดส่วนใหญ่ได้มาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าแอมโมเนียบริสุทธิ์ ซึ่งจะเปลี่ยนไปเมื่อมีการผลิตแอมโมเนียในระดับที่เหมาะสมผ่านกระบวนการอิเล็กโทรลิซิสของพลังงานหมุนเวียนซึ่งเป็นการพัฒนาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษนี้ การใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงในระยะแรกมีแนวโน้มที่จะใช้เรือเฉพาะกลุ่มที่ปฏิบัติงานในภูมิภาคที่มีการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างเข้มงวดและในเส้นทางที่กำหนดไว้ตายตัว เรือบรรทุกแอมโมเนียและเรือบรรทุกก๊าซ LPG สามารถใช้ขนส่งแอมโมเนียได้ ความต้องการแอมโมเนียจะเพิ่มขึ้นจากกลุ่มผู้ใช้พลังงานในปริมาณมาก เช่น เรือสำราญขนาดใหญ่และเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางที่เชื้อเพลิงแอมโมเนียสามารถหาได้ง่าย เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกซึ่งมีปริมาณการบริโภคเชื้อเพลิงทางทะเลร้อยละ 5 ของการบริโภคทั่วโลกไม่น่าจะเป็นกลุ่มแรกที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียเนื่องจากมีเส้นทางการค้าที่หลากหลาย กฎเกณฑ์สำคัญในการนำเรือที่ขับเคลื่อนด้วยแอมโมเนียมาใช้คือการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการฝึกอบรมซึ่งอาจใช้เวลาหลายปีเนื่องจากลักษณะของเชื้อเพลิงที่ซับซ้อนมากขึ้น

เมทานอล (Methanol) เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลที่ปลอดภัย ประหยัดต้นทุน และมีจำหน่ายทั่วโลก โดยมีปริมาณการผลิตทั่วโลก 110 ล้านตัน วัตถุดิบหลักในการผลิตคือก๊าซธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม เมทานอลสามารถหมุนเวียนได้ร้อยละ 100 เนื่องจากสามารถผลิตได้จากวัตถุดิบหมุนเวียนได้หรือจากเชื้อเพลิงไฟฟ้า เชื้อเพลิงเมทานอลไม่ก่อให้เกิดการปล่อยกำมะถัน ปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำมาก และสามารถย่อยสลายได้ทางชีวภาพ นอกจากนี้ ยังสามารถผสมกับเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มีอยู่ได้ เครื่องยนต์เมทานอลเชื้อเพลิงคู่ในปัจจุบันทำงานได้ดี และเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นจะช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพนี้ต่อไป เช่นเดียวกับเชื้อเพลิงทางทะเลที่มีอยู่ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) เมทานอลเป็นของเหลวที่มีอุณหภูมิตามสภาพแวดล้อม ดังนั้นจึงจัดเก็บและขนส่งได้ค่อนข้างง่าย

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือที่มีการพิสูจน์แล้วและมีจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ปัจจุบันมีเรือประมาณ 120 ลำที่ใช้ระบบเครื่องยนต์ 2 ประเภท LNG ส่วนใหญ่ประกอบด้วยก๊าซมีเทนซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกร้ายแรงและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซมีเทนดักจับความร้อนในบรรยากาศได้มากกว่าถึง 86 เท่าเมื่อเทียบกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณเท่ากันสำหรับระยะเวลา 20 ปี LNG นั้นได้รับความนิยมลดลงหลังจากที่มื่อนักวิทยาศาสตร์หลายคนได้เริ่มเผยแพร่รายงานผลการศึกษามีการตรวจพบว่าการใช้ LNG แบบ "well to wake" นั้นอาจมีการรั่วไหลของก๊าซมีเทนส่งผลให้เกิดการปล่อยมลพิษ ซึ่งเรียกว่า "Methane slip" Methane Slip นั้นหลัก ๆ จะเกิดขึ้นในขั้นตอนการเผาไหม้ในระหว่างการผลิต แต่เกิดขึ้นในระหว่างการใช้งานด้วย

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นการรวมกันของโพรเพน (C₃H₈) และบิวเทน (C₄H₁₀) ก๊าซปิโตรเลียมเหลวสามารถหาได้ง่ายทั่วโลกและได้รับการยกย่องว่าเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ประหยัดพลังงาน และขนส่งได้สะดวกและราคาไม่แพง ปัจจุบันมีแหล่งที่มาของก๊าซชนิดนี้มาจากกิจกรรมการผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ด้วยเทคโนโลยีและเทคนิคใหม่ ๆ ก๊าซ LPG สามารถผลิตได้จากพลังงานหมุนเวียน มีสถานที่จัดเก็บก๊าซ LPG กว่า 1,000 แห่งทั่วโลกที่สามารถใช้เป็นสถานที่จัดเก็บของก๊าซ LPG และเรือที่ให้บริการขนส่งก๊าซ LPG ขนาดเล็กอีกกว่า 700 ลำที่สามารถใช้จัดส่งและเติมน้ำมัน

ให้กับเรือต่าง ๆ ได้ แก๊ส LPG เป็นแหล่งพลังงานที่น่าสนใจเช่นเดียวกับแก๊ส LNG โดยมีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่า ต้นทุนการลงทุนที่ต่ำกว่า และความอ่อนไหวต่อสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่น้อยกว่า จนถึงขณะนี้แก๊ส LPG เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลได้รับการทดลองใช้กับผู้ให้บริการขนส่งแก๊ส LPG เท่านั้น ไม่น่าเป็นไปได้ที่เจ้าของเรือในภาคส่วนอื่นที่ไม่ใช่เรือ LPG จะใช้เชื้อเพลิงชนิดนี้อย่างแพร่หลายเนื่องจากต้นทุนด้านเงินทุนที่เพิ่มขึ้นและความซับซ้อนเมื่อเทียบกับการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือที่มีอยู่ในขณะนี้

การดักจับและจัดเก็บคาร์บอน (Carbon Capture and Storage) วิธีการที่ซับซ้อนซึ่งเกี่ยวข้องกับการดักจับการปล่อยแก๊สคาร์บอนไดออกไซด์ที่แหล่งผลิตหรือโดยตรงจากอากาศและการเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่จัดเก็บซึ่งโดยปกติคือชั้นถ้ำหินชั้นหินอุ้มน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำมันและแก๊สที่ว่างเปล่า และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ลึกลงไปใต้พื้นผิวโลก ความสามารถในการเชิงพาณิชย์เป็นความท้าทายที่สำคัญในปัจจุบัน บริษัทน้ำมันหลัก ๆ รวมถึงบริษัทขนส่งหลายแห่งกำลังค้นคว้าวิธีแก้ปัญหาเพื่อลดต้นทุน หากพวกเขาประสบความสำเร็จในการดำเนินการดังกล่าวเทคโนโลยีนี้มีศักยภาพเพียงพอที่จะกลายเป็นบทบาทสำคัญ เนื่องจากหมายความว่าเชื้อเพลิงที่มีอยู่ในขณะนี้ยังคงสามารถใช้ต่อไปได้

การใช้พลังงานในรูปแบบของพลังงานไฟฟ้า (Electrification) เรือที่ใช้พลังงานกึ่งไฟฟ้าและเรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้ากำลังได้รับการผลักดัน การกักเก็บพลังงานในแบตเตอรี่และการควบคุมพลังงานที่เหมาะสมสามารถช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการบำรุงรักษา และลดการปล่อยมลพิษได้อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ช่วยให้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าของผู้พัฒนาในยุโรปสามารถลอยน้ำได้ ทั้งนี้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าหรือไฮบริดต้องการแบตเตอรี่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และน้ำหนักเบาลงเพื่อการพัฒนา พลังงานต่อหน่วยเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาอย่างไรก็ตามพลังงานเหล่านั้นยังไม่เพียงพอสำหรับอุปทานของเรือขนาดใหญ่ที่ต้องใช้พลังงานสำหรับการเดินทางในระยะไกล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีการชาร์จแบตเตอรี่เพื่อให้ชาร์จแบตเตอรี่ได้เร็วขึ้นก็มีความสำคัญเช่นกันและด้วยเหตุนี้เรือเดินทะเลจึงไม่น่าจะเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าได้อย่างสมบูรณ์ในอนาคตอันใกล้

ศูนย์ฝึกอบรมประจำเรือ (Maritime Training Center)

ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ปี 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือ (Bridge Navigation Simulator) ที่ทันสมัยที่สุดเพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของบุคลากรประจำเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือและลูกเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ห้องฝึกจำลองการเดินเรือได้รับการปรับปรุงระบบเป็นรุ่นล่าสุด การปรับปรุงในครั้งนี้รวมถึงการเปลี่ยนโปรเจกเตอร์ทั้งหมด รวมทั้งแผงควบคุม คอนโซล และซอฟต์แวร์ที่อัปเดตตามความต้องการของกองเรือของบริษัทฯ

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management: “MRM”)

หลักสูตรMRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกรวมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงาน ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีม ที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นสมาชิก the International Group of P&I Clubs และหนึ่งในผู้รับประกันภัยเพียงไม่กี่รายที่ให้การประกันภัยทั้งตัวเรือ และ P&I นอกจากนี้หลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกรวมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกรวมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้วิดีโอ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ การฝึกรวมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งคนเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกรวมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือและยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกรวมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกรวมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกรวมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกรวมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลิโคนในจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกรวมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกรวมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้นโดยทำการสอนโดยอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่สร้างเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกรวมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ

บริษัทฯ มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่ประจำเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองเพียงอย่างเดียวอาจไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว เจ้าหน้าที่ประจำเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยละ 10 ต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “เร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายเร่บ็อกไซต์ เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้เร่บ็อกไซต์เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือโดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรือการขนส่งสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งเร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

ในระหว่างปี 2564 ที่การระบาดใหญ่ของโควิด-19 มีสัญญาณว่าจะบรรเทาลง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ ผ่านระบบออนไลน์ต่อไป เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,444 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 16 หลักสูตรที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงซึ่งบริษัทฯ ยังคงรายจ่ายดังกล่าวไว้

บริษัทฯ จัดทำสรุปหลักสูตรที่ดำเนินการในระหว่างปีและจำนวนลูกเรือที่ได้รับการฝึกไว้ดังนี้

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรม: 4 หลักสูตร

1. หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น
2. หลักสูตรการนำเรือขึ้นสูง
3. หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ
4. หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการผ่านการอบรมระบบออนไลน์: 16 หลักสูตร

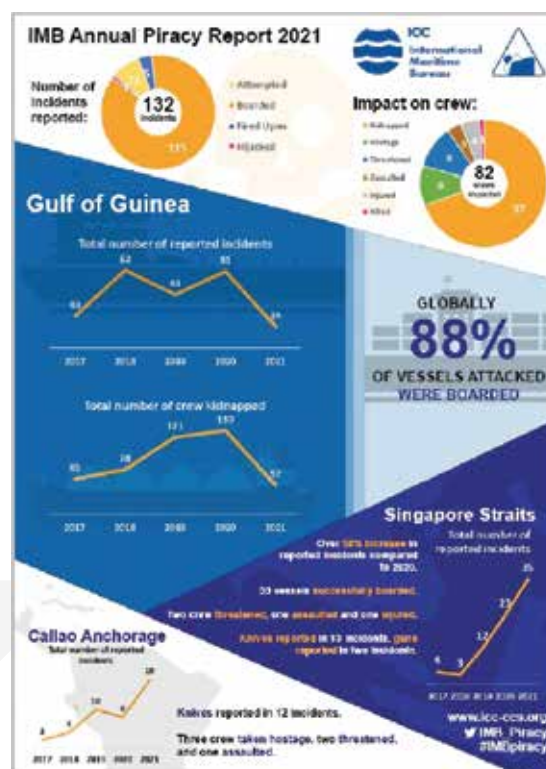
1. หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ	9. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องย่นตัวรุ่น MC ขั้นพื้นฐาน
2. หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	10. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องย่นตัวรุ่น MC ขั้นสูง
3. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	11. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน
4. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	12. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ
5. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายช่างกล	13. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง
6. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	14. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง
7. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องย่นตัวรุ่น RT-Flex ขั้นพื้นฐาน	15. หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยบนเรือสำหรับลูกเรือ
8. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องย่นตัวรุ่น RT-Flex ขั้นสูง	16. หลักสูตรการระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ

- จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,444 คน (ผ่านระบบออนไลน์)
- รวมระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2564 ทั้งสิ้น 4,168.4 ชั่วโมง
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ (Maritime Cyber Security Awareness for Seafarers) ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ตลอดทั้งปี 2564 โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำเรือจำนวนทั้งสิ้น 527 คน เข้ารับการอบรมในหัวข้อ Maritime Cyber Security Awareness (เจ้าหน้าที่ประจำเรือและนายเรือฝ่ายช่างกล จำนวน 437 คน ระดับคะแนน 90)
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐเมื่อทำธุรกรรมเข้ากับหลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ (MPB) และดำเนินการอบรมผ่านระบบออนไลน์ในระหว่างปี 2564
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับ EEXI และ CII จะเริ่มอบรมในปลายเดือนมกราคม 2565

ภัยจากโจรสลัด

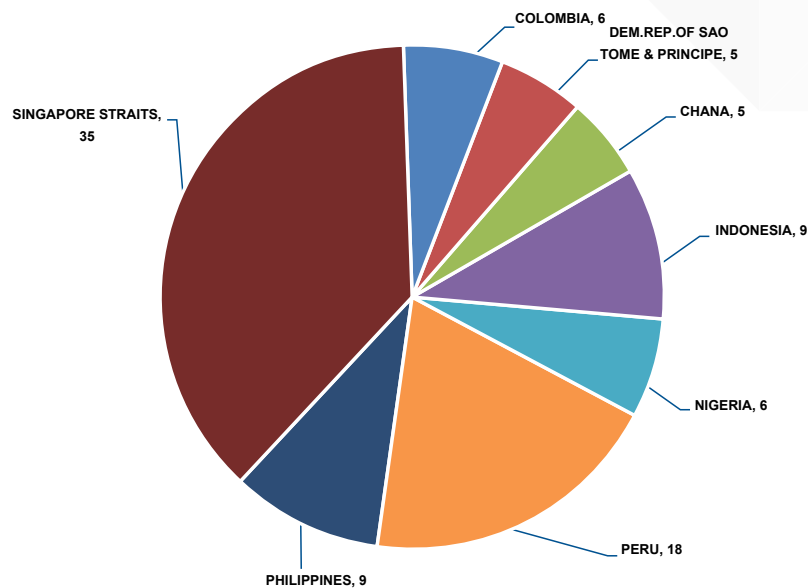
ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือ ลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือและครอบครัวของพวกเขา เพื่อช่วยให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น โปรดจินตนาการว่าคุณถูกทิ้งไว้บนเกาะร้างเล็ก ๆ ที่ซึ่งไม่มีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งหนีหรือหลบหนี ไม่มีการปกป้องใด ๆ จากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีอะไรที่จะปกป้องตัวเองได้และถูกโจมตีโดยกลุ่มอาชญากรที่ผ่านการฝึกและใช้อาวุธปืนระดับทหาร!

International Maritime Bureau (IMB) รายงานว่าในปี 2564 จำนวนเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธลดลงเป็นระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2537 ในปี 2564 IMB ศูนย์รายงานเหตุการณ์โจรสลัดได้รับรายงานเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธทั้งสิ้น 132 เหตุการณ์จาก 195 เหตุการณ์ในปี 2563 เหตุการณ์เหล่านั้นประกอบด้วย เหตุการณ์โจรสลัดขึ้นเรือทั้งสิ้น 115 ลำ การพยายามเข้าจู่โจม 11 ครั้ง เรือ 5 ลำถูกวางเพลิง และเรือ 1 ลำถูกจี้ ตีราวด้านล่างนี้แสดงถึงจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามภูมิภาค เหตุการณ์ที่รายงานในปี 2564 ลดลงโดยรวมเป็นผลจากจำนวนเหตุการณ์ในภูมิภาคอ่าวกินีลดลง ซึ่งลดลงจาก 81 เหตุการณ์ในปี 2563 เป็น 34 เหตุการณ์ในปี 2564



สถานที่ 8 แห่งต่อไปนี้มีส่วนทำให้เกิดร้อยละ 71 ของเหตุการณ์ทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 132 เหตุการณ์ที่รายงานในระหว่างปี 2564

CHART A: The following eight location contributed to 71% of the total of 132 incidents reported in the period January-December 2021



การรายงานเหตุการณ์โจรสลัดเป็นรายประเทศ ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ 2 : การโจมตีที่เกิดขึ้นจริงและการพยายามโจมตีที่เกิดขึ้นในแต่ละทวีปและแต่ละประเทศในเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคมปี 2564

ทวีปและประเทศ	การโจมตีที่เกิดขึ้นจริง		การพยายามโจมตี	
	การขึ้นมามบนเรือ	การจี้	การพยายามโจมตี	การข่มขู่โดยใช้อาวุธ
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้				
อินโดนีเซีย	8		1	
ช่องแคบมะละกา	1			
มาเลเซีย	2			
ฟิลิปปินส์	9			
ช่องแคบสิงคโปร์	33		2	
เอเชียตะวันออก				
เวียดนาม	1			
อินเดีย และอนุทวีป				
อินเดีย		2		
อเมริกา				
บราซิล	3			
โคลัมเบีย	6			
เอกวาดอร์	1		1	2
เฮติ	4			
เม็กซิโก			1	
เปรู	17		1	

ทวีปและประเทศ		การโจมตีที่เกิดขึ้นจริง		การพยายามโจมตี	
		การขึ้นมานบนเรือ	การจี้	การพยายามโจมตี	การข่มขู่โดยใช้อาวุธ
แอฟริกา	แองโกลา	4			
	เบนิน	2			
	แคเมอรูน	1			
	สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก	1			
	สาธารณรัฐประชาธิปไตยเซาตูเมและปรินซิปี	4			1
	สาธารณรัฐอิเควทอเรียลกินี	1			1
	กาบอง	2	1	1	
	กานา	3		2	
	กินี	3			
	อ่าวเอเดน			1	
	ลิเบีย	1			

เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยองค์กร IFC มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยสกัดกั้นโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ความปลอดภัยทางไซเบอร์

ในขณะที่เรือรุ่นใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจต่อไปเพื่อเพิ่มการควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ ขณะที่ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพุดคุยเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ ได้ประเมินภัยคุกคามอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัยเพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

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

มติ MSC.428(98) ของ IMO ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นาวีของระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 โดยมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นาวีที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้มีมาตรการดังกล่าวบนเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ แล้ว

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ และพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้แก้ไขช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบในระบบโครงสร้างพื้นฐานทาง IT ของสำนักงาน โดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register และสมาชิกของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค นอกจากนี้ ยังมีการประเมินช่องโหว่ดังกล่าวบนเรือตัวอย่างในกองเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินเบื้องต้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการและทำตามมาตรการที่แนะนำทั้งหมดทั้งในสำนักงานและบนเรือของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในโลกไซเบอร์
- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- ในปี 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงประสิทธิภาพของตัวเชื่อมต่อทั้งหมดที่เชื่อมต่อกับเซิร์ฟเวอร์ของบริษัทฯ ให้เป็นเวอร์ชันที่ปลอดภัยล่าสุด (จะแล้วเสร็จภายในไตรมาสแรกของปี 2565)
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้น เพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบเซิร์ฟ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมล (ฟิชชิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบนำทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- สำหรับระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) เป็นต้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวนั้นไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของกองเรือของบริษัทฯ ดังนี้

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

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ในช่วงปี 2564 เนื่องจากการระบาดของโรคโควิด-19 พนักงานส่วนใหญ่ต้องยังคงต้องทำงานจากที่บ้านต่อไปเนื่องจากเหตุจำเป็น โดยการที่พนักงานของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ยังคงต้องทำงานจากที่บ้านนั้นไม่ใช่อุปสรรคต่อการดำเนินกิจการโดยบริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการต่อไปตามปกติโดยไม่หยุดชะงัก สิ่งนี้เป็นไปได้เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบของดิจิทัลมาโดยตลอดและเราได้ดำเนินการตามขั้นตอนการระบุและเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการทำงานที่บริษัทฯ เป็นประจำซึ่งเรามุ่งมั่นที่จะดำเนินการต่อไป บริษัทฯ ให้ความสำคัญ

กับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้พนักงานและคนประจำเรือได้เพิ่มความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ หลังจากที่สูงยี่สิบปีของการฝึกอบรมของบริษัทฯ ถูกย้ายไปเป็นการฝึกอบรมจากระยะไกลในช่วงกลางปี 2563 เนื่องจากการระบาดใหญ่ของโควิด การฝึกอบรมลูกเรือของเรายังคงดำเนินต่อไปตามปกติบนระบบออนไลน์ตลอดปี 2564 โดยได้รับการตอบรับที่ดีจากผู้ฝึกสอนและลูกเรือ

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 5.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 253 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545-ปี 2546

อุปสงค์

อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2565 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบเมื่อต้นปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2565 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลเสียต่ออัตรา GDP ในประเทศจีนในไตรมาสสี่ของปี 2564 และมีแนวโน้มว่าในไตรมาสแรกของปี 2565 จะช่วยลดมลภาวะและมีท้องฟ้าสีครามในช่วงโอลิมปิกฤดูหนาว (ระหว่างวันที่ 4-20 กุมภาพันธ์ 2565) ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงิน QE ในสหรัฐอเมริกา; การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกาและประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ราคามันที่สูงขึ้นส่งผลลบต่ออัตราดอกเบี้ยของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2565 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินและการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับที่อยู่อาศัย และให้คำมั่นว่าจะมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากขึ้น จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะและเปลี่ยนไปสู่การผลิตเหล็กเกรดที่สูงขึ้น จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตประจำปีที่สูงจนน่าสยดสยองที่เหมืองถ่านหิน ตามมาด้วยการประท้วงจากญาติของผู้เสียชีวิต คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคด การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นสุดอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง อัตราการรีไซเคิลเรือที่สูงขึ้นเนื่องจากแรงกดดันด้านกฎระเบียบเศรษฐกิจสหรัฐ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้นจากโฆษณาชวนเชื่อที่ว่าสงครามเป็นสิ่งจำเป็นในยูเครน การที่จีน “ห้าม” การนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 11.90 (หรือปริมาณ 111.58 ล้านตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2565-ปี 2567 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2567 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2565 ถึงปี 2567 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอู่รีไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 6.88 (หรือปริมาณ 64.66 ล้านตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราค่าระวางที่ต่ำของอู่ต่อเรือ จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

ด้านการเงิน

ต่างจากเหตุการณ์อันน่าสะพรึงที่เกิดขึ้นในปี 2563 ซึ่งจะถูกจดจำว่าเป็นปีที่ตลาดการเงินขมขื่นเนื่องจากการปิดเมืองทั่วโลกส่งผลกระทบต่อการค้า ส่วนปี 2564 จะถูกจดจำว่าเป็นปีแห่งการฟื้นตัวแบบรูปตัววีและการกลับมาของความเชื่อมั่นของตลาดการเงิน โมเมนต์ดัมของตลาดการเงินได้ถูกเหวี่ยงขึ้นอีกครั้งและจะเป็นอย่างไร!

รายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองแต่ละระดับที่ไม่เคยเห็นมานานับตั้งแต่ปี 2551 และบางทีสิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือรายได้ที่สูงนั้นให้ความรู้สึกเหมือนกับว่าตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้าจะยังคงยืดหยุ่นได้อีกหลายปี

ธนาคารต่าง ๆ เปิดทำการอีกครั้ง เช่นเดียวกับตลาดตราสารหนี้ แม้ว่าจะไม่ส่งผลให้ปริมาณการจัดหาเงินทุนเพิ่มขึ้นเนื่องจากเจ้าของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่มีเงินสดจำนวนมากและเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวนมากเลือกที่จะชำระหนี้แทนที่จะก่อภาระหนี้ใหม่ การจัดหาเงินทุนจากธนาคารยังคงเป็นความท้าทายสำหรับเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัดขนาดเล็ก แม้ว่าเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทขนาดกลางและบริษัทขนาดใหญ่ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์จะสามารถเข้าถึงเงินทุนจากธนาคารได้

การลดปริมาณคาร์บอนยังคงเป็นหัวข้อสำคัญที่สุดของการประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสมัยที่ 26 (COP26) ทั้งนี้ มีการประกาศโครงการนำร่องสำหรับเชื้อเพลิงปลอดคาร์บอนจำนวนมากในระหว่างปี และบริษัทฯ เชื่อว่าหลายโครงการจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าสามารถดำเนินการได้ในทางเทคนิค มีการกล่าวว่า ความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์ของโครงการใหม่เหล่านี้ยังคงเป็นคำถามใหญ่ และการยอมรับในวงกว้างจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ IMO นำมาตรการตามตลาดที่สามารถใช้ได้จริงมาใช้

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้เพื่อความยั่งยืนมูลค่า 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐกับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ (International Finance Corporation: IFC) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) ในส่วนของการจัดหาเงินทุน บริษัทฯ ได้แก้ไขกระบวนการภายในของบริษัทฯ หลายประการเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ก้าวหน้ามากของ IFC ซึ่งเราเชื่อว่าจะทำให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่ดีขึ้นและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น

ในปีนี้ เรายังได้กลับไปสานสัมพันธ์กับบริษัทฯ Credit Agricole โดยได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มูลค่า 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐให้กับบริษัทฯ ภายใต้การค้ำประกันโดยเรือหกลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ Credit Agricole CIB เป็นผู้ให้กู้รายแรกที่เคยให้เงินกู้โดยมีเรือเป็นหลักประกันแก่บริษัทฯ ในปี 2531

ตามรายงานจาก Clarksons อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลทั้งหมด (ไม่นับรวมการดำเนินการนอกชายฝั่ง) มีการระดมเงินทุนจากตลาดทุนรวม 30.46 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2564 เปรียบเทียบกับการระดมทุนรวม 36.30 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563 โดยมูลค่า 20.19 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากหุ้นกู้ และมูลค่า 9.51 พันล้านเหรียญสหรัฐจากตราสารทุน ทั้งนี้ ตราสารทุนมูลค่า 768 ล้านดอลลาร์สหรัฐได้รับการระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้นเบื้องต้น (IPO) ซึ่งใกล้เคียงกับมูลค่า 766 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่ระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้น IPO ในปี 2563 แม้ว่าจะมีมูลค่าสูงกว่าการระดมทุนผ่านการเสนอขายครั้งแรกในปี 2562 ถึง 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ Zim Line ได้ระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้น IPO มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งโดยมีมูลค่าถึง 217.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์นิวยอร์ก (NYSE) ในขณะที่การเสนอขายหุ้น IPO ที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองตกเป็นของบริษัทเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง Taylor Maritime ซึ่งระดมทุนได้มูลค่า 160 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์ลอนดอน ดังเช่นในปี 2563 ตลาดตราสารหนี้ถูกรอบครองโดยบริษัทขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเข้ามาแทนที่บริษัทเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองส่วนใหญ่ที่หายไป

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพรองบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

14 กุมภาพันธ์ 2565



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินการ



ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (ฟีสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง ฟีสแอล ได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ทั่วโลก ประกอบด้วยบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ฟีสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟีสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำ เป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ)

ฟีสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูพราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพ ในด้านการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไปในส่วนของ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟีสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟีสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้รับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

• วิสัยทัศน์ & พันธกิจ ของบริษัท

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

• ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม

• คำมั่นของบริษัท

>> มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

>> ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่สำคัญเป็นอย่างมาก ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพัฒนาชนวิ และมีการดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย

>> การรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการใช้พลังงานและน้ำ เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนใบพัดเรือ การทำความสะอาดตัวเรือด้านนอก ได้นำและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเปรียง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาสภาพอากาศ สำหรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ที่ทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร

- การลาออกของกรรมการ และการเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการจาก นายไฉพล มั่นสุขานี โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป ดังนั้น นายไฉพล มั่นสุขานี จึงได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการ ในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งกรรมการบริหาร ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป นอกจากนั้น นายคุณฐ วาเดีย ซึ่งดำรง ตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารของบริษัทฯ และได้พ้นจากการมีบทบาท ในฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม นายคุณฐ วาเดีย ยังคงจะดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไปแม้ว่าจะไม่มีบทบาทในการบริหารแล้วก็ตาม

ทั้งนี้ นายกอดัม คุรานา ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินของบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) แทนนายคุณฐ วาเดีย โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งให้นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการกิจทิธ มูราลี เมนนอน กรรมการ (เทคนิค) เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร ดังนั้นภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าว คณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการกิจทิธ มูราลี เมนนอน

- การจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ โดยวิธีตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ และการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4 ของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า มติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2562 ของ บริษัทฯ ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จำนวน 51,965,068 บาท จากทุน จดทะเบียนเดิมจำนวน 1,611,256,930 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,559,291,862 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่าย ไม่ได้ จำนวน 51,965,068 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียน พร้อมทั้งแก้ไข เพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4 ของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับมติที่ประชุมฯ ดังกล่าว ต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวง พาณิชย์ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

- การทำรายการเกี่ยวโยงกัน

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อ วันจันทร์ที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จากนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และกรรมการของบริษัทย่อย และนางวิชัยลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของ คุณคาลิด

- การเลิกบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 7 บริษัท ตามรายชื่อด้านล่างนี้ ได้เลิกกิจการและเสร็จสิ้นการชำระบัญชี โดยเหตุผลของการเลิกกิจการคือไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจาก บริษัทย่อยนี้มิได้เป็นเจ้าของเรือ

1. บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด
2. บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด
3. บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด
4. บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด
5. บริษัท ฟรีเซียส อิลส์ จำกัด
6. บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด
7. บริษัท ฟรีเซียส ซิตีส์ จำกัด

- สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 28 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของ บริษัทฯ บางรายได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อ (1) ไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ออกโดยบริษัทฯ (2) ชำระคืนเงินกู้หรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเงินกู้จากสถาบันการเงิน ของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย และ/หรือ (3) ใช้ซื้อเรือ

- **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 จี, 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 ฟรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วม ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามที่บริษัทฯ ได้รายงานตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2557) ซึ่งเดิมมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (กล่าวคือ เรือสาคิรี นารี และ เรือสาคิรา นารี) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้่อีกจำนวน 10.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“วงเงินกู้เพิ่ม”)

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

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563 (“หุ้นกู้” หรือ “PSL206A”) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 เวลา 14.00 น. ณ สำนักงานบริษัท คริสเตียนและนีลเสน (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 โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้ตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 9 มิถุนายน 2563 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
3. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้ และแก้ไขชื่อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
4. มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวน ร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง พร้อมด้วยดอกเบี้ยวงวันที่ 9 มิถุนายน 2563

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนสำหรับ หุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง 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 สุธีรศาสน์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ และนางสาวสิริสา สุภาวสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

- **แต่งตั้งประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการสรรหาทำเนียบใหม่**

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 สุธีรศานต์ กรรมการอิสระ เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา ซึ่งวาระการดำรงตำแหน่งดังกล่าวเท่ากับ 2 ปี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นการดำรงตำแหน่งแทนนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท

- การลงนามสัญญาฉบับซื้อฟิฟาทระหว่างบริษัทฯ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (ปัจจุบันชื่อ Jiangsu Guoxin Corporation Ltd.) ("Sainty")**

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Sainty ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อฟิฟาโดยสมัครใจ เพื่อระงับซื้อฟิฟาและซื้อเรือกรร่งทั้งหมดโดยสิ้นเชิงซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 11 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน 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”) ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการอนุญาตศุลกากร และกระบวนการพิจารณาติของศาลในลอนดอน

- มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นรุ่น PSL211A ครั้งที่ 1/2563**

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นรุ่นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 (“หุ้นกู้” หรือ “PSL211A”) เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 10:30 น. ณ ห้องประชุมและ ห้องโพลิน 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 และซื้อหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ดังกล่าว
- มีมติอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ เป็นอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้ตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 22 มกราคม 2564 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
- มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้ และแก้ไขซื้อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
- มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวนร้อยละ 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 เป็นเงินจำนวน 627.20 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 ตุลาคม 2563

- รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 1**

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด เป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 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) เป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 2,872 ล้านบาท

- การได้รับค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าจากบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย**

อ้างอิงสัญญาเช่าระยะยาว จำนวน 5 ฉบับ ระหว่างบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่ง กล่าวคือ (1) บริษัท เอบีซีวัน พีทีอี ลิมิเตด (2) บริษัท เอบีซี ทุ พีทีอี ลิมิเตด (3) บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด (4) บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด และ (5) บริษัท พีริเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะเจ้าของเรือ กับบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย ในฐานะผู้เช่า สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (กล่าวคือ เรือคณยา นารี เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี และ เรือชัยญา นารี) และเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (กล่าวคือ เรืออภริณี นารี) ตามลำดับ (รวมเรียกว่า “เรือ”) เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาด

หลักทรัพย์ฯ 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 ล้านบาทสหรัฐ

- **การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร**

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า นายโกดาการจิตพิล มูราลี เมนนอน ซึ่งดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลากว่า 32 ปี จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2563 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้ นายประธาน มหาสิงห์ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิค) และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร แทนคุณเมนนอน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอดัม กูรานา และนายประธาน มหาสิงห์

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

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ ย่อยในประเทศ สิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชยานี 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 ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 5 มกราคม 2564 ทั้งนี้ ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL206A จะมีเงินต้นคงค้างจำนวน 658.56 ล้านบาท

ปี 2564

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4**

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 50 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 658.56 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 12 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL206A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 329.28 ล้านบาท

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 5 (ครั้งสุดท้าย)**

เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A ทั้งหมดเป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 23 เมษายน 2564

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3**

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างทั้งหมด (จำนวน 2,872 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 287.20 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 30 เมษายน 2564 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 2,584.80 ล้านบาท

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของ บริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ภายใต้สัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่บริษัทฯ ได้รายงานตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2563

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐจาก Crédit Agricole Corporate and Investment Bank**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส กลอริส พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ พีทีอี

ลิมิตเด บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิตเด บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตเด และ บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิตเด ในฐานะผู้กู้และบริษัทฯ และบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตเด (“PSSP”) บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยดังกล่าว ในฐานะผู้ค้าประกันร่วมได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกัน จำนวน 38,350,000 เหรียญสหรัฐ กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินกู้ภายในกลุ่มบริษัท ให้แก่ PSSP ซึ่งบริษัทย่อยเป็นลูกหนี้โดยเงินกู้ดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับ เรือ 6 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ กล่าวคือ เรือวิภา นารี เรือวิยะดา นารี เรือคารณ นารี เรือบารัน นารี เรือเบญจมาศ นารี และเรืออนัญญา นารี ตามลำดับ

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 45 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างทั้งหมด (จำนวน 2,584 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 1,163.16 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 กรกฎาคม 2564 หลังจากจากการไถ่ถอนหุ้นกู้ บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 1,421.64 ล้านบาท

- **สัญญาเงินกู้เพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านเหรียญสหรัฐ จากบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ(International Finance Corporation) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)**

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเด บริษัท เอปซี ทู ฟิทีอี ลิมิตเด บริษัท เอปซี ตรี ฟิทีอี ลิมิตเด บริษัท เอปซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตเด และบริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตเด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวเพื่อความ ยั่งยืน แบบมีหลักประกันจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐ กับ บรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทยและธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ กล่าวคือ เรืออภิญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชัยญา นารี และ เรือคณยา นารี เรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาคชูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (เรือภริณี นารี) และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A คงค้างทั้งหมดของบริษัทฯ

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 5 (ครั้งสุดท้าย)**

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A คงค้างทั้งหมด คิดเป็นเงินจำนวน 1,421.64 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 27 กันยายน 2564

- **เหตุการณ์ของเรือชยานี นารี**

เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564, 19 ตุลาคม 2564, 1 พฤศจิกายน 2564 และ 13 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทราบถึงความคืบหน้าของข่าวการจับกุมเรือสัญชาติไทยจำนวน 22 ราย บนเรือชักธงสิงคโปร์ของบริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตเด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือชยานี นารี ภายใต้ชื่อกล่าวหาลักลอบขนยาเสพติดเข้า ประเทศไนจีเรีย

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือวิภา นารี**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เรือวิภา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไชส์ ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Navision Chartering A/S ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2564 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI) ซึ่งในปัจจุบัน อัตราค่าระวางแบบผันแปรดังกล่าวอยู่ที่ประมาณ 37,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน

- **การทำรายการเกี่ยวโยงกัน**

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2564 เมื่อ วันจันทร์ที่ 15 พฤศจิกายน 2564 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จากนายคาลิด มอยนูดดิน สาхим กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และกรรมการของบริษัทย่อย และนายมนูนิร มอยนูดดิน สาхим น้องชายของ คุณคาลิด

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือลติกา นารี**

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือลติกา นารี เรือขนาดแฮนด์ไชส์ของบริษัทฯ ได้ทำ สัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 12 เดือน กับบริษัท Navision Chartering A/S ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน 2564 โดยมีอัตราค่าระวางสำหรับ 50 วันแรกที่จำนวน 21,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน และหลังจากนั้นมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปร ร้อยละ 95 ของดัชนีอัตราค่าระวางแบบผันแปร Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. โครงสร้างรายได้

เรือของพีเอสแอล (PSL) มีรูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น การให้เช่าเป็นระยะเวลา หรือ การให้เช่าเป็นรายเที่ยว

1.1 การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) : การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการ ควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้น ๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการเนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

1.2 การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) : การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใด ๆ ตามที่ตกลง (โดยมีการคิดราคาเป็นเหรียญสหรัฐต่อตัน) ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของพีเอสแอลในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2562		2563		2564	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	3,334.21	79.71	2,874.43	76.63	7,722.88	87.62
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	810.07	19.36	851.87	22.71	888.87	10.08
รวมรายได้จากการเดินเรือ	4,144.28	99.07	3,726.30	99.34	8,611.75	97.70
รายได้อื่น	38.75	0.93	24.76	0.66	202.54	2.30
รวมรายได้	4,183.03	100.00	3,751.06	100.00	8,814.29	100.00

2. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลบริหารกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง โดยไม่มีการกำหนดท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้า สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปูน สินแร่ และเนื้อแร่ ถ่านหิน และไม้ซุง ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าว ๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) อเมริกาเหนือ 2) ยุโรป 3) ละตินและอเมริกาใต้ - แอฟริกา 4) อินเดียอนุทวีป - ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่เรือ) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งกับตัวเรือ จึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถ ประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

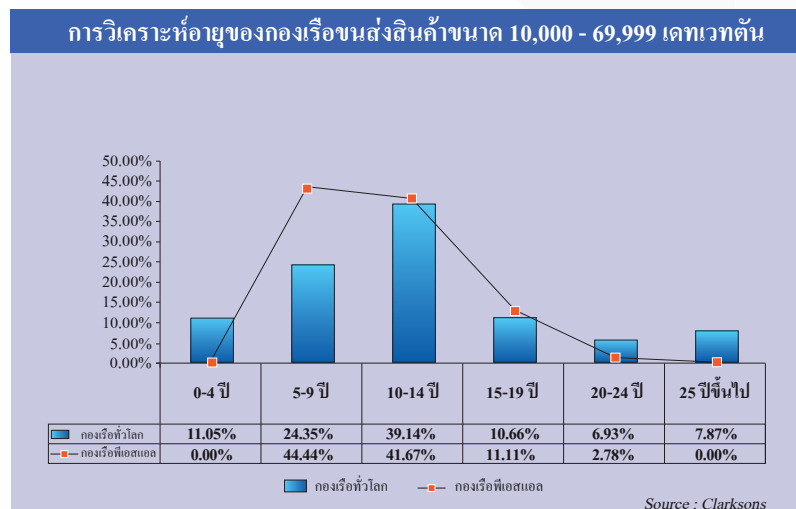
เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยวในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้เช่าเป็นระยะเวลา โดยปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา และคงเหลือการให้เช่าเป็นรายเที่ยวเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้น มาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2564 สัดส่วนการให้เช่าเป็นรายเที่ยวกับการให้เช่าเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใด ๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

2.1 อายุของเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 10 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ประมาณ 12 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2565



2.2 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2562		2563		2564	
ซีเมนต์	130	32.66%	114	29.77%	125	32.22%
สินค้าการเกษตร	63	15.83%	71	18.54%	67	17.27%
เหล็ก	50	12.56%	43	11.23%	35	9.02%
ปุ๋ย	28	7.04%	34	8.88%	40	10.31%
แร่ธาตุและสินแร่	43	10.80%	50	13.05%	39	10.05%
ถ่านหิน	33	8.29%	36	9.40%	26	6.70%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	13	3.27%	4	1.04%	21	5.41%
อื่น ๆ	38	9.55%	31	8.09%	35	9.02%
รวมทั้งสิ้น	398	100.00%	383	100.00%	388	100.00%

2. การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charters) และการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charters)

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2562		2563		2564	
การให้เช่าเป็นรายเที่ยว	32	8.04%	34	8.88%	24	6.19%
การให้เช่าเป็นระยะเวลา	366	91.96%	349	91.12%	364	93.81%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่งสำหรับปี 2564



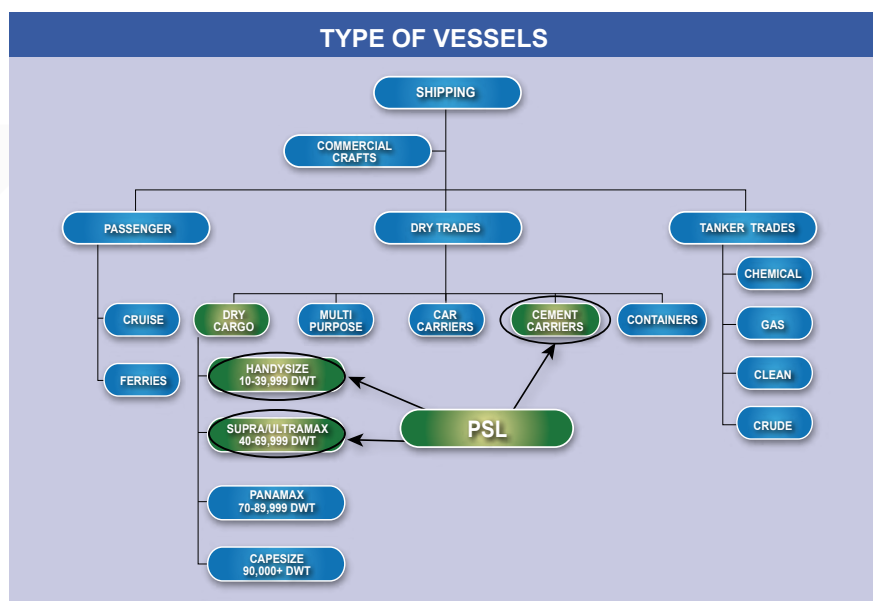
4. เครือข่ายการตลาดและที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

3. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ 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

กองเรือของพีเอสแอล เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและทำเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ส่งผลให้รายได้มีความผันผวนน้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

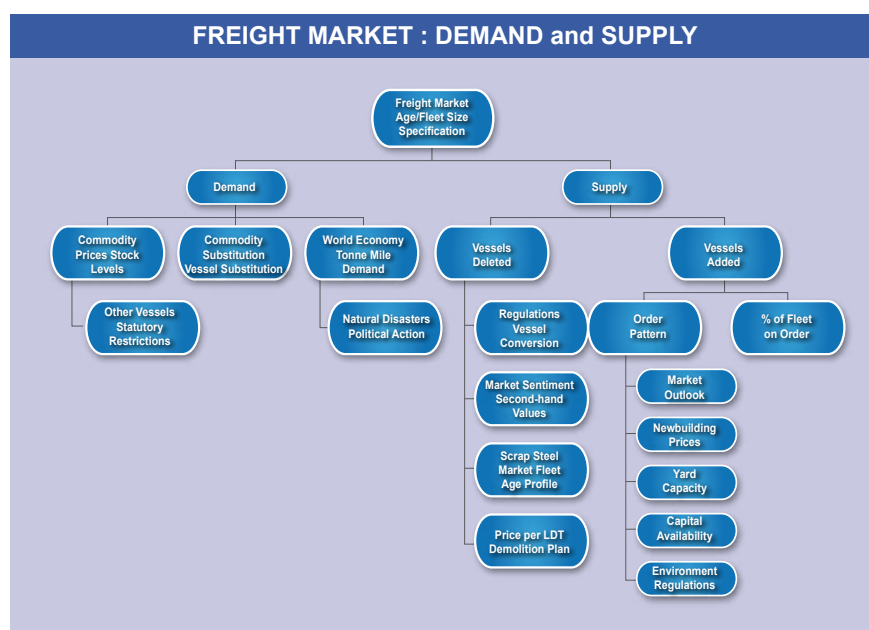
ในด้านอุปทานนั้นค่อนข้างมีการกระจายตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 8,008 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 125 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 2 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงสองปีถึงสามปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ต้องใช้ระยะเวลาสามปีในการฟื้นตัวของภาคอุปทานจากช่วงตกต่ำอันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียในปี 2540 ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้อีก ๑ ปี ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคาเรือบรรทุกสินค้าที่สูงขึ้นก็ช่วยสร้างแรงจูงใจให้มีการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นหลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาด ได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 3.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวลดลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการณ์การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลานานนับตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำ ที่สุดในประวัติศาสตร์

ตั้งแต่ปี 2559 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลจากความกดดันด้านอุปทานที่ลดลง เนื่องจากมีการสั่งต่อเรือใหม่ลดลง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 อุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริการะบาดที่จีนได้ทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลง โชคดีที่ตลาดได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีหลัง โดยดัชนี BDI เตะจุดสูงสุดในรอบ 10 ปีในเดือนกันยายน 2562 ต่อมาได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ใด ๆ ที่เคยเกิดขึ้น นั่นก็คือ การระบาดของไวรัส Covid-19 ซึ่งทำให้รายได้ของเรือขนส่งลดลงอย่างมากในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 เป็นต้นมาปริมาณอุปสงค์ได้มีการฟื้นตัวขึ้นเนื่องจากภาคเศรษฐกิจทั่วโลกได้กลับมาเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเน้นไปที่ภาคอุตสาหกรรมหลักได้ช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ต่าง ๆ การฟื้นตัวของภาคอุปสงค์และการลดลงของภาคอุปทานส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2563 และตลอดปี 2564 ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังอยู่ในช่วงขาขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนจากการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจหลัก ๆ ประกอบกับจำนวนการสั่งต่อเรือที่มีจำนวนน้อย ดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นโดยแตะระดับที่ 5,650 จุดซึ่งสูงสุดในรอบ 13 ปีในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 หลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงและ ณ สิ้นปี 2564 อยู่ที่ 2,217 จุด

3.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



3.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”) เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกองคำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

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

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ คำนวณจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนด์ไซส์ในการคำนวณค่าดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรที่ปรับปรุงดังนี้

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 ตันตัน 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
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1ข : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนหรือทะเลดำ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ ระหว่างประเทศจีน และเกาหลีใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5

เส้นทางที่ 1ค : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5

เส้นทางที่ 2 : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20

เส้นทางที่ 3 : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15

เส้นทางที่ 4ก : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

เส้นทางที่ 4ข : มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

- เส้นทางที่ 5 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 10 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดยุทธศาสตร์ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะวางหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ เทส 28 ได้เริ่มต้นเผยแพร่เมื่อปี 2550 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ เทส 28 ไปเป็น เทส 38 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2563 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

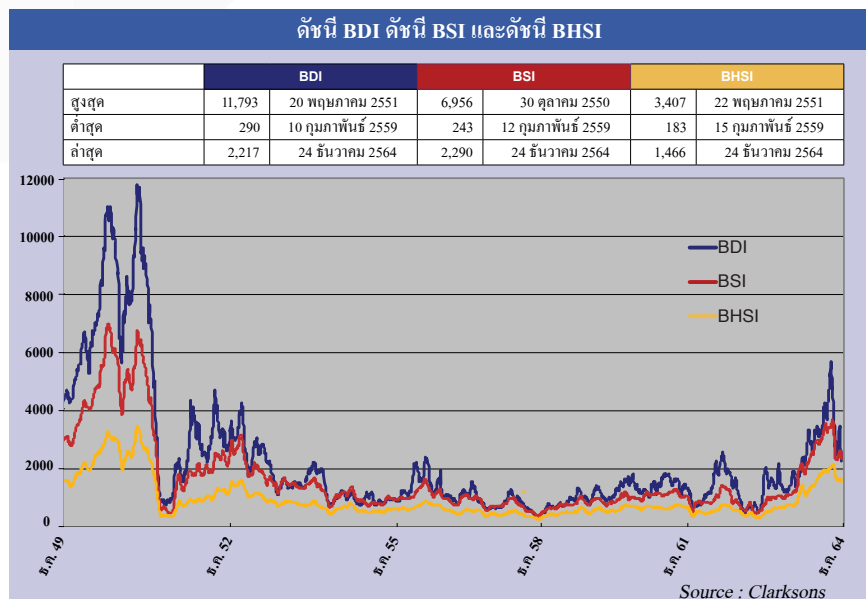
- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 38,200 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 10.538 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 180 เมตร ความกว้าง 29.8 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 47,125 ลูกบาศก์เมตร สำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 26 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 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 สำหรับการเช่าเหมาลำ แบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำ แบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 3 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 4 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกา บริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 5 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำ แบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่น รวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 6 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 7 :** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมดและมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความปลอดภัยของดัชนี BDI ดัชนี BSI และดัชนี BHSI ตั้งแต่ปี 2549 จนถึงสิ้นปี 2564



3.4 กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากฟิเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวด ควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่าง ๆ กลับช่วยให้กองเรือของฟิเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของฟิเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีการล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

ประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติคือ รัฐเจ้าของธง ซึ่งการจดทะเบียนดังกล่าวส่งผลให้เรือได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายและทางกายภาพภายใต้ธงดังกล่าวหรือรัฐเจ้าของธง ซึ่งโดยปกติจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น ความปลอดภัยทางด้านสินค้าและความปลอดภัยของทุกชีวิตบนเรือนั้น ๆ รัฐเจ้าของธงมีอำนาจตามกฎหมายและสามารถบังคับใช้กฎหมายกับเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงนั้น ๆ ซึ่งรวมไปถึงกฎหมายในเรื่องการตรวจเรือ การออกใบรับรองเรือ ความปลอดภัย และการปล่อยมลพิษ เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้โดยรัฐเจ้าของธงเพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างครบถ้วน

รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีตามกฎหมายภายในประเทศและตามกฎหมายสากลขององค์การสหประชาชาติสำหรับการแล่นเรือในทะเล ใบทะเบียนเรือซึ่งออกโดยประเทศต่าง ๆ จะมีการระบุสัญชาติของเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะใช้สำหรับเป็นหลักฐานสำคัญทางกฎหมายในการประกอบการเดินเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ฟิเอสแอลมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจำนวน 20 ลำและมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงสิงคโปร์จำนวน 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 โดยหลัก ๆ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (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 ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศ ซึ่งได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อ ๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูล เกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่นำส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บ เป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักรเรือ (Engine exhaust emission standards) ที่อยู่ภายใต้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (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 เริ่มจากเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นอยู่ในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิง จะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1

ช่วงที่สามซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายอย่างมากในช่วงแรก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างราบรื่นและหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎดังกล่าวมาเป็นปีก็พบว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อกำหนด กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 นั้นมีเพียงพอ เจ้าของเรือมีทางเลือก คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือซึ่งจะทำให้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง (ร้อยละ 3.5) (HSFO) เครื่องดักจับเขม่าควันจะล้างและลดปริมาณค่ากำมะถันจากไอเสียให้อยู่ในปริมาณที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 (VLSFO) การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นถือเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในช่วงปีที่ผ่านมา ข้อบกพร่องหลายอย่างของแบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ขายในท้องตลาดได้ปรากฏขึ้นซึ่งบ่งชี้ว่าส่งผลทำให้เครื่องยนต์ขัดข้องกลางทะเล นอกจากนี้ ในบางกรณีเรือต้องหยุดนิ่งและไม่สามารถแล่นได้เลย เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันเกิดความเสียหายอย่างมาก และในบางกรณีเกิดปัญหากับเครื่องยนต์หลักที่ใช้ในการแล่นเรืออีกด้วย ดังนั้น ในหลาย ๆ ประเทศได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำที่ใช้ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้น ๆ และเป็นไปได้ว่าจะมีการห้ามดังกล่าวในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก เนื่องจากส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมัน HSFO และ VLSFO ได้ลดลงอย่างมาก จึงแสดงให้เห็นว่าการที่ทีเอสแอลตัดสินใจไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) เพียงอย่างเดียวนั้นเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศได้ออกกฎเกณฑ์ ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ (Energy Efficiency Existing Ship Index (“EEXI”)) และ ดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน (Carbon Intensity Indicator (“CII”)) โดยการแก้ไขข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) Annex VI, ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566

Energy Efficiency Existing Ship Index “EEXI” คือ ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ สำหรับเรือที่สร้างภายหลังปี 2556 นั้นจะอ้างอิงถึงดัชนีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEDI) โดยดัชนีดังกล่าวจะวัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับกำลังของเครื่องยนต์ที่มีการติดตั้งอยู่บนเรือ ความสามารถในการขนส่งของเรือ และความเร็วของเรือ โดยทาง IMO มีการกำหนดค่าสูงสุดของ EEXI ที่สามารถใช้ในการแล่นเรือได้ในเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่กำหนด (required EEXI) ค่าดังกล่าวจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยจำแนกตามชนิดของเรือและประเภทของเรือ การคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่ต้องบรรลุ (attained EEXI) ถ้าค่า EEXI ที่ต้องบรรลุนั้นมากกว่าค่า EEXI ที่กำหนด จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขค่า EEXI ที่ต้องบรรลุให้เป็นไปตามค่า EEXI ที่กำหนด การปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวสามารถทำได้โดยการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น Mewis Duct และ การกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ Engine Power Limitation (EPL) ภายใต้ EPL อัตราการใช้พลังงานเครื่องยนต์สูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคืออัตราที่เครื่องยนต์ถูกสร้างและออกแบบมาในครั้งแรก อาจถูกกำหนดจากการจำกัดทางด้านเครื่องยนต์หรือการจำกัดทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ (สำหรับเครื่องยนต์ MAN ME และ Wartsila Flex) กองเรือของทีเอสแอลจำนวน 9 ลำนั้นถือว่าผ่านเกณฑ์ EEXI ที่จะบังคับใช้แล้ว คือ มีค่า EEXI ที่ควรเป็นน้อยกว่า

ค่า EEXI ที่กำหนด ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงใด ๆ ในเรือ 9 ลำดังกล่าว กฎ EEXI นั้นไม่บังคับใช้กับเรือขนส่งสินค้า ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงใด ๆ ในเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำของบริษัท ทั้งนี้ คงเหลือเรืออีกจำนวน 23 ลำ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงโดยการติดตั้ง EPL ซึ่งจะทำให้ความเร็วในการเล่นเรือลดลงประกอบกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

Carbon Intensity Indicator “CII” คือ คำนวณที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดประมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ระหว่างการให้บริการ เรือจะถูกกำหนดให้ต้องลดค่า CII ที่ต้องบรรลุ (attained CII) โดยเปรียบเทียบกับปีฐานคือปี 2562 การลดลงของ CII กำหนดไว้ดังนี้ ลดลงร้อยละ 1 ภายในปี 2563 ลดลงร้อยละ 2 ภายในปี 2564 ลดลงร้อยละ 3 ภายในปี 2565 ลดลงร้อยละ 5 ในปี 2566 ลดลงร้อยละ 7 ในปี 2567 ลดลงร้อยละ 9 ในปี 2568 และลดลงร้อยละ 11 ในปี 2569 ค่า CII ที่กำหนดหลังจากปี 2570 กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาว่าควรจะเป็นเท่าใด เรือจะได้รับการจัดเกรดตั้งแต่ A ถึง E โดยเรือที่ได้เกรด A คือเรือที่ดี (มีค่า CII ต่ำ) และเรือที่ได้เกรด E คือเรือที่ไม่ดี (มีค่า CII สูง) ภายหลังจากปี 2566 เรือที่ได้เกรด E จะอยู่ในเกรดนี้ได้ยาวนานสุดเพียง 1 ปี และจะต้องทำการปรับปรุงเพื่อให้ได้เกรดที่ดีขึ้นอย่างน้อยคือได้ปรับเป็นเกรด D เรือที่ได้เกรด D จะอยู่ในเกรดนี้ได้ยาวนานสุดเพียง 3 ปี และจะต้องทำการปรับปรุงเพื่อให้ได้เกรดที่ดีขึ้นอย่างน้อยคือได้ปรับเป็นเกรด C เพื่อให้บรรลุความท้าทายนี้ แผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan: SEEMP) ได้มีการเตรียมการสำหรับเรือทุกลำของกองเรือพีเอสแอลก่อนวันที่ 1 มกราคม 2566 เอกสารดังกล่าวจะเป็นแนวทางว่าจะใช้น้ำมันชนิดใดที่จะสามารถลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก (GHG) ได้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของทาง CII

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

สมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ เป็นองค์กรที่กำหนดและบังคับใช้มาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเรือ การต่อเรือ และการตรวจสอบเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

บทบาทของการจัดชั้นเรือและสมาคมจัดชั้นเรือได้เริ่มมีขึ้นในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และในกฎหมายว่าด้วยเรือของเส้นแนวน้ำบรรทุกในปี 2531 ด้วยทักษะและความสามารถทางด้านเทคนิค สมาคมจัดชั้นเรือได้รับการยอมรับว่ามีความสามารถในการตรวจสอบเรือได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น รัฐเจ้าของธงจึงมอบหมายการตรวจสอบเรือและการออกใบรับรองเรือให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือภายใต้ข้อกำหนดของ IMO

ใบรับรองการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับนั้นเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับเจ้าของเรือที่จะทำการจดทะเบียนและทำประกันภัยทางทะเลสำหรับเรือนั้น ๆ

ในปัจจุบันมีองค์กรทั่วโลกมากกว่า 50 องค์กรที่สามารถดำเนินการในการจัดชั้นเรือได้ สมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (IACS) ซึ่งเป็นองค์กรทางด้านเทคนิคที่ไม่ได้ขึ้นกับรัฐบาลถือเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งให้การสนับสนุนทางด้านเทคนิค คำแนะนำ และตีความเพื่อการพัฒนากฎระเบียบต่าง ๆ ที่ออกโดยประเทศสมาชิกของ IMO ปัจจุบัน IACS ประกอบด้วยสมาคมจัดชั้นเรือจำนวน 12 สมาคม

เรือของพีเอสแอลอยู่ภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือชื่อ Nippon Kaiji Kyokai (Class NK) Lloyd’s Register (LR) American Bureau of Shipping (ABS) และ Bureau Veritas (BV) ซึ่งทั้ง 4 สมาคมนั้นเป็นสมาชิกของทาง IACS และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับจาก IMO (Recognized Organizations under the IMO: the RO Code)

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: COGSA) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ออกแบบมาเพื่อควบคุมสิทธิและความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของสินค้าที่ถูกลำเลียง (ผู้ส่งสินค้า) และบุคคลหรือบริษัทที่ขนส่งสินค้าโดยมีคิดค่าบริการ (ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า) กฎหมายนี้ยังครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

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

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศนี้มีขึ้นครั้งแรกในปี 2536 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ที่มีการแก้ไขในปี 2537 วัตถุประสงค์ของ ISM Code คือ เพื่อกำหนดให้นานาประเทศมีมาตรฐานระดับสากลในการจัดการด้านความปลอดภัยและการดำเนินการของเรือ รวมถึงการป้องกันมลพิษ โดยมีใบรับรองใน 2 ระดับที่รัฐบาลของรัฐเจ้าของธงจะเป็นผู้ออกหรือมอบหมายให้องค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ออกแทน ได้แก่ 1. ใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) ซึ่งเป็นหลักฐานที่ออกให้แก่บริษัท เพื่อเป็นการยืนยันว่าเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้มีการจัดให้มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจ (Safety Management System: SMS) และ 2. ใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ซึ่งจะออกให้เรือหลังจากที่ได้มีการตรวจสอบจนเป็นที่น่าพอใจแล้วว่าเจ้าของเรือและระบบการบริหารงานบนเรือเป็นไปตามระบบการบริหารความปลอดภัยตามที่ได้รับอนุมัติ ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ และของเรือได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นการยืนยันว่าทั้งบริษัทฯ และเรือของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยการป้องกันมลภาวะเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code

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

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code เป็นประมวลข้อบังคับที่กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันจากภัยคุกคามต่าง ๆ ให้มีความเข้มแข็งหลังจากเกิดเหตุการณ์ก่อการร้าย 9/11 ในสหรัฐอเมริกา

ประมวลข้อบังคับดังกล่าวมีผลบังคับใช้ภายใต้ SOLAS chapter XI-2 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ISPS Code เป็นพื้นฐานเบื้องต้นสำหรับการบังคับใช้ในด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

รัฐต่าง ๆ ที่ปฏิบัติตาม SOLAS เมืองท่าต่าง ๆ และบริษัทขนส่งทางทะเลจะถูกร้องขอภายใต้ประมวลข้อบังคับของ ISPS Code เพื่อให้มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัยบนเรืออย่างเหมาะสมบนเรือแต่ละลำ เมืองท่าและบริษัทขนส่งทางทะเล ผู้ดูแลความปลอดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ที่ผู้ดูแลความปลอดภัยที่ท่าเรือ (PFSOs) ผู้ดูแลความปลอดภัยบนเรือ (SSOs) และผู้ดูแลความปลอดภัยของบริษัท (CSOs) จะมีหน้าที่ประเมิน รวมถึงจัดเตรียมแผนการ และนำไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพตามแผนการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้สามารถจัดการกับภัยคุกคามทางด้านความปลอดภัยได้

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศตามประมวลข้อบังคับของ ISPS Code

7. อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Organization: MLC)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) เป็นตัวแทนขององค์การสหประชาชาติเพื่อกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อปกป้องสิทธิของแรงงาน IMO และ ILO ร่วมกันกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ILO ได้กำหนดมาตรฐาน MLC ซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำเพื่อให้มั่นใจว่าสภาพการทำงานของคนประจำเรือทั่วโลกนั้นอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556 โดยมีการนำมาและพัฒนาปรับปรุงแรงงานทางทะเลด้านต่าง ๆ จำนวนกว่า 65 ด้านรวมถึงการนำระบบการออกใบรับรองและการตรวจสอบให้มีผลบังคับใช้

อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎหมายพณิชยนาวี นอกเหนือจาก SOLAS MARPOL และ STCW

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสาร หลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Maritime Labour Certificate) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือขึ้นชักรธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่น ซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธงอนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบเรือแทนรัฐเจ้าของธงได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาและการจัดเตรียมอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ – ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

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

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้าแล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม หลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดย คณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผล บังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ถูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุก ๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

ตามข้อกำหนดของ MLC 2006 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ขอให้รัฐบาลต่าง ๆ ทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับภูมิลำเนาและมีการลดความเสี่ยงการติดเชื้อไวรัส COVID-19

8. ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ Ship Sanitation Certificate (SSC)

ในอดีตเรือมีบทบาทสำคัญในการแพร่เชื้อโรคไปทั่วโลก รายงานขององค์การอนามัยโลกได้เปิดเผยว่าการแพร่กระจายของเชื้อโรคกว่า 100 ชนิดที่เกี่ยวข้องกับเรือในระหว่างปี 2513 ถึงปี 2546 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลมีการขนส่งไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ดังนั้นจึงมีการกำหนดข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับสุขาภิบาลบนเรือมานานกว่าครึ่งศตวรรษ

กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) เป็นกฎข้อบังคับสำคัญซึ่งได้รับการรับรองจาก 196 ประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศสมาชิกทั้งหมดขององค์การอนามัยโลก ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องร่วมมือกันในการรักษาความปลอดภัยทางด้านสุขอนามัยทั่วโลก โดยกำหนดให้ประเทศที่เป็นสมาชิกจะต้องสามารถ ป้องกัน ประเมิน รายงาน และตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขอนามัยสาธารณะ

IHR 2005 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2550 และรวมถึงใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านสุขาภิบาลทางทะเลและกฎการกักกันอย่างเข้มงวดตามมาตรา 39 ของ IHR 2005 ซึ่งกำหนดโดยองค์การอนามัยโลก ใบรับรองดังกล่าวเป็นเครื่องพิสูจน์ว่าเรือไม่เป็นแหล่งแพร่กระจายเชื้อโรคและอาจมีการเรียกดูใบรับรองดังกล่าวในกรณีที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือในบางแห่ง ใบรับรอง SSC อาจจะต้องมีสำหรับเรือทุกลำในการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่เดินเรือระหว่างประเทศหรือเรือที่เดินเรือตามแนวชายฝั่งหรือทะเล ซึ่งใบรับรองดังกล่าวสามารถต่ออายุได้ ณ ท่าเรือต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตให้สามารถต่ออายุใบรับรอง SSC ได้

ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ (SSC) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ (SSCC) จะออกให้เมื่อพบว่ามีความเสี่ยงทางด้านสุขภาพ และได้มีการดำเนินการตามมาตรการควบคุมเรียบร้อยแล้ว และใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือที่ได้รับการยกเว้น (SSCEC) จะออกให้เมื่อพบว่าเรือได้ถูกตรวจสอบแล้วพบว่าไม่มีพาหะ หรือเชื้อโรค หรือคนประจำเรือที่เจ็บป่วย

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง SSCEC

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

ในปี 2532 IMO ได้ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายของสารประกอบออร์กาโนดีน ในเดือนพฤศจิกายน 2542 IMO จึงได้ออกข้อกำหนดที่เรียกว่า MEPC เพื่อพัฒนาเครื่องมือซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วโลกในการจัดการกับผลกระทบอันเป็นอันตรายของระบบกันเปรียงซึ่งถูกนำมาใช้กับเรือ

เครื่องมือดังกล่าวต่อมาได้พัฒนาเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ซึ่งได้รับการรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2544 โดยห้ามใช้สารประกอบออร์กาโนดีนในการทาสีกันเปรียงบนตัวเรือและออกกฎป้องกันสำหรับในอนาคตโดยไม่ให้ใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ในระบบการป้องกันเปรียงของเรือ โดยอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 17 กันยายน 2551

อนุสัญญานี้ได้ระบุว่า ระบบการป้องกันเปรียง ได้แก่ “การทาสีเคลือบ การทาสี การป้องกันพื้นผิว พื้นผิวและเครื่องมืออื่น ๆ ที่ใช้บนเรือในการควบคุมและป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่ต้องการ”

สีทาพื้นเปรียงใช้สำหรับทาเคลือบท้องเรือเพื่อป้องกันสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น สาหร่ายและหอยขนาดเล็ก ๆ ที่อาจเกาะติดไปกับตัวเรือซึ่งจะมีผลทำให้เรือแล่นได้ช้าลงและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น

เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้รับการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวและได้รับใบรับรองอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้า เวย์ยาม (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 และการเข้าเวย์ยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวย์ยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่น ๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้ง ๆ ที่การเดินเรื่อนั้นถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวย์ยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว

ในปี 2538 มีการปรับปรุงอนุสัญญาซึ่งได้รับการรับรองจากการประชุม ถือเป็นการแก้ไขอนุสัญญาครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารแลควมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติม ในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในอนาคต ในการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยใช้เวลา 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 ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่าง ๆ ปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกกำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าและปล่อยน้ำถ่วงเรือออกในท่าเรือต่าง ๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว (BWTS) โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ และตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเป็นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่มีจำนวนสมาชิก 30 ประเทศเข้าร่วมรับรองอนุสัญญา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือตั้งแต่หรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่ต่อขึ้นมาก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันของเรือ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือ ทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลา สำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2564 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ จากจำนวนเรือทั้งหมดจำนวน 36 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจากทั้งทาง IMO และ USCG เรือที่เหลือของบริษัทฯ จะมีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ภายในสองปีข้างหน้า ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดโดย IMO / USCG

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การดักไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญหรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางเรือ ถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุม ติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญ และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการเจาะระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่ จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

เรือมีระบบต่าง ๆ เพิ่มขึ้นโดยเป็นการพึ่งพาระบบดิจิทัล ระบบรวบรวมข้อมูล และระบบอัตโนมัติ จึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่าง ๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบและเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่างเช่น มีการดัดแปลงจากการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

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

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ในหัวข้อ MSC 428 (98) ซึ่งสนับสนุนให้นานาประเทศจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์และให้มีการบรรจุไว้ในระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ภายในรอบการตรวจสอบรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดประจำปีครั้งแรกหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 PSL ได้จัดให้มีคู่มือการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านไซเบอร์ซึ่งได้รวมอยู่ในระบบ 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 การถ่ายเทสิ่งปนเปื้อนและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตามเรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

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

อนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2551 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษอันมีสาเหตุมาจากน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษจากน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 7 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแห่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน

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

อนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 เพื่อกำหนดกฎหมายขั้นพื้นฐานให้แก่อำนาจสำหรับการเคลื่อนย้ายเรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จะมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของชีวิต สินค้า และสินทรัพย์ในทะเล รวมไปถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสขึ้นไปทำประกันและรักษาภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่น ๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระบุที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ ใบรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 12 ของอนุสัญญาไนโรบี (Nairobi International Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นองค์การอิสระของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในการดูแลและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนพระราชบัญญัติ พินักสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา ในระยะ 3 ไมล์ทะเล สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำเกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิดที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในช่วงการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตามการรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าแทก (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอัคคีภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)

- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
 - สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเพรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
 - นิวซีแลนด์ได้เริ่มบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับเพรียงที่เกาะมาใต้ท้องเรือในเดือนพฤษภาคม 2561 ซึ่งภายใต้กฎข้อบังคับนี้เรือที่มีจุดหมายปลายทางและต้องเทียบท่าที่นิวซีแลนด์นั้นต้องได้รับการทำความสะอาดใต้ท้องเรือและส่วนประกอบของเรือไม่เกิน 30 วันก่อนที่จะเทียบท่าที่นิวซีแลนด์หรือภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากมาถึงท่าเรือ
 - ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมียกเว้นค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
 - ประเทศตุรกีซึ่งไม่ใช่สมาชิกของสหภาพยุโรปแต่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับมลพิษค่ากำมะถันเช่นเดียวกับทางสหภาพยุโรป ดังนั้นเรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าที่ตุรกี หรือดำเนินการในน่านน้ำของประเทศตุรกี ข้อกำหนดดังกล่าวไม่ใช้กับการผ่านช่องแคบของประเทศตุรกี ได้แก่ ช่องแคบบอสฟอรัส ช่องแคบดาร์เดเนลส์ และทะเลมาร์มะรา นอกเสียจากการผ่านทางดังกล่าวจะใช้เวลาเกินกว่า 2 ชั่วโมงขึ้นไปในการจอดทอดสมอ หรือจอดรอในท่าเพื่อรอการผ่านทาง
 - เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำลงเรือสิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาค้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
 - ประเทศจีนบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 ในขณะที่อยู่ในชายฝั่งพื้นที่ควบคุมมลพิษ (ECA) เช่น ในทะเลอาณาเขตของประเทศจีน (รวมถึงบริเวณเขตควบคุมมลพิษที่ชายฝั่งไห่หนาน)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำที่เข้ามายังบริเวณเขตควบคุมมลพิษ (แม่น้ำแยงซี และแม่น้ำซีเจียง) ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าในบริเวณเขตควบคุมมลพิษ
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่ทำการเทียบท่าในเขตควบคุมมลพิษทางชายฝั่งไห่หนาน
 - เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ ทางกรีนพีซจีนอาจตัดสินใจใช้กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นโดยอาจกำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพมากขึ้นในอนาคต ภายใต้การพิจารณาให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ร้อยละ 0.10 ในพื้นที่ชายฝั่งในเขตควบคุมมลพิษตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568
 - สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) เป็นประเทศล่าสุดที่มีการประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมค่ากำมะถันซึ่งมีผลบังคับใช้ในในวันที่ 1 กันยายน 2563 การบังคับใช้ข้อกำหนดค่ากำมะถันของเกาหลีใต้จะใช้บังคับสำหรับ 6 เมืองท่า และพื้นที่ควบคุมที่กำหนดเริ่มแรกในแต่ละเมืองท่า (ปูซาน อินชอน อึลซาน ยosu กวางยาง รวมถึง ฮาดง พยองแท็ก-ดงจิน) โดยตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 เรือจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ภายใน 1 ชั่วโมงหลังจากที่มีการทอดสมอหรือจอดเรือเสร็จ ไปจนถึง 1 ชั่วโมงก่อนที่จะมีการถอนสมอหรือออกจากการเทียบท่า
 - นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ข้อกำหนดในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากค่ากำมะถันของเกาหลีใต้จะมีความเข้มงวดขึ้น และเรือทุกลำจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 เริ่มตั้งแต่ เมื่อเข้าสู่เขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากค่ากำมะถันของเกาหลีใต้ไปจนกว่าจะออกจากบริเวณดังกล่าว
 - วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นวันที่มีผลบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำหรือน้ำมันเชื้อเพลิงอื่น ๆ ที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 โดยบังคับใช้สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการทั่วโลก ยกเว้นเรือที่มีการติดเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
 - การรายงานค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (IMO DCS / EU MRV / UK MRV)
 - IMO DCS (Data Collection System) นับตั้งแต่สิ้นปี 2562 เรือที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสและมากกว่าจะต้องเก็บรวบรวมข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (โดยรายงานเป็นรายปี) โดยส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด โดยจะต้องส่งรายงานภายใน 3 เดือนนับจากวันสิ้นปีปฏิทินในแต่ละปี ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงนี้จะถูกตรวจสอบและนำเสนอไปยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO ภายหลังจากการตรวจสอบจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวโดยออกให้ก่อนวันที่ 31 พฤษภาคม
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทานจากสถาบันตรวจสอบสภาพและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- EU MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบของสหภาพยุโรป) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นมา เรือทุกลำที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสหรือมากกว่าที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) การรายงานผล และแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องนำส่งแผน MRV ให้แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายหลังสิ้นปีปฏิทินโดยนำส่งก่อนวันที่ 30 เมษายน ในวันที่ 30 มิถุนายน ของทุกปีหลังจากผ่านพ้นช่วงที่มีการจัดส่งรายงาน เรือจะได้รับเอกสารรับรองที่ถือว่ามีการปฏิบัติตามกฎที่ออกโดยผู้ตรวจสอบซึ่งจะต้องมีและเก็บรักษาไว้บนเรือ
- เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้มีการจัดส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนดและได้รับหนังสือรับรองจากสถาบันตรวจสอบ และจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
- UK MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบของสหราชอาณาจักร) - เนื่องจากเหตุการณ์ Brexit EU MRV เลยไม่สามารถบังคับใช้สำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร เนื่องจากสหราชอาณาจักรไม่ได้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ EU MRV อีกต่อไป แต่เพื่อเป็นการใช้กฎเกณฑ์แบบเดียวกันกับทาง EU ทางสหราชอาณาจักรได้ออกกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเหมือนกัน เรียกว่า UK MRV ซึ่งจะต้องมีการติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบมลพิษสำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร บริษัทขนส่งทางทะเลจะต้องนำส่งรายงานการปล่อยมลพิษครั้งแรกตามแบบ UK MRV ให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในต้นปี 2566 ซึ่งจะมีการติดตามผลเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565
- อนุสัญญาการรีไซเคิลเรือ เนื่องจากมีความกังวลหลายประการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การให้ความสำคัญเกี่ยวกับการใช้วัสดุที่ไม่เป็นมลพิษในการออกแบบเรือ สร้างเรือและการนำเรือไปใช้งานถือว่ามีความสำคัญมากขึ้น ในปัจจุบันนี้มีกฎเกณฑ์ 2 ข้อที่ใช้ควบคุมในเรื่องดังกล่าว
 - อนุสัญญาระหว่างประเทศอ่งกว่าด้วยการรีไซเคิลเรืออย่างปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2009 SR/CONF/45 (HKC) และ
 - ข้อกำหนดของ EU เลขที่ 1257/2013 ของสหภาพยุโรป เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2556 เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือ (EU SRR)
 - ทั้ง EU SRR และ HKC เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับ กำหนดความรับผิดชอบให้แก่เจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ คู่ค้า หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องในการรีไซเคิลเรือ และหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดการที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย พร้อมกับการรีไซเคิลเรืออย่างมีความยั่งยืนและปลอดภัย ความต้องการพื้นฐานของกฎดังกล่าวคือ เอกสารเกี่ยวกับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อยู่บนเรือ ซึ่งเรียกว่า บัญชีรายการสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ และการได้รับการอนุมัติสำหรับการรีไซเคิลเรือ
 - นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นมา กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่าง ๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))
 - เรือของบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว

17. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า (PSC)

การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า (Port State Control: PSC) คือการที่เรือซึ่งเข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรื่อนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า นั้น ๆ โดยมีการแบ่งโซนของหน่วยงานตรวจเรือของแต่ละประเทศทั่วโลกออกเป็นภูมิภาค ซึ่งแบ่งออกเป็น 9 ภูมิภาค ซึ่งจะยึดเกณฑ์ตามบันทึกข้อตกลง หรือ MoUs ที่เกี่ยวกับการตรวจเรือโดยรัฐของเมืองท่าตามโซนนั้น ๆ หน่วยงานยามฝั่งของสหรัฐอเมริกาถือเป็นภูมิภาคที่ 10 ของรัฐเมืองท่าในการตรวจเรือ

ความรับผิดชอบหลักเบื้องต้นของมาตรฐานของเรือเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง แต่การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่าจะเป็นการควบคุมให้มีความปลอดภัยโดยรวมเพื่อระบุว่าเรือไม่ได้มาตรฐานในด้านใดและจะมีการดำเนินการต่อเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน

ผู้ตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่ามีชื่อเรียกว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือของรัฐเมืองท่า (PSCOs) และเจ้าพนักงานดังกล่าวมีหน้าที่ตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานานาชาติต่าง ๆ หรือไม่ เช่น SOLAS MARPOL STCW และ MLC การตรวจเรือสามารถที่จะตรวจสอบในส่วนที่เกี่ยวข้องว่าเรือได้มีการควบคุมและดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายนานาชาติ รวมไปถึงการพิจารณาตรวจสอบความรู้ความสามารถของกัปตันเรือและเจ้าหน้าที่บนเรือ และสภาพของเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

กรณีเจ้าพนักงานตรวจเรือของเมืองท่า นั้น ๆ ตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญ อาจสั่งให้มีการกักเรือ ซึ่งจะก่อให้เกิดความล่าช้าต่อการปฏิบัติงานของเรือ และเรือจะไม่สามารถออกจากเมืองท่า นั้นได้ จนกว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญนั้น จะได้รับการแก้ไข

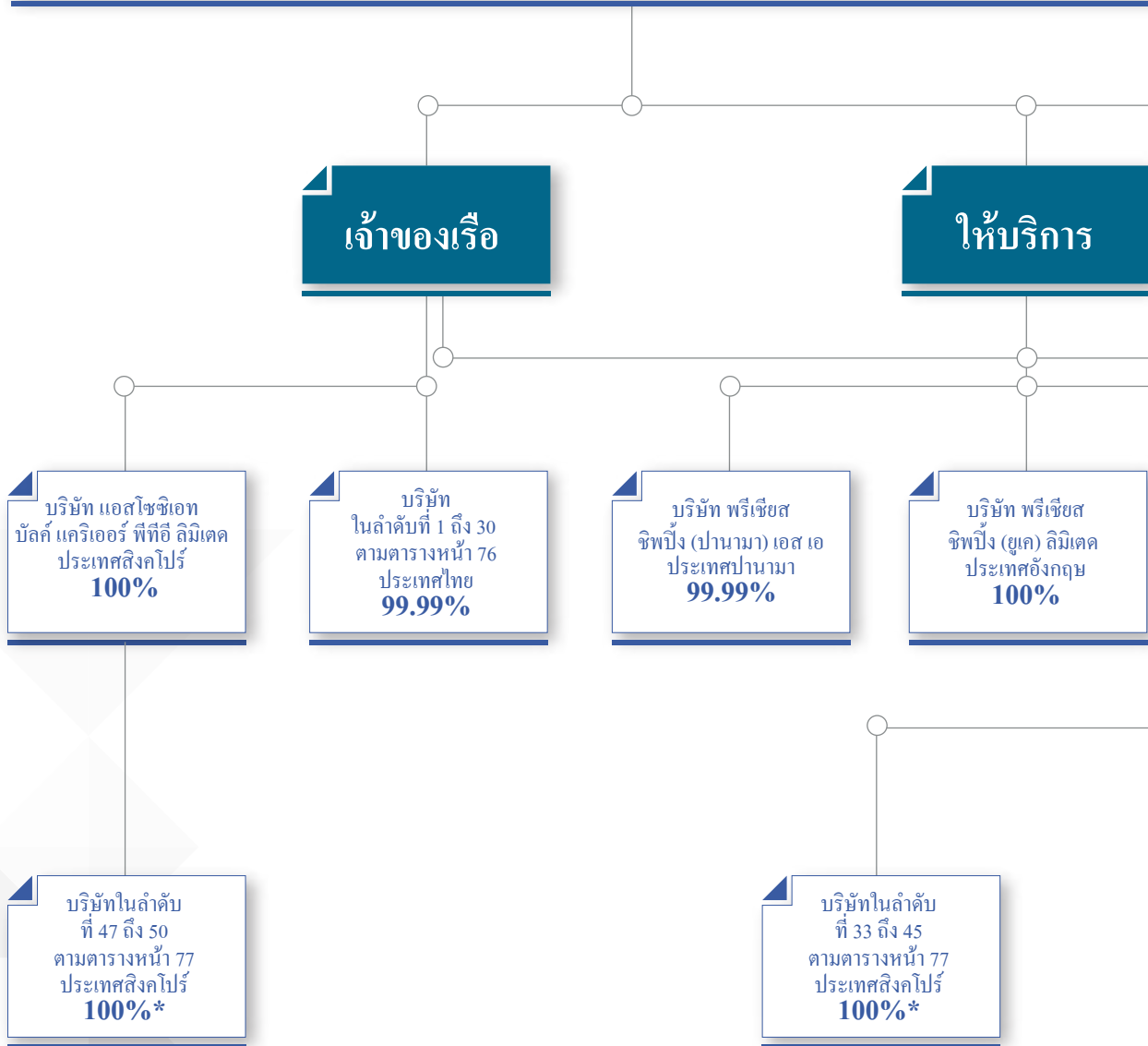
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวางบรรทุก (เดกเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	6.32	8.00
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	10.25	11.00
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	11.46	12.10
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	10.77	11.30
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	10.76	11.30
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	11.51	12.00
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	10.95	11.60
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	11.30	12.00
9	ลิ้นนา นารี	ไทย	2555	33,843	13.79	17.00
10	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	13.74	17.00
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	20.28	21.00
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	20.31	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	17.36	18.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	17.85	22.00
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	18.58	23.50
เรือขนาดแอนด์ไฮส์ 15 ลำ		รวม		494,875	205.23	228.80
		ค่าเฉลี่ย		32,992	13.68	15.25
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	19.12	20.00
17	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	19.52	20.00
18	วริยา นารี	ไทย	2553	53,839	10.61	18.50
19	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	11.38	19.50
20	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	12.53	21.00
21	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	19.45	21.00
22	บารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	19.24	21.00
23	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	19.49	21.00
24	คารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	19.51	21.00
เรือขนาดซูปรามกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	150.85	183.00
		ค่าเฉลี่ย		55,707	16.76	20.33
25	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	21.36	25.00
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	21.43	25.00
27	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	21.41	27.00
28	สาวิกา นารี	ไทย	2558	63,023	21.36	27.00
29	สาวิตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	21.50	28.00
30	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	21.93	28.00
31	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	22.17	28.00
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	22.84	29.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	174.00	217.00
		ค่าเฉลี่ย		63,126	21.75	27.13
33	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	18.29	29.50
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	18.80	29.50
35	ชัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	18.61	29.25
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	19.26	30.50
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	74.96	118.75
		ค่าเฉลี่ย		21,140	18.74	29.69
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,585,805	605.04	747.55
		ค่าเฉลี่ย		44,050	16.81	20.77

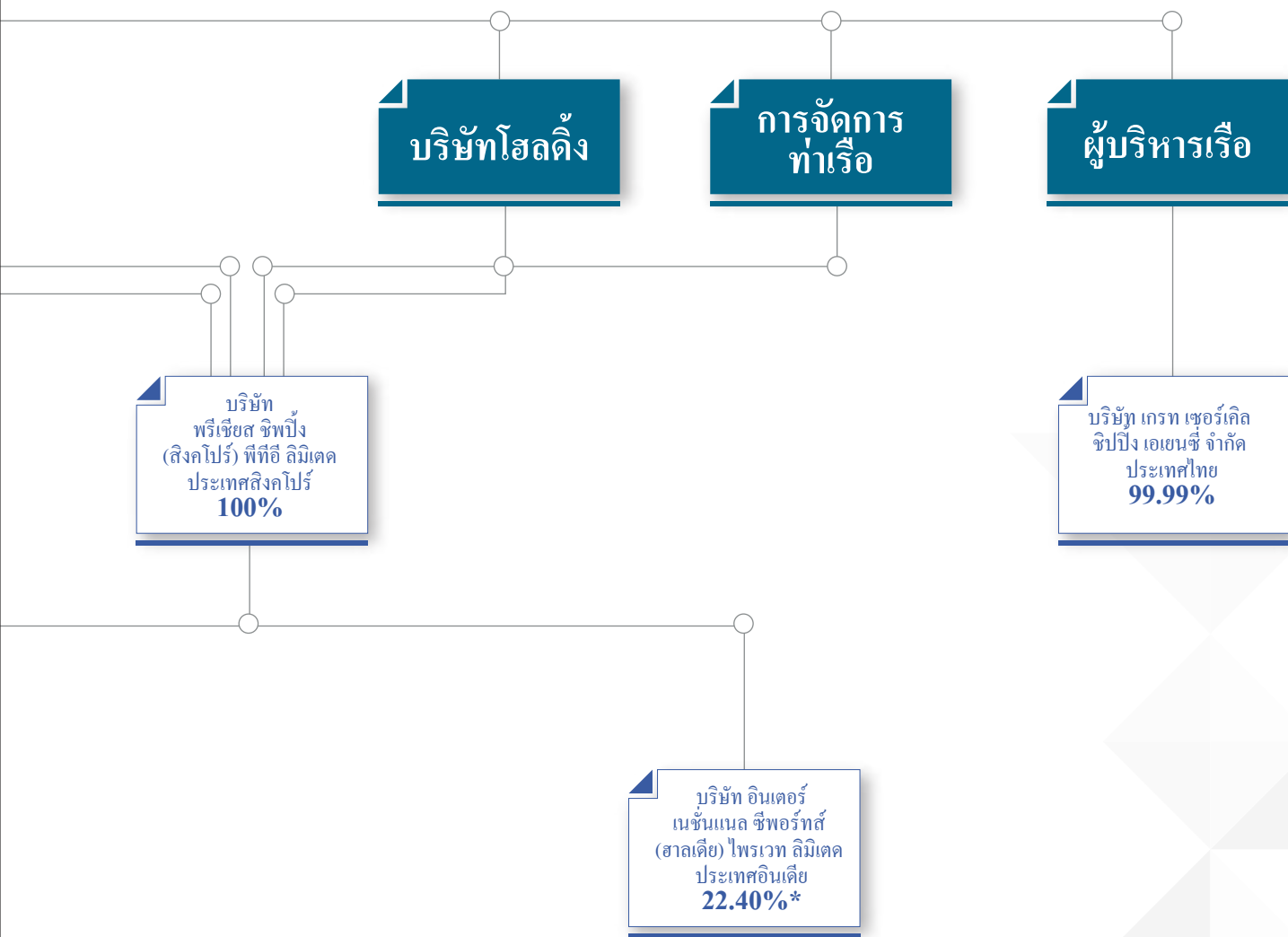
หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (PSL)



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



ลำดับในรอบ

บริษัท
จัดตั้งขึ้นในประเทศ
อัตราร้อยละของการถือหุ้น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์พาณิชย์
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564
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 ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
วงเงินหุ้นกู้คงค้าง	ไม่มี
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้เดิม	1,000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ปัจจุบัน	ไม่มี
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	BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564
ผู้แทนผู้ออกหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย
การไถ่ถอนหุ้นกู้	1) 22 ตุลาคม 2563 : 359.00 ล้านบาท 2) 16 พฤศจิกายน 2563 : 359.00 ล้านบาท 3) 30 เมษายน 2564 : 287.20 ล้านบาท 4) 22 กรกฎาคม 2564 : 1,163.16 ล้านบาท 5) 27 กันยายน 2564 : 1,421.64 ล้านบาท (การไถ่ถอนครั้งสุดท้าย)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	1,960 ล้านบาท
วงเงินหุ้นกู้คงค้าง	ไม่มี
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้เดิม	1,000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ปัจจุบัน	ไม่มี
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
ผู้แทนผู้ออกหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

การออกหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ถือหุ้นผู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย
การไถ่ถอนหุ้น	<ol style="list-style-type: none"> 1) 9 มิถุนายน 2563 : 392.00 ล้านบาท 2) 22 ตุลาคม 2563 : 627.20 ล้านบาท 3) 5 มกราคม 2564 : 282.24 ล้านบาท 4) 12 มีนาคม 2564 : 329.28 ล้านบาท 5) 23 เมษายน 2564 : 329.28 ล้านบาท (การไถ่ถอนครั้งสุดท้าย)
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
นายทะเบียนหุ้นกู้และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	<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 ถนนราชบุรีบูรณะ 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 • บริษัทการเงินระหว่างประเทศ อาคารสยามพิวรรธน์ ทาวเวอร์ ชั้นที่ 28 989 ถนน พระราม1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ : 66-2 686-6568 Website : https://www.ifc.org • ธนาคารเครดิต อะกรีกอล คอปอเรท แอนด์ อินเวสเมนต์ แบงก์ 12, place des Etats-Unis, CS70052, 92547 Montrouge Cedex, France c/o Credit Agricole Asia Shipfinance Limited 27th Floor, Two Pacific Place, 88 Queensway, Hong Kong โทรศัพท์ : 852 2848 9906 โทรสาร : 852 2868 1448 Website : www.ca-cib.com • ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ 180 Cecil Street, Bangkok Bank Building, Singapore 069546 โทรศัพท์ : 65 6410 0400 Website : https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking
ผู้สอบบัญชี	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลคริชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เข็มศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) 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	<ul style="list-style-type: none"> • WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออก และเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิเศษ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มิเนอร์อัล จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม ไคมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัล จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม พอนด์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม แอปเปิ้ล จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ออานามันท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
31	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปีง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ
32	บริษัท พรีเมียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง กัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
33	บริษัท พรีเมียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
38	บริษัท พรีเมียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
39	บริษัท พรีเมียส ธอท์ส ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
40	บริษัท พรีเมียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเมียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเมียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเมียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียส ซอนเนทส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง กัมพานี
47	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
52	บริษัท พรีเมียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
53	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ตส์ (ฮาลเคย์) ไพรเวท ลิมิตเดด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-30	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารพาณิชย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 31	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารพาณิชย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 32-50	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 51	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ลำดับ ที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2564		31 ธันวาคม 2563	
		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 ขาห์ *	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
1.	รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุม ของตระกูลขาห์ ** / ***	693,018,347	44.45%	693,018,347	44.45%
2.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	176,104,228	11.29%	87,070,359	5.58%
3.	นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม (จำนวน 121,386,275 หุ้น ถือภายใต้ Bank Julius Baer & Co. Ltd. และจำนวน 140,000 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	121,526,275	7.79%	131,526,275	8.44%
4.	STATE STREET EUROPE LIMITED	36,870,900	2.37%	-	0.00%
5.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE A) NOMINEES LIMITED	21,672,900	1.39%	-	0.00%
6.	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล LTF	20,766,900	1.33%	-	0.00%
7.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	20,503,893	1.31%	15,893,293	1.02%
8.	THE HONG KONG AND SHANGHAI BANKING CORPORATION LIMITED	14,782,000	0.95%	-	0.00%
9.	BANQUE PICTET & CIE SA	14,756,100	0.95%	14,428,500	0.92%
10.	BNY MELLON NOMINEES LIMITED	13,329,800	0.85%	-	0.00%
11.	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	425,960,519	27.32%	617,355,088	39.59%
รวมทั้งหมด		1,559,291,862	100.00%	1,559,291,862	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 16,679 ราย		ผู้ถือหุ้น : 8,527 ราย	

* น.ส. นิจิต้า ขาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด

** ตระกูลขาห์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิจิต้า ขาห์ 2. นางสาวสมิหรา ขาห์ 3. นายอิษฎ์ชาญ ขาห์ และ 4. นางแองเจลี กิริด ขาห์

*** ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 3

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

การบริหารความเสี่ยง และ ปังจยความเสี่ยงที่สำคัญ

1. นโยบายการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ นโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ซึ่งคำนึงถึงวิสัยทัศน์และค่านิยมของบริษัทฯ ได้ครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมดที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบริหารจัดการเชิงรุกต่อความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกทั้งหมดที่อาจทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงัก บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่าง ๆ กำหนดโครงสร้างการรายงาน และการติดตามการดำเนินการเพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าก่อนเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์นั้นจะเกิดขึ้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยงตามด้านล่างนี้เพื่อดูแลความเสี่ยงต่าง ๆ ในเชิงรุกทั่วทั้งองค์กรและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการควบคุมดูแลความเสี่ยงของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงต่าง ๆ ของธุรกิจและมีการติดตามความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารและพนักงานในแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผลการประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ จะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะ ๆ

2. ปังจยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปังจยความเสี่ยงต่าง ๆ ของบริษัทฯ ออกเป็นความเสี่ยงจากการดำเนินการธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงินและความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ในช่วงเกือบทั้งทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงได้กำหนดปังจยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปังจย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ยังคงมีความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ เนื่องจากบริษัทฯ อาจมีการเติบโตเชิง กลยุทธ์หรือแม้กระทั่งลดขนาดกองเรือในอนาคตซึ่งขึ้นอยู่กับวัฏจักรของธุรกิจการเดินเรือ

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

บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใหม่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจหากไม่ได้รับการจัดการอย่างทันท่วงที นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้ระบุและประเมินผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าวภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่”

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุน ของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการลงทุน”

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกแบบไม่ประจำเส้นทาง จึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่าง ๆ และการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงักอันเกิดมาจากอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคณาภิณ การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม โดยปกติเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือ ในน่านน้ำสากลจะทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยต่าง ๆ เหล่านี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นวิต่าง ๆ การไม่ดำเนินการตามกฎระเบียบระหว่างประเทศต่าง ๆ เหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ รมัตระวังในเรื่องดังกล่าวโดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบสำคัญที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้แก่ กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ที่กำหนดให้เรือทุกลำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำในการเดินเรือ ทั้งนี้ เจ้าของเรือบางรายได้เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของตนแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เพื่อให้ยังสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดต่ำซึ่งมีค่ากำมะถันสูงได้อยู่ เครื่องดักจับเขม่าควันนี้ทำหน้าที่ขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์หลัก แต่จะส่งผลให้เกิดน้ำเสียที่เป็นพิษ โดยทั่วไปน้ำเสียเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการถ่ายโอนมลพิษจากทางอากาศลงสู่สมุทรแทน เมื่อคำนึงถึงผลกระทบของน้ำเสียที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียเหล่านี้ในท่าเรือของประเทศตน ซึ่งทำให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของอุปกรณ์นี้หมดไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 โดยเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้องดังจะเห็นได้จากเหตุผลหลัก 2 ประการ ประการแรก มีเหตุการณ์ที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้องเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางและรายได้ของเรือที่ติดตั้งอุปกรณ์นี้ ประการที่สอง ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียออกจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิด ทำให้ไม่สามารถใช้งานเครื่องนี้เกือบตลอดเวลาที่เรือเข้าท่าหรือจอดในท่าเรือส่วนใหญ่

เกณฑ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือ (Energy Efficiency Existing Ship Index (“EEXI”)) และ ดัชนีวัดประสิทธิภาพการควบคุมปริมาณความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Intensity Indicator (“CII”)) ที่มีผลบังคับใช้ในปี 2566 อาจส่งผลให้เรือบางลำของบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ไม่ดีในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือในอัตราค่าระวางที่สามารถแข่งขันกับตลาดได้

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้ การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจสอบครบถ้วนตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือนั้นสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือหรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียดเรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถทำประกันภัยและไม่สามารถปล่อยเช่าในน่านน้ำสากลได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินทาง หรือผู้จัดการระดับต่าง ๆ ที่ทำงานในบริษัทฯ ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนิน

ธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อมุ่งใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่าง ๆ

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

ในช่วงแรกของการระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน การผลิตเปลี่ยนลูกเรือและการตรวจเรือนั้นไม่สามารถทำได้เนื่องจากข้อจำกัดของการเดินทางทั่วโลก การหยุดชะงักที่เกิดจากโรคระบาดส่งผลกระทบต่อการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ ทำให้ต้นทุนทางธุรกิจพุ่งสูงขึ้น ซึ่งต้นทุนที่สูงขึ้นนั้นอาจกระทบต่อกำไรของบริษัทฯ สถานการณ์ได้คลี่คลายลงบ้าง เมื่อบางประเทศเริ่มอนุญาตให้มีการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ อย่างไรก็ดี สถานการณ์ยังห่างไกลจากสภาวะปกติ ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้เปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มายังท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย เพื่อทำการผลิตเปลี่ยนลูกเรือ ในขณะที่รัฐบาลบางประเทศเร่งฉีดวัคซีน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายระดับโลกในการฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมประชากรร้อยละ 70 ของประเทศภายในสิ้นปี 2565 อย่างไรก็ดี ไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่ส่งผลให้วัคซีนมีประสิทธิภาพลดลง อาจเพิ่มความเสี่ยงในการติดเชื้อซ้ำ แม้ว่าโลกกำลังเข้าสู่สภาวะปกติ การกลับมาระบาดของโควิด-19 อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการดำเนินธุรกิจและฐานะการเงินของบริษัทฯ

การจัดการทรัพยากรบุคคลมีความสำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อว่าการเติบโตของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับทุนมนุษย์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่ไม่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ ดังนั้น การบริหารความเสี่ยงด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับการว่าจ้าง การปฏิบัติตามกฎหมาย การพัฒนาพนักงาน และการสรรหาพนักงานที่มีศักยภาพสูงมีคุณสมบัติเหมาะสม และมีความสามารถ

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือหนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่น ๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่าง ๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option) ซึ่งเงินต้น และ/หรือดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ อาจไม่ได้ผลและอาจก่อให้เกิดความเสียหายทางการเงินอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

การตกต่ำอย่างต่อเนื่องของตลาดชนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ดัชนี BDI อยู่ที่ 290 จุด ซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ซึ่งในช่วงเวลานั้นเป็นการยากมากที่จะขอกู้เงินกู้ใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่

22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาทซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 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 และอนุมัติให้แก้ไขข้อกำหนดสิทธิและเงื่อนไขของหุ้นกู้ โดยอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.25 ต่อปีเป็นร้อยละ 6.75 ต่อปี ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2564 หุ้นกู้รุ่น PSL211A ได้ชำระคืนทั้งหมดเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2564 รายละเอียดเพิ่มเติมได้เปิดเผยใน “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ของรายงานฉบับนี้

วันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 2/2559 จำนวนเงิน 1,960 ล้านบาทครบกำหนดไถ่ถอนในปี 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 และอนุมัติให้แก้ไขข้อกำหนดสิทธิและเงื่อนไขของหุ้นกู้โดยอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ต่อปี เป็นร้อยละ 6.50 ต่อปี ตั้งแต่วันที่ 9 มิถุนายน 2563 หุ้นกู้รุ่น PSL206A ได้ชำระคืนทั้งหมดเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 รายละเอียดเพิ่มเติมได้เปิดเผยใน “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ของรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อหลาย ๆ วงเงินของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR อัตราดอกเบี้ย LIBOR ได้ยุติการใช้สำหรับสัญญาเงินกู้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 แม้ว่าการยุติการใช้อัตราดอกเบี้ย LIBOR จะไม่ส่งผลกระทบต่อสัญญาเงินกู้ที่มีอยู่ของบริษัทฯ แต่อาจเป็นไปได้ว่าผู้ที่กู้ยืมบางรายของบริษัทฯ จะให้บริษัทฯ เปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงสำหรับวงเงินสินเชื่อและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย การยุติการใช้อัตราดอกเบี้ย LIBOR อาจส่งผลกระทบต่อตลาดการเงินในประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ บริษัทฯ เคยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในอดีตและเป็นไปได้ว่าในอนาคตบริษัทฯ อาจทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ย จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย กลยุทธ์ป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ อาจไม่ได้ผลและอาจทำให้เกิดผลขาดทุนเนื่องจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย นอกจากนี้ เงื่อนไขทางการเงินและการจัดการทางการเงิน บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย เสมือนกับการไม่มีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

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

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และแม้ว่ามูลค่าเรือจะสูงขึ้นมาบ้างแล้วแต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผัดผ่อนให้หนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่าง ๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือ ซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่าง ๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ตัวอย่างเช่น ในปี 2558 - ปี 2559 ธนาคารผู้ให้กู้บางรายได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อชดเชยมูลค่าที่ลดลงของเรือที่จำนองเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้ดังกล่าว และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่าง ๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน เมื่อช่วงต้นปี 2564 บริษัทฯ ไม่สามารถชำระอัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) ตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ เนื่องจากภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของตกต่ำ จากการระบาดของโควิด-19 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนให้คงเว้นการทดสอบอัตราส่วนต่างๆ ตามข้อตกลงทางการเงินจากธนาคารผู้ให้กู้ จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564 หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินนี้

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

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง (Economic shock) เช่น หลังจากระบาดของโรคโควิด-19 ที่อุบัติขึ้นในโลกนี้อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการเข้าถึงตลาดตราสารหนี้ที่มีจำกัด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการระดมทุนใหม่ หรือ การรีไฟแนนซ์วงเงินสินเชื่อและหุ้นกู้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีความผันผวนสูงมากซึ่งเป็นไปตามวัฏจักรและฤดูกาล ความผันผวนในเรื่องของการสร้างกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ อัตราค่าระวางเรืออาจมีความผันผวนมากอันจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไร ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจอัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มที่จะผันผวนตามขนาดของตัวเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ที่สุดจะมีความผันผวนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) กล่าวคือ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือในระดับหนึ่ง บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเรือส่วนใหญ่ของ บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่มคืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลก และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งแรกของทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในกลุ่มอาเซียน) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมากเพื่อก่อสร้างโครงการ

สาธารณูปโภคพื้นฐาน และอสังหาริมทรัพย์ คาดว่าตัวเลขจีดีพีของโลกจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ในปี 2565 และ ที่ร้อยละ 3.2 ในปี 2566 ลดลงจากการประมาณการครั้งก่อน เนื่องจากการกลับมาระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักและเงินเฟ้อปรับตัวสูงขึ้น การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกชะลอตัวในปี 2564 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากสถานการณ์โควิด-19 และความวุ่นวายในห่วงโซ่อุปทาน จนถึงตอนนี้การฟื้นตัวส่วนใหญ่ได้รับแรงหนุนจากการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่แข็งแกร่งและการซื้อที่ได้แรงหนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ในปี 2564 การฟื้นตัวของภาคการค้าเป็นไปอย่างแข็งแกร่ง ในระดับที่สูงกว่าก่อนการเกิดโรคระบาด อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 23 ธันวาคม 2564 มี 98 ประเทศที่ยังไม่บรรลุเป้าหมายการฉีดวัคซีนหรือร้อยละ 40 ของประชากรตามข้อมูลขององค์การอนามัยโลก นอกจากนี้ การฟื้นตัวในปี 2564 ยังไม่คงที่และชะลอตัวลงอย่างมากเนื่องจากผลกระทบของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลังที่เริ่มลดลง ดังนั้น อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห่งเทกองอาจได้รับผลกระทบในทางลบ เนื่องจากการฟื้นตัวทั่วโลกยังคงไม่สม่ำเสมอ การกลับมาระบาดของโควิด-19 และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ช้ากว่าที่คาดไว้อาจส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางสินค้าแห่งเทกอง ปัญหาของห่วงโซ่อุปทานและการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานที่ตึงเครียดอยู่แล้วจากสถานการณ์โควิด-19 อาจสร้างแรงกดดันด้านเงินเฟ้อซึ่งจำกัดการเติบโตของเศรษฐกิจทั่วโลก นอกจากนี้ นโยบายปลอดโควิดของประเทศจีนและการควบคุมท่าเรืออย่างเข้มงวดอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการฟื้นตัวของโลก เนื่องจากประเทศจีนเป็นตลาดสำคัญของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การล็อกดาวน์หรือการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหรือการเมืองของประเทศ อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความต้องการสินค้าแห่งเทกอง เช่น แร่เหล็กและถ่านหิน เนื่องจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ยังคงไม่สามารถระบุได้ว่าจะสิ้นสุดเมื่อไรและไวรัสอาจมีการกลายพันธุ์ต่อไป โควิด-19 จะยังคงส่งผลกระทบเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้การค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง นอกจากนั้นการสู้รบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลักต่าง ๆ ของโลกอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนที่มากขึ้น การใช้จ่ายทางธุรกิจที่ลดลงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งทางเรือ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนั้นจะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (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 และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - ปี 2560 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - ปี 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา ในขณะที่ตลาดการขนส่งสินค้าฟื้นตัวได้อย่างแข็งแกร่งในปี 2564 ลูกค้า (Charterer) ส่วนใหญ่ยังคงหลีกเลี่ยงการทำสัญญาระยะยาว แม้ในอัตราที่น่าดึงดูด

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะยาว อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำและมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่า ๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้ อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศการค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

รายได้ของบริษัทฯ สำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมาจากลูกค้าที่หลากหลายและส่วนใหญ่ไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่ง ดังนั้น จึงสามารถกล่าวได้ว่าบริษัทฯ ไม่มีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของลูกค้าสำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของบริษัทฯ ดังนั้น หากต้องเสียลูกค้ารายใดไป ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงจากการให้เช่าเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ นั้นแตกต่างออกไป เนื่องจากเรือขนส่งสินค้าเหล่านี้มีการปล่อยเช่าให้กับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งดังกล่าว ในปี 2564 รายได้จากลูกค้าหลักรายนี้มีจำนวน 813.78 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิทั้งหมดของกลุ่มบริษัทฯ (ปี 2563: 765.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิของกลุ่มบริษัทฯ) อย่างไรก็ตาม เพื่อขจัดความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่น ๆ 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 ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขาย/รีไซเคิลไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกรีไซเคิล/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - ปี 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดซาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/รีไซเคิล ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปได้อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุของเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่น ๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งซื้อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือบางลำ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุของเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ**
ข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่ ตามแผนการขยายกองเรือของบริษัทฯ อาจส่งผลให้กระบวนการต่อเรือล่าช้า หรือในกรณีที่เลวร้ายที่สุดคือการไม่ส่งมอบเรือ การเกิดข้อพิพาทอาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการขยายกองเรือที่วางไว้ และอาจส่งผลให้เกิดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน
- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ**
อุตสาหกรรมเดินเรือก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ**

ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งองค์ระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือส่งต่อใหม่ จะมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือส่งต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวหรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่น ๆ ในตลาดได้ บริษัทฯ จึงหยุดส่งต่อเรือใหม่ จนกว่าจะมีการประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมจากกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม**

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะซบเซาต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือส่งต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อมาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจคิดเงื่อนไขในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาผู้ต่าง ๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินงานธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือหากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และหนี้หุ้นกู้ได้ เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ ได้บริหารจัดการสภาพคล่องและเฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามพันธกิจที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นด้วยเงื่อนไขที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

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

- **ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม :** การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษ อาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางการเงินและความเสียหายต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ 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
- **ความเสี่ยงด้านสังคม :** บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงทางสังคมและชุมชนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับสังคมและชุมชนโดยรอบ การกระทำหรือเหตุการณ์บางอย่างอาจทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ ในระดับชุมชนหรือสังคม ความเสี่ยงนี้รวมถึงความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน ความขัดแย้งด้านแรงงาน การละเมิดสิทธิมนุษยชน และการคอร์รัปชันโดยพนักงานของบริษัทฯ การส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยถือเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและได้ลงทุนจัดหาทรัพยากรสำหรับการฝึกอบรมลูกเรือ การพัฒนาแนวทาง และการติดตามการปฏิบัติตามข้อบังคับ เพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด

การเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของสภาพแวดล้อมการทำงานอันเนื่องมาจากโควิด-19 ยังคงสร้างความท้าทายให้กับธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ เช่น การทำงานจากที่บ้าน การทำความสะอาดเชิงลึก และการฆ่าเชื้อโรคที่สำนักงาน การจำกัดการเดินทาง และการอำนวยความสะดวกในการเว้นระยะห่างทางสังคม เพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานทุกคน

เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการมีส่วนร่วมต่อชุมชนของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้แจกจ่ายอาหารจำนวน 60,000 มื้อ ให้กับชุมชนผู้ด้อยโอกาสในกรุงเทพฯ

• **ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาล :** บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ชุมชน รัฐบาล ฯลฯ และตอบสนองต่อข้อกังวลจากผู้มีส่วนได้เสียเหล่านั้นอย่างทันท่วงที

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการป้องกันการทุจริตและต่อต้านพฤติกรรม การกีดกันทางการแข่งขันผ่านทางนโยบายต่อต้านการทุจริตของบริษัทฯ

บริษัทฯ อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน หลักสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัย และกฎหมายหรือข้อบังคับท้องถิ่น หลักจริยธรรม และแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ระบุถึงค่านิยม เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนและสิทธิของลูกจ้าง ซึ่งบริษัทฯ ผนวกเข้ากับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการเคารพสิทธิมนุษยชน ตลอดจนการปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเป็นธรรมในทุกขั้นตอนของการสรรหาพนักงาน ตั้งแต่การคัดเลือก การจ่ายค่าตอบแทน เวลาการทำงานและวันหยุดงาน งานที่มอบหมาย การประเมินผลงาน การเรียนรู้และพัฒนา วางแผนความก้าวหน้าในสายอาชีพ และอื่น ๆ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

การละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบาย เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับพนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้จะไม่ถูกละเมิด

บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่เพียงพอของการกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ และทำลายความเชื่อมั่นของนักลงทุน โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสสูงสุดในการรายงาน การดำเนินงานและผลการดำเนินงานทางการเงิน นโยบายจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ ภายใต้กรอบการกำกับดูแลด้านจริยธรรม

รายละเอียดของมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมาภิบาล ได้อธิบายไว้ใน “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ของรายงานประจำปีนี้

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risks)

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจภายในอีก 5 ปีข้างหน้าและปีต่อ ๆ ไป มีดังนี้

- **ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ:** การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเป็นหนึ่งในความท้าทายที่เร่งด่วนที่สุดของโลกในปัจจุบัน เมื่อตระหนักถึงความเร่งด่วนของวิกฤตนี้ผู้นำระดับโลกได้เข้าร่วมการประชุม COP 26 และให้คำมั่นสัญญาที่จะเร่งลดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนในระบบเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายที่จะควบคุมอุณหภูมิโลกไม่ให้เพิ่มขึ้นเกิน 1.5 องศาเซลเซียส (2.7 องศาฟาเรนไฮต์) การรับรู้ถึงความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงนี้ผลักดันให้หน่วยงานขององค์การสหประชาชาติที่ควบคุมการเดินเรือ กล่าวคือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนดเป้าหมายให้ลดความเข้มข้นของคาร์บอนร้อยละ 40 ภายในปี 2573 ลดความเข้มข้นของคาร์บอนร้อยละ 70 ภายในปี 2593 และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกองเรือทั่วโลกร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบตัวเลขในปี 2551 บริษัทฯ เป็นสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง Global Maritime Forum กลุ่ม Friends of Ocean action และ World Economic Forum ซึ่งมีเป้าหมาย คือการมีเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ในเชิงพาณิชย์ได้ในเส้นทางการค้าในทะเลลึกภายในปี 2573
 - **ความเสี่ยงจากภัยคุกคามและความปลอดภัยทางไซเบอร์:** บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินงาน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับ โควิด-19 ช่วยเร่งผลักดันความพยายามของบริษัทฯ ในการก้าวไปสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยจากการเปลี่ยนมาเป็นการทำงานทางไกล (Remote Working) อย่างไรก็ตาม การทำงานทางไกลของพนักงานได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ และการรั่วไหลของข้อมูลเป็นอย่างมาก ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการเข้าถึงระบบข้อมูล สารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่าง ๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่อไปนี้เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์
- 1) ส่งเสริมความตระหนักของพนักงานในการใช้เทคโนโลยีผ่านโปรแกรมการฝึกอบรมต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพและป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ นอกจากนี้ จัดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจของพนักงานเกี่ยวกับนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและความปลอดภัยทางไซเบอร์เป็นประจำทุกปี
 - 2) จัดทำนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการดำเนินงานจากความเสี่ยงและภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น

- 3) ติดตั้งไฟร์วอลล์รุ่นใหม่ที่ป้องกันการรับส่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตที่เป็นอันตราย
 - 4) ติดตั้งโปรแกรมสแกนไวรัสและมัลแวร์เวอร์ชันล่าสุด เพื่อปกป้องข้อมูลของบริษัทฯ
 - 5) การกรองสแปมและสแกนไวรัสในอีเมลขาเข้าและขาออกทั้งหมด เลือกใช้ผู้ให้บริการอีเมลเซิร์ฟเวอร์ที่เชื่อถือได้ และมั่นคงปลอดภัย ตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด
 - 6) นโยบายการสำรองข้อมูล เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถกู้คืนข้อมูลได้ในกรณีที่ระบบหยุดทำงานหรือมีการโจมตีทางไซเบอร์
 - 7) บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) และทดสอบเจาะระบบสารสนเทศ (Penetration Testing) เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์
- **ความเสี่ยงด้านการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและความเป็นส่วนตัว :** บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการรั่วไหลหรือการใช้ในทางที่ผิดของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีส่วนได้เสีย เช่น พนักงาน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้าทางธุรกิจ ซัพพลายเออร์ และผู้มาติดต่อ เป็นต้น บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและถือว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่สำคัญและประเมินค่ามิได้ บริษัทฯ เชื่อว่าความเป็นส่วนตัวของข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความสำคัญและควรได้รับการปฏิบัติด้วยความระมัดระวังอย่างสูงสุด จากการที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2565 บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “**นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล**” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อป้องกันการละเมิดและใช้ข้อมูลส่วนบุคคลในทางที่ผิด บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละราย ตามพระราชบัญญัติฯ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ความเสี่ยงจากการลงทุน

หากภาวะตลาดตกต่ำเกิดขึ้นอีกเช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท ตลอดจนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไปจากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น



รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน



สารจากคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards), มาตรฐานการรายงานตามกรอบ Carbon Disclosure Project (CDP), มาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (Task Force on Climate-related Financial Disclosures: TCFD) และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations' Sustainable Development Goals: SDGs) โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2564 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักเป็นประจำทุกปี เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับสถานะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปี 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ 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 프리เชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท 프리เชส ชิปปิ้ง จำกัด



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

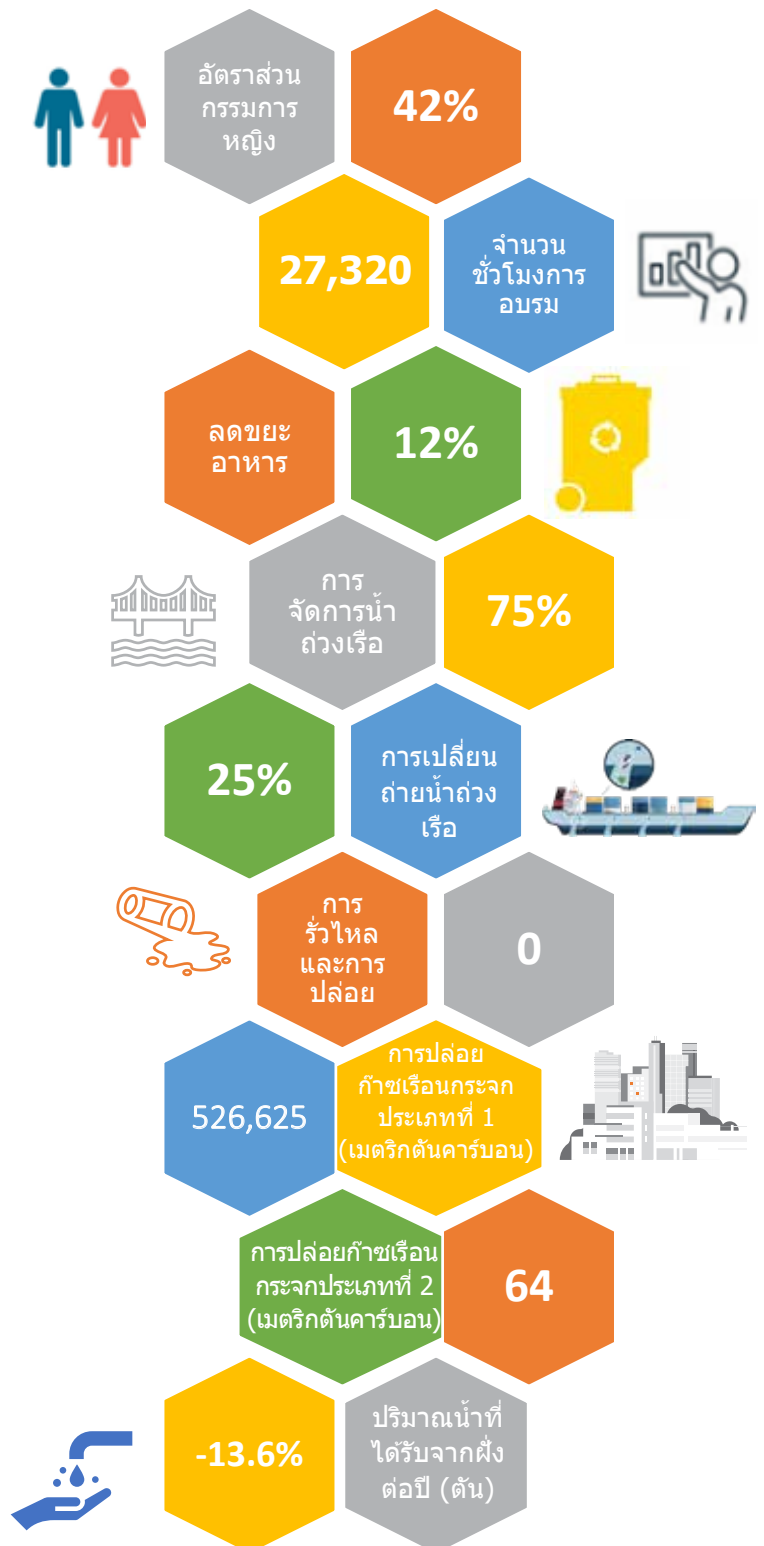


นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

14 กุมภาพันธ์ 2565

จุดเด่น

เรือของพีเอสแอลได้รับการออกแบบมาโดยเฉพาะเพื่อดำเนินธุรกิจในแถบทะเลบอลติกซึ่งมีอุปสงค์อยู่มาก พีเอสแอลเป็นบริษัทเดินเรือที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือและบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดแซนด์ไฮส์ ขนาดซูปราแมกซ์ และขนาดอัลตราแมกซ์สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของเรือของพีเอสแอลมีจำนวน 36 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เทเวตัน



ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือ ส่วนใหญ่ได้ถือธงชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ ได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2564

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI Standard ในระดับทางเลือกหลัก (Core Option) นอกจากนี้ รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนนี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN's Sustainable Development Goals: SDGs) มาตรฐานการรายงานตามกรอบ Carbon Disclosure Project (CDP) และมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (Task Force on Climate-related Financial Disclosures :TCFD) เพื่อเพิ่มความโปร่งใสของข้อมูลบริษัทฯ ในเรื่องความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศที่สอดคล้องกัน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลที่มีคุณภาพมากขึ้น

ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัทฯ บริษัทฯ พรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2563

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ห่วงโซ่คุณค่าความยั่งยืน (Sustainable Value Chain)

ข้อมูล

กรอบความยั่งยืน และกลยุทธ์

ผลลัพธ์การสร้างคุณค่า

ผู้มีส่วนได้เสีย

วิสัยทัศน์ และพันธกิจ

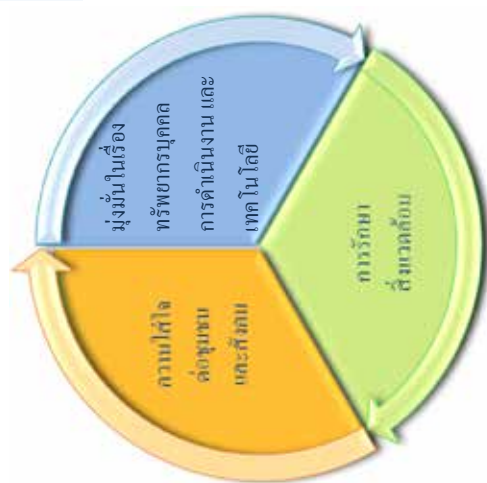
เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก
โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การค้าโลก

ปี 2563

กองเรือของบริษัทฯ:
36 ลำ

1,585,805 ตันตัน

อายุเรือเฉลี่ย: 9.3 ปี*

จำนวนพนักงาน:
925 คน (พนักงานที่
สำนักงานและเรือ)ส่วนของเรือหุ้น:
337.39 ล้านเหรียญ
สหรัฐฯ*สินทรัพย์รวม: 712.35
ล้านเหรียญสหรัฐฯ*(* ข้อมูล ณ วันที่ 31
ธันวาคม 2563)

ความซื่อสัตย์สุจริต

ความยั่งยืน

คำนิยม

ธรรมเนียมปฏิบัติ

นวัตกรรม

มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและ
ความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและ
ทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และ โครงการพัฒนาต่าง ๆ
สำหรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงาน โดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้
เพื่อประสิทธิภาพในการ ดำเนินงานสูงสุดนอกจากนี้ บริษัทฯยังมุ่งมั่นในการ
ใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุง ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพื่อ
ลดผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อม

การรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหนึ่งใน การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานธุรกิจ
บริษัทฯ ได้ลด การปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากเกณฑ์ที่เรียกว่าตัวชี้วัดใหม่
ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ในการประเมินด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้
ดำเนินมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การติดตั้ง
อุปกรณ์ Mewis Ducts บน ใบพัดเรือการทำความสะอาดตัวเรือ ด้านนอก ได้นำและ
ใบพัดเรือเป็นประจํา เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การ ใช้สารเคลือบผิวเรือที่มี
ประสิทธิภาพ (สีกันพริ้ง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงาน ไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ
และการพิจารณาสภาพอากาศ สำหรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ
การเดินทาง บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิง ที่มีค่า ก๊าซเรือนกระจก และหลีกเลี่ยงการ
ติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อน (scrambler) ที่ทำให้เกิดความไม่สมดุลในมหาสมุทร

ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก
ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้
ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกอาชีพ นกวิ และมีการ
ดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย

ปี 2564

- ส่วนของเรือหุ้น: 429.84 ล้านเหรียญ
สหรัฐฯ ^
- สินทรัพย์รวม: 704.09 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ^
- กำไรสุทธิ: 136.96 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ^
- อัตราส่วนเงินปันผล: ร้อยละ 61
- การปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ต่อ
การขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เฉลี่ยลดลง: จาก 12.9 กรัมต่อตัน-ไมล์
ในปี 2557 เป็น 7.42 กรัมต่อตัน- ไมล์
ในปี 2564
- ปริมาณการซื้อขายจากฝั่งลดลง:
ร้อยละ 13.6 เมื่อเทียบกับปี 2562
- คิดจากระบบการจัดการน้ำจืดเรือ:
ร้อยละ 78 ของกองเรือบริษัทฯ
- รายงานเหตุการณ์การซื้อขายหลักทรัพย์
โดยใช้ข้อมูลภายใน: ศูนย์
- รายงานเหตุการณ์การละเมิดสิทธิ
มนุษยชน: ศูนย์
- การยอมรับพนักงาน: 27,320 ชั่วโมง
- การช่วยเหลือชุมชน: เลขาธิการ 60,000
กล่อง แห่งชุมชนที่ได้รับผลกระทบจาก
Covid-19 ในกรุงเทพฯ
- การสนับสนุนการศึกษา: บริษัทเครื่อง
คอมพิวเตอร์ จำนวน 20 เครื่องให้แก่
โรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร

(* ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564)



ผู้ถือหุ้น



ลูกค้า



ลูกค้า



หน่วยงานกำกับดูแล



ชุมชน

องค์กรที่
ไม่แสวงหากำไร

ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)



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

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี หน่วยงานทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้ถือหุ้น



ลูกค้า



พนักงาน



เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน



ชุมชนและสังคม



หน่วยงานกำกับดูแล



คู่ค้า



นักลงทุน



องค์กรอิสระ/องค์กรที่ไม่แสวงหา

กำไร (NGOs)



กระบวนการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสีย



ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรม และโปร่งใส การบริหารความเสี่ยง ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา ตอบข้อสงสัยต่างๆ ทั้งหมด สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม มีช่องทางการสื่อสาร โดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึง การจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ) จดหมายข่าวรายไตรมาสจากกรรมการผู้จัดการ รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> การบริการอย่างมีอาชีพในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม การปฏิบัติตามสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมีอาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้า ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้อิเกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน ได้ ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา รวบรวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆ ที่ได้ตกลงกัน จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันท่วงที
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม การรักษาสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ พบปะกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในชุมชนเพื่อวางแผนและดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

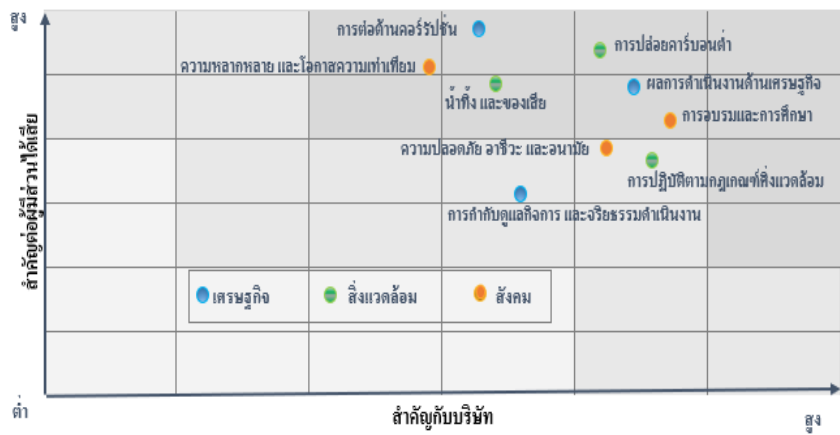
ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ 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"> ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจรรยาบรรณของอุตสาหกรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
องค์กรอิสระ/องค์กรที่ ไม่แสวงหากำไร (NGOs)	<ul style="list-style-type: none"> ร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน 	<ul style="list-style-type: none"> หารือผ่านสมาคมอุตสาหกรรม การมีส่วนร่วมโดยตรงเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่องทางตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 11 ครั้ง ในปี 2564 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ



การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน

ประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน สำหรับปี 2564

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบาย บริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าได้มีการประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

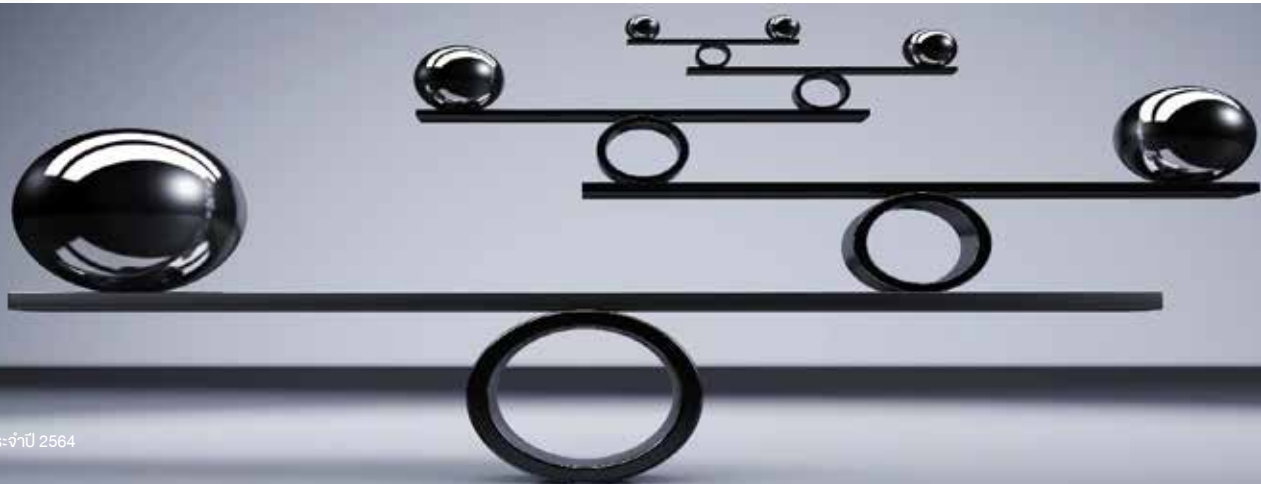


ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 9 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีใหม่ของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และ ได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

- การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
- การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม
- การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบถามและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
- การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน






การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากลพร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย เป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	ความพยายามของบริษัทฯ	SDGs
ความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ผู้ถือหุ้น นักลงทุน ชุมชนและสังคม 	ระบุและประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> ผนวกการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสถานการณ์ภัยพิบัติเข้ากับกรอบการบริหารความเสี่ยง 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำกรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD framework) และจัดให้มีการรายงานความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ 	
คาร์บอนฟุตพริ้นท์และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ผู้เช่าเรือ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน ชุมชนและสังคม 	ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เคทเวทตัน) ลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน เป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและความเป็นกลางทางคาร์บอน 	<ul style="list-style-type: none"> เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition กลุ่มพันธมิตรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์ ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เคทเวทตัน) ลงร้อยละ 32.87 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2551 เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้มีการวางแผนเส้นทางการเดินเรือเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและเพิ่มเพิ่มความปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในการลดการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมันบนเรือ 11 ลำ 	
น้ำทิ้งและของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชนและสังคม 	ปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดให้สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญเท่าเทียมกับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> ทำลายเรือด้วยวิธีที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณน้ำที่ส่งซื้อจากฝั่งร้อยละ 25 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน รักษาการรั่วไหลของน้ำมันให้เป็นศูนย์ 	<ul style="list-style-type: none"> แม้จะไม่ทำลายเรือในช่วงเวลานี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และได้ใบรับรอง "การจัดเก็บวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Materials Certificate)" ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่า เมื่อเรือลำใดถูกทำลาย เรือลำนั้นจะถูกทำลายด้วยวิธีที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน 	 

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	ความพยายามของบริษัทฯ	SDGs
การต่อต้าน คอร์รัปชัน	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ผู้เช่าเรือ คู่ค้า หน่วยงาน กำกับดูแล 	ดำเนินธุรกิจอย่างมี จริยธรรมและไม่ยอมรับ การกระทำใดๆที่เกี่ยวกับ การคิดสินบนและการ ทุจริตคอร์รัปชัน	<ul style="list-style-type: none"> การทุจริตคอร์รัปชันเป็น ศูนย์ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดอบรมพนักงาน (พนักงานเข้าร่วม อบรมร้อยละ 100) ส่งเสริม โขบายกับพนักงานและคู่ค้า ไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม ใดๆ ในปี 2564 	
ผลการดำเนินงาน ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น พนักงาน นักลงทุน 	เพื่อสร้าง รักษา และ เพิ่มมูลค่าระยะยาว ให้กับผู้ถือหุ้น บริหารจัดการเงินลงทุน อย่างมีประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> สร้างมูลค่าระยะยาวผ่าน ความยั่งยืน ควบคุมค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงาน มุ่งเน้นที่ความต้องการของ ลูกค้า และทำให้เหนือกว่า ความคาดหวังของลูกค้า 	<ul style="list-style-type: none"> การประเมินผลประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงานประจำปี พิจารณาลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน 	
การฝึกอบรมและ การศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ชุมชนและ สังคม 	เพื่อเสริมสร้างทัศนคติเชิง บวกต่อสุขภาพและความ ปลอดภัย และเพื่อขยายขีด ความสามารถและทักษะ ของพนักงาน บริษัทฯ จัด ให้มีการฝึกอบรมภายใน องค์กรและจัดให้มี หลักสูตรการพัฒนา สำหรับพนักงานทั่วทั้ง องค์กร	<ul style="list-style-type: none"> ทบทวนและพัฒนา หลักสูตรฝึกอบรมภายใน สำหรับลูกเรือทุกคน เน้นแบบฝึกหัดที่ ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือ ได้พัฒนาทักษะ และ ความตระหนักในการ เดินเรือ โดยการผ่านการ เรียนรู้สภาพอากาศ สภาวะทางทะเล และ สภาพท่าเรือต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวน ทั้งสิ้น 1,444 ราย เข้าร่วมหลักสูตร ทั้งหมด 16 หลักสูตรที่ได้รับการ ดำเนินการในระหว่างปี โดยมีหลักสูตร ที่ดำเนินการผ่านการอบรมระบบ ออนไลน์ 16 หลักสูตร และหลักสูตรที่ ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรม 4 หลักสูตร นอกจากนี้ ลูกเรือจำนวน 527 คน ได้เข้ารับการอบรมเรื่องความ ปลอดภัยทางไซเบอร์ 	
ความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัย	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน 	ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึง ความปลอดภัย อาชีวะ และ อนามัยขั้นสูงสุด	<ul style="list-style-type: none"> บรรลุเป้าหมายไม่มี พนักงานเสียชีวิต ลดอัตราการบาดเจ็บถึง ขั้นหยุดงานไว้ต่ำกว่า ร้อยละ 0.30 (ต่อหนึ่งล้าน ชั่วโมงการทำงาน) 	<ul style="list-style-type: none"> ดูแลให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการ ทำงานมีความปลอดภัยและถูก สุขอนามัย ผ่านมาตรการต่างๆ จัดให้มีการทำงานทางไกล เพื่อความ ปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของ พนักงานในช่วงสถานการณ์โรคระบาด 	
ความหลากหลาย และความเท่าเทียม ทางโอกาส	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน คู่ค้า หน่วยงาน กำกับดูแล 	มีความยุติธรรมและเอาใจ ใส่พนักงาน ให้โอกาส พนักงานในการพัฒนาและ การเติบโตอย่างเท่าเทียม กัน	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมวัฒนธรรมความ หลากหลายของบุคลากร 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำนโยบายความหลากหลายและ ความเท่าเทียม 	





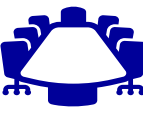
ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นการรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ข้อมูลการกำกับดูแล

รายการ	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการ บริหารความเสี่ยง	คณะกรรมการ สรรหา	คณะกรรมการ พิจารณาค่าตอบแทน
สมาชิก (จำนวนคน) 	12	3	4	3	3
กรรมการอิสระ (ร้อยละ) 	ร้อยละ 42	ร้อยละ 100	ร้อยละ 75	ร้อยละ 100	ร้อยละ 67
ประธาน 	ประธานเป็น กรรมการอิสระ	ประธานเป็น กรรมการอิสระ	ประธานเป็น กรรมการอิสระ	ประธานเป็น กรรมการอิสระ	ประธานเป็น กรรมการอิสระ
กรรมการหญิง (ร้อยละ) 	ร้อยละ 42	ร้อยละ 67	ร้อยละ 50	ร้อยละ 67	ร้อยละ 33
สัดส่วนการเข้าร่วมประชุม (ร้อยละ) 	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100

การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2564 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็น การส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2564 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม

บริษัท เจริญวิทย์ จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



นายกอดัม คุรนา (ซ้าย) กรรมการ (การเงิน) ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) จากนายกุลเวช เชนวิวัฒน์วิทย์ (ขวา) กรรมการผู้อำนวยการสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งทาง CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

การประเมินการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน

จำนวนครั้งการประเมินความเสี่ยงด้านคอร์รัปชัน	2
จำนวนพนักงาน	129
<ul style="list-style-type: none"> ผู้บริหารระดับสูง 	14
<ul style="list-style-type: none"> พนักงานฝ่ายปฏิบัติการ 	115



ภาพรวม

ไม่นานมานี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริตให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

การปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน

จำนวนเหตุการณ์การคอร์รัปชัน	0
จำนวนเหตุการณ์ที่พนักงานถูกไล่ออกหรือลงโทษจากการคอร์รัปชัน	0
จำนวนเหตุการณ์ที่คู่ค้าทางธุรกิจถูกยกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญาเนื่องจากมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน	0
จำนวนข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันต่อบริษัทฯ	0
จำนวนข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันต่อพนักงาน	0

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2564 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ดังต่อไปนี้

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ
มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม



โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

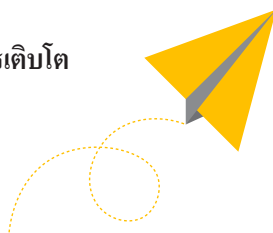
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ
น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ BDO LLP

15%



โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

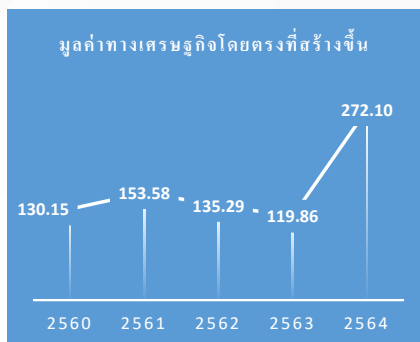
ขับเคลื่อนการเติบโต
อย่างยั่งยืน



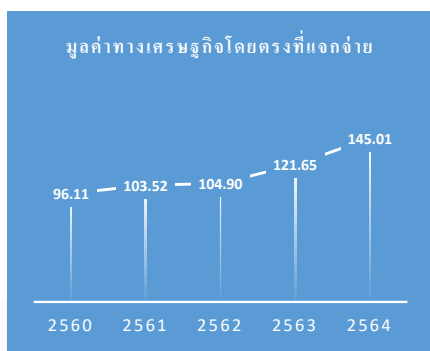
การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดี
ต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้าง
ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่ม
ผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทาง
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน



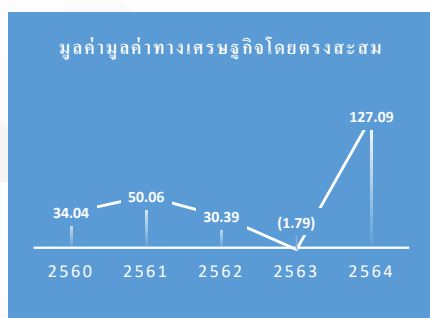
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)



รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
รายได้จากการเดินเรือ	128.21	152.32	134.05	119.08	265.61
รายได้จากการลงทุน	0.70	1.15	0.96	0.27	0.06
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.94	0.00	0.01	0.00	0.02
รายได้อื่น	0.30	0.11	0.27	0.51	6.41
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	130.15	153.58	135.29	119.86	272.10



รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	24.04	28.79	29.18	29.58	28.70
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	42.98	44.08	44.84	40.99	52.71
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้น)	25.01	25.48	22.64	18.88	12.94
เงินปันผลจ่าย	0.00	0.00	0.00	0.00	47.10
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.08	0.09	0.12	0.12	0.14
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.04	0.04	0.05	0.06	0.13
การจ่ายเงินอื่นๆ	3.96	5.04	8.07	32.02	3.29
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	96.11	103.52	104.90	121.65	145.01



รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการซื้อขาย	34.63	36.64	38.23	38.71	37.79
ประมาณการและสำรองต่างๆ	(0.22)	(0.11)	0.02	0.28	(0.28)
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(0.37)	13.53	(7.86)	(40.78)	89.58
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม	34.04	50.06	30.39	(1.79)	127.09



ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระเงิน การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

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



การดำเนินงานที่สำคัญ:

1. ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตันเรือร้อยละ 32.87 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551
2. นโยบายการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ได้มีการจัดทำอย่างเป็นทางการตามข้อกำหนด ISO 14001: ซึ่งเป็นนโยบายที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ของการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องโลก เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับคนรุ่นปัจจุบันและอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”)
3. บรรลุเป้าหมายการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมัน บนเรือ 11 ลำ
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกการอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี
8. เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง Inventory of Hazardous Materials (IHM)

รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD) ของบริษัทฯ

รายงานนี้สรุปข้อบังคับด้านการเงินที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามของบริษัทฯ รายงานนี้ยังระบุถึงระบบการควบคุมคุณภาพและเหตุฉุกเฉินภายในของบริษัทฯ และความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อระบุผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำกรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เพื่อระบุความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผนวกเข้ากับนโยบายการจัดการของบริษัทฯ กรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศแสดงขั้นตอนการดำเนินงานขององค์กรหลักทั้งสี่ ซึ่งได้แก่ การกำกับดูแล กลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยง และตัวชี้วัดและเป้าหมาย โดยแสดงจุดแข็งและความสามารถในการปรับตัวทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ และแบบจำลองธุรกิจภายใต้สถานการณ์สภาพอากาศที่แตกต่างกัน

ภาพรวมรายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ



การกำกับดูแล

เปิดเผยข้อมูลการกำกับดูแลขององค์กรเกี่ยวกับความเสี่ยง และโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

กลยุทธ์

เปิดเผยผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงและที่อาจเกิดขึ้นของความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศต่อธุรกิจ กลยุทธ์และการวางแผนทางการเงินขององค์กร ในกรณีที่ข้อมูลดังกล่าวเป็นสาระสำคัญ

การบริหารความเสี่ยง

เปิดเผยวิธีการที่องค์กรระบุ ประเมินและจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

เปิดเผยตัวชี้วัดและเป้าหมายที่ใช้ในการประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ ในกรณีที่ข้อมูลดังกล่าวมีความสำคัญ



ที่มา: รายงานฉบับล่าสุดของ TCFD: ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการทำงานเฉพาะกิจด้านการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เดือนมิถุนายน 2560

การกำกับดูแล

อธิบายการกำกับดูแลของคณะกรรมการเกี่ยวกับความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

คณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงส่งเสริมให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมและการกำกับดูแลกิจการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างมูลค่าระยะยาวอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการบริษัทฯ กำกับดูแลความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมชาติ โอกาส และนโยบายของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ เพื่อช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ทางธุรกิจ รวมทั้งได้มีการหาหรือกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมชาติกับคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี หรือบ่อยเท่าที่ต้องการ คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาปัญหาซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพอากาศเมื่อมีการทบทวนนโยบายจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงดูแลให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงทางธุรกิจ รวมถึงมีการติดตามอย่างต่อเนื่องว่ามีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิภาพ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการควบคุมที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้แน่ใจว่าความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศได้ผ่านการพิจารณาในระดับคณะกรรมการบริษัทฯ

อธิบายถึงบทบาทของฝ่ายบริหารในการประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

กรรมการผู้จัดการ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และมีหน้าที่ในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร

การบริหารจัดการสภาพภูมิอากาศเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ (เทคนิค) โดยดูแลให้แน่ใจว่ามีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้รับการประเมินในทุกขั้นตอนการทำงาน กรรมการ (เทคนิค) มีหน้าที่ดูแลการดำเนินงานของเรือทุกลำ รวมถึงกำหนดแผนการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และกรรมการ (การเงิน) มีหน้าที่ติดตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกและกำหนดกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ตรงกับความคาดหวังเหล่านี้ และรายงานผลต่อกรรมการผู้จัดการและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

กลยุทธ์ของบริษัทฯ – เตรียมความพร้อมของการเดินเรือในอนาคต

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำที่สุด และมีความสำคัญต่อการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์คิดเป็นร้อยละ 2.5-3 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศถือเป็นหนึ่งในความเสี่ยงระยะยาวที่สำคัญที่ทุกคนต้องให้ความสนใจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลเสียต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการเดินเรือ การประเมินผลกระทบของการขนส่งทางทะเลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม จะช่วยให้ธุรกิจสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ในขณะที่เขวากันก็ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ให้คนรุ่นหลัง

หลักปรัชญาของบริษัทฯ ได้นำเอาหลักการสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลมาปรับใช้ รายงานนี้แสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ผู้การเป็นองค์กรคาร์บอนต่ำ และวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ที่คำนึงถึงด้านเศรษฐกิจ สังคม และบรรษัทภิบาลในการขับเคลื่อนธุรกิจ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะผลักดันการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสร้างมาตรการระยะยาว เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การระบุโอกาส และความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

ความเสี่ยงและโอกาส			ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนผ่าน (Transition Risks)	นโยบาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับ (Policies, Laws & Regulations)	<ul style="list-style-type: none">การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่เกี่ยวข้องกับคาร์บอนไดออกไซด์และสภาพภูมิอากาศ (ระยะสั้นและระยะยาว 3-20 ปี)	<ul style="list-style-type: none">ต้นทุนสูงขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ที่มีความซับซ้อนต้นทุนสูงขึ้นจากการเดินเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และต้นทุนเหล่านี้ไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้เช่าเรือได้ราคาคาร์บอนสูงขึ้นกระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือ เนื่องจากคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมไม่ดี	<ul style="list-style-type: none">เข้าร่วมโครงการเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงรวมราคาคาร์บอนเข้ากับการดำเนินงานและการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ขององค์กรผนวกการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลเข้ากับการกำกับดูแล
	การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Technology)	<ul style="list-style-type: none">ความอยู่รอดของธุรกิจด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี)การใช้อุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการปรับปรุงอุปกรณ์ (ระยะกลาง: มากกว่า 3-10 ปี)ใช้ข้อมูลเส้นทางการเดินเรือ และการปล่อยมลพิษเพื่อกำหนดความสัมพันธ์และสร้างรูปแบบความเชื่อมโยง (ระยะกลาง: 3-10 ปี)	<ul style="list-style-type: none">ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดการใช้เชื้อเพลิงปรับปรุงการดำเนินงานของเรือต้นทุนเพิ่มขึ้นต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น	<ul style="list-style-type: none">สำรวจและลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการลดปริมาณการปล่อยมลพิษระบุและนำเทคโนโลยีใหม่และแนวโน้มในอนาคตมาประยุกต์ใช้โดยทีมงานด้านเทคนิคที่มีประสบการณ์สูงมุ่งมั่นพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงสุดสร้างความสมดุลระหว่างผลตอบแทนและความเสี่ยง

ความเสี่ยงและโอกาส			ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับ บริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความ เสี่ยง
	การเปลี่ยนแปลง ทางการตลาด (Market)	<ul style="list-style-type: none"> ขั้นตอนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ความต้องการเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำเพิ่มขึ้น ผลกระทบต่อรายได้และการประเมินมูลค่าเรือเก่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงสูง 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการปล่อยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของบริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลงทุนในเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอน
		<ul style="list-style-type: none"> เส้นทางสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (carbon neutrality) (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้นำในอุตสาหกรรมในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ในเชิงพาณิชย์ 	<ul style="list-style-type: none"> วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยลดการปล่อยมลพิษ สำรวจการใช้เชื้อเพลิงที่มีการปล่อยมลพิษต่ำหรือการใช้เป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์
	ภาพลักษณ์ องค์กร (Reputation)	<ul style="list-style-type: none"> ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย – ความล่าช้าในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ (ระยะกลาง 3-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อการใช้งานและส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> ทำการพัฒนาเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ เข้าร่วมโปรแกรมต่างๆ เช่น Getting to Zero Coalition เพื่อสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือกเพื่อนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์
ความเสี่ยงทาง กายภาพ (Physical Risks)	ภัยธรรมชาติ ที่เปลี่ยนแปลง แบบ เฉียบพลัน (Acute)	<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - อุณหภูมิสูงขึ้น เพิ่มความรุนแรงและความถี่ของโรคที่เกิดจากสภาพอากาศ (ระยะกลาง 3-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างความเสียหายต่อคนทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ต้นทุนเพิ่มขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือกระทันหัน 	<ul style="list-style-type: none"> การผนวกสภาพอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเข้ากับกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลเรือในการติดตามรูปแบบสภาพอากาศ
	การเปลี่ยนแปลง สภาพอากาศ ในระยะยาว (Chronic)	<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสภาพภูมิอากาศระยะยาวส่งผลให้เกิดพายุที่มีความรุนแรงแบบใหม่ๆ (ระยะยาว: 10-20 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการบรรเทาผลกระทบและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่อาจเกิดขึ้น เช่น ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและการประกันภัย 	



การบริหารความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเดินเรือของบริษัทฯ มีโอกาสที่จะประสบกับความเสี่ยงทางธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพอากาศทั่วโลก ความถี่ของการเกิดเหตุการณ์สภาพอากาศและภัยธรรมชาติอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลากรหรือทรัพย์สินของบริษัทฯ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องจัดการและวางแผนสำหรับเหตุการณ์สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วที่อาจเกิดขึ้นนี้

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทางการเกษตร ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปทานของสินค้าเกษตรทั่วโลก และอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือของบริษัทฯ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการเพิ่มสูงขึ้นของระดับน้ำทะเลอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ ทำให้ต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางที่ไม่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า การวางแผนและการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม สามารถช่วยลดความเสี่ยงจากการกำหนดเส้นทางใหม่ได้

บริษัทฯ มีทีมงานที่มีประสบการณ์และนำความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมาใช้ในการพิจารณาปัจจัยเหล่านี้ในการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและสิ่งแวดล้อมและเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเหล่านี้ที่มีต่อธุรกิจของบริษัทฯ

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

หน่วยงานกำกับดูแลได้ออกกฎเกณฑ์ต่างๆ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อจัดเก็บภาษีคาร์บอน และจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ การนำนโยบายการกำหนดราคาคาร์บอนมาใช้ ทำให้บริษัทต่างๆ ต้องจ่ายเงินสำหรับคาร์บอนแต่ละตันที่ปล่อยออกมา การปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวราคาเชื้อเพลิงที่ผันผวน การจำกัดความเร็ว และราคาคาร์บอนที่พุ่งสูงขึ้น อาจส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่หลากหลายเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประการแรก บริษัทฯ กำลังพัฒนาแนวทางการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในรูปแบบต่างๆ ภายในบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ตั้งใจที่จะทดสอบกับเรือในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ประการที่สอง บริษัทฯ ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมในการพัฒนาเรือที่ปล่อยคาร์บอนต่ำหรือเป็นศูนย์ ประการที่สามซึ่งรวมถึงกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ อาจพิจารณาชดเชยค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนบางส่วนจากกองเรือผ่านการซื้อคาร์บอน ซึ่งเป็นมาตรการชั่วคราว จนกว่าเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์จะเข้าสู่ตลาดและสามารถใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ ด้วยกลยุทธ์ต่างๆเหล่านี้ บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยคาร์บอนให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เป้าหมาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับเป้าหมายระยะกลางและระยะยาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการลดการปล่อยมลพิษและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซในปี 2551

ค่าเฉลี่ยดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนสำหรับปี 2564 อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตันไมล์ ภายในปี 2569 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายระดับดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนไว้ที่ 6.0 กรัมต่อตันไมล์ หรือ ลดลงร้อยละ 19

ความยั่งยืนในด้านการเงิน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพราะบริษัทฯ เชื่อว่าประเด็นเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญในการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยผู้ให้กู้ได้แจ้งที่ปรึกษาอิสระเพื่อทำการประเมินประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการตรวจสอบของผู้ให้กู้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนบางข้อตลอดช่วงระยะเวลา

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

การที่บริษัท 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

กฎระเบียบล่าสุดของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ (Energy Efficiency Existing Ship Index: EEXI) และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator: CII)

เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ IMO ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน 2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ 2) ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือโดยรวม และจะทำให้ท้ายเจ้าของเรืออย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

กองเรือของบริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักจะถูกจำกัดบนเรือ 23 ลำ จากกองเรือทั้งหมด 36 ลำ เพื่อลดการใช้พลังงานที่มากเกินไป เป็น ภายในช่วงระยะเวลาการตรวจครั้งแรกในปี 2566

กฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

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))

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเรือของเรือ 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))

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน 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) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

ข้อบังคับดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ กำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระดับสูงสุดตามรูปแบบตัวเรือ เช่น กำลังเครื่องยนต์สูงสุด ความเร็วของเรือ ประเภทของเรือ และขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ ในการปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ ร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลกจะต้องจำกัดกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักในระดับระหว่างร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 50

ในขณะที่ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนวัดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาจริงและกำหนดให้ทำการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงทุกๆ ปี นับตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปี 2566 โดยกำหนดให้ลดลงร้อยละ 1 ในแต่ละปีระหว่างปี 2562 ถึง 2566 และหลังจากนั้นต้องลดลงร้อยละ 2 ในแต่ละปี จนถึงปี 2569

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ซึ่งบังคับใช้กับเรือขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ และเรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 สามปีก่อนที่ข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

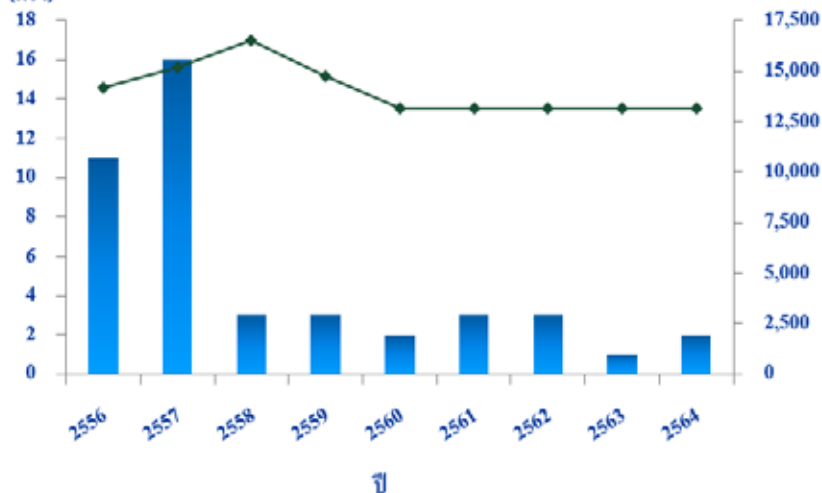
กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ ปี 2556 - ปี 2564 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2564 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 2 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรืออยู่ที่ 13,140 วัน

ถึงแม้ว่าในปี 2564 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลขก็ตาม แต่เมื่อคำนึงในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวัน ในการเดินเรือพบว่าปี 2564 ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ การละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ ในปีนี้ได้แก่ 1) เรือชนกับเรือบรรทุกน้ำมันท้องถิ่นขนาดเล็กในประเทศจีน (ในขณะที่พยายามหลบเรือบรรทุกน้ำมันอื่นที่เข้ามาใกล้เรือของบริษัทฯ) โดยเกิดความเสียหายเล็กน้อยต่อเรือหรือสิ่งแวดล้อม และ 2) เรือแตกกันทะเลในช่วงเวลาสั้นๆ จากสภาพอากาศที่เลวร้ายและระดับน้ำที่ลดลงในแม่น้ำมิสซิสซิปปี และได้ลดความเร็วระดับน้ำขึ้นสูงโดยการใช้อุปกรณ์ ไม่มี ความเสียหายต่อเรือหรือสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เหตุการณ์เหล่านี้ได้ถูกนำมากล่าวในการประชุมด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นอีก

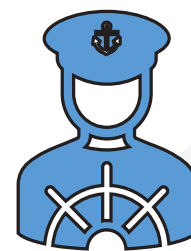
เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วย ผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็น การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้เชิญชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษาอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของ บริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

การละเมิด ISM

(ครั้ง)



จำนวนวันในการเดินเรือ



■ จำนวนครั้งของการละเมิด ISM
◆ จำนวนวันในการเดินเรือ

การปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม



จำนวนข้อพิพาทและคดีความที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย	0
จำนวนบทลงโทษที่ไม่เป็นคดีเงิน	0
จำนวนเงินค่าปรับ	0



นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร: เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมื่อนั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ เพื่อประโยชน์ของทุกคน

การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ: บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ

มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งที่ไปยังเรือ: โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ



ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวกเพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (ISPS Code Part A 1.2.1)

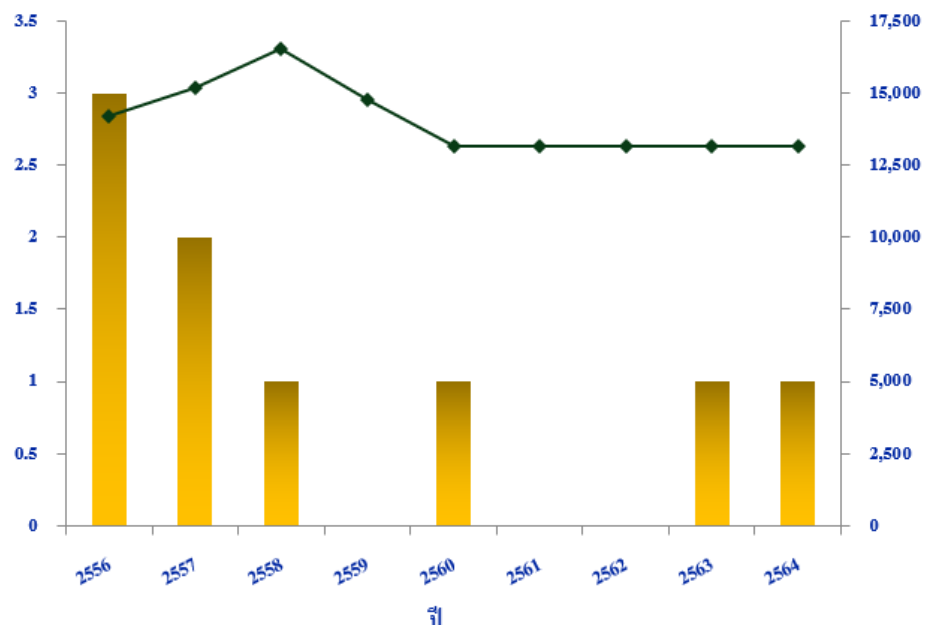
เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าเทียบท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีศูนย์ควบคุมคลื่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯ ที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาศูนย์ควบคุมคลื่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิมีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2556 - ปี 2564 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ในปี 2564 บริษัทฯ มีการละเมิด ISPS จำนวน 1 ครั้ง จากการตรวจพบยาเสพติดบนเรือ 1 ลำ ของบริษัทฯ รายละเอียดของเหตุการณ์นี้ได้เปิดเผยอยู่ในรายงานประจำปีนี้

การละเมิด ISPS
(ครั้ง)

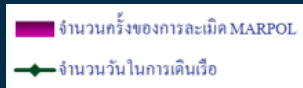
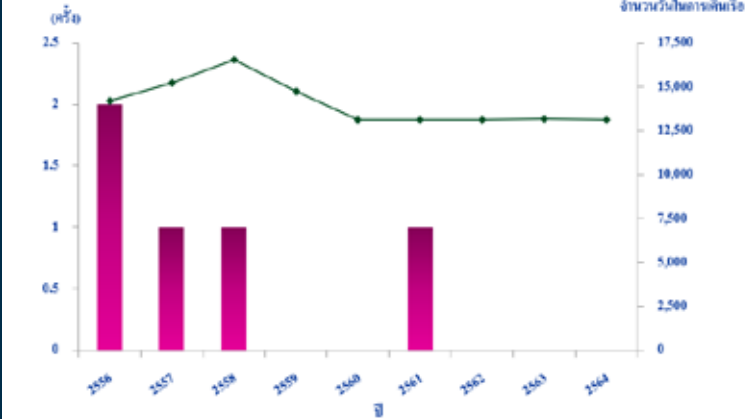
จำนวนวันในการเดินเรือ



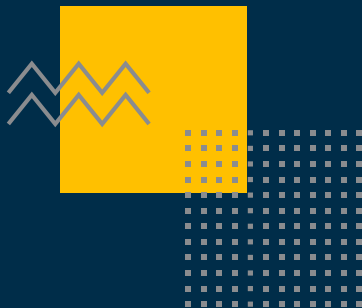
■ จำนวนครั้งของการละเมิด ISPS

◆ จำนวนวันในการเดินเรือ

การละเมิด MARPOL



กราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2556 - ปี 2564 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากกรเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2564 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2565



MARPOL

MARPOL เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 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 หรือถังบรรจุ (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 จัดให้มีการจัดการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

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



กฎข้อบังคับอื่นๆ

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือกระดัดความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- 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 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีทางเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียหรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของธงตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลประโยชน์หลักในแง่สุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง

- บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU) เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาบนเรือ



เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ดังต่อไปนี้

การเก็บข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

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 พันตันหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอื้อนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับ Statement of Compliance จากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Class NK) หลังได้รับการตรวจสอบข้อมูลการปฏิบัติงานประจำปี

การรีไซเคิลเรือ หรือ IHM

เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material "IHM") บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ

มาตรการคว่ำบาตร

มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่างๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้น ประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเดินเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

การปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากกฎหมายคว่ำบาตรต่างๆ มีความคลุมเครือและซับซ้อน ในทางกลับกัน ผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการนั้นมีความรุนแรงแม้กระทำโดยไม่เจตนา ซึ่งอาจรวมถึงความผิดทางอาญาและการจำคุก การเสียค่าปรับจำนวนมาก การถูกถอดถอนจากระบบธนาคารของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร หรือสหภาพยุโรป และการเสื่อมเสียชื่อเสียง ผู้รับประกันภัยถูกห้ามให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ทำการค้าละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และกรรมสิทธิ์ประกันภัยต่างๆ ก็จะถูกยกเลิก

บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัทฯ ทุกลำให้เช่าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
- เรือของบริษัทฯ ไม่เคยปิดระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- สัญญาที่ทำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รวมข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร หรือธุรกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
- นอกจากนี้ สัญญาให้เช่าเรือยังรวมข้อกำหนดการยกเว้นการทำการค้าในทุกพื้นที่หรือประเทศที่ทราบว่ายู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร

การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management)

ในเอกสาร “แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล” ออกโดย IMO กำหนดให้การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์รวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกได้รวมการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแล้ว โดยคู่มือความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ได้ถูกรวมอยู่ในขั้นตอนการปฏิบัติงานบนเรือ

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสภาพแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจนั้นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงเป็นระยะๆ จนถึงปัจจุบันใบรับรองของบริษัทฯ เป็นไปตามมาตรฐาน 14001:2015 ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามามีส่วนเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001:2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอภพส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูง แม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือราบรื่นยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ที่ บริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำสำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ คิวน์ของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้ น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำถ่วงแบบมาเพื่อจำกัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยการบำบัดน้ำที่ใช้ถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ต่ำสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกลิ้ง ผ่นเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนกลิ้งสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เศษขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำห้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำห้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009 ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่าเรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขานุการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ เมื่ออนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่บังคับใช้ แต่เรือของบริษัทฯ นั้น ได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว และเรือของบริษัทฯ ได้รับ International Certificate of Inventory of

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ คราบเทาที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships):

ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขล่าสุดที่ตีพิมพ์ ในปี 2564 จากการศึกษาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ ครั้งที่ 4 ของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.51 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว

ลดความเข้มข้นของคาร์บอนที่ปล่อยโดยกำหนดข้อจำกัดในการออกแบบและการตั้งค่าพารามิเตอร์การทำงาน ตามมาตรการดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนที่ออกโดย IMO เมื่อเดือนมิถุนายน 2564 ตามที่กล่าวข้างต้น

สำหรับเรือต่อใหม่

ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment)

หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นทางการขึ้นก่อนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ณ เดือนธันวาคม 2564 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้แล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 8 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ภายในต้นปี 2566

น้ำจืด

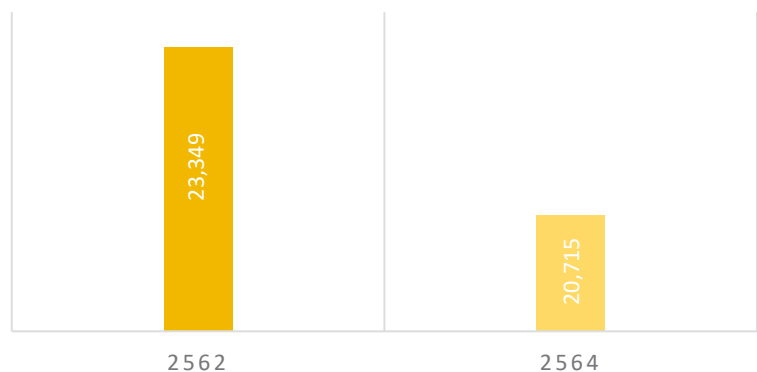
บริษัทฯ ตระหนักดีว่าแหล่งน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนิเวศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดปริมาณน้ำจืดที่ซื้อจากฝั่ง

เพื่อลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่ง บริษัทฯ ผลิตน้ำผ่านเครื่องกลั่นน้ำที่ติดตั้งบนเรือแต่ละลำ เครื่องกลั่นน้ำเป็นเครื่องจักรที่สำคัญที่ใช้บนเรือ โดยทำการกลั่นน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืด ด้วยวิธีการกลั่นแบบสุญญากาศผ่านการระเหยและการควบแน่น อย่างไรก็ตาม น้ำจืดเพื่อการบริโภคเป็นการซื้อมาจากชุมชนบนชายฝั่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพยายามที่จะลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งในปีต่อไป

บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งร้อยละ 25 ภายใน 2572 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน บริษัทฯ จะใช้มาตรการลดการใช้น้ำบนเรือ โดยส่งเสริมให้ลูกเรือในเรือลดการใช้น้ำจืดอย่างสิ้นเปลือง และบำรุงรักษาเครื่องกลั่นน้ำจืดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำจืดบนเรือให้ได้มากที่สุด



ปริมาณน้ำที่ซื้อจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ
(ตัน/ปี)



การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์การต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้ โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ค่ากำมะถันที่อยู่ในเชื้อเพลิง สำหรับใช้ในเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ สูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท้าทายที่สุดสำหรับอุตสาหกรรมที่จะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศ โดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายน 2561 IMO มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 จากปริมาณในปี 2551 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ IMO ได้ออกกฎระเบียบให้เรือทุกลำมีระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (IMO DCS) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 โดยให้เรือทุกลำต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีในการเดินเรือไปทั่วโลกต่อ IMO ผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง เช่นเดียวกับการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ในสหภาพยุโรป (EU MRV) สำหรับเรือทุกลำที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป ที่มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2561 นอกจากนี้ กฎระเบียบดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ระบบการจัดเก็บข้อมูลนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือในการติดตามประเมินผลของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือทุกลำของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ European Union MRV (การติดตาม (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) ข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงและเส้นทางการเดินเรือระหว่างปีได้รายงานต่อ IMO และ EU ภายหลังจากการรับรองจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 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 กรัมต่อตันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2564 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตัน ไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 36 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2564 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 4.53 กรัมต่อตันไมล์

รายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซต่างๆ

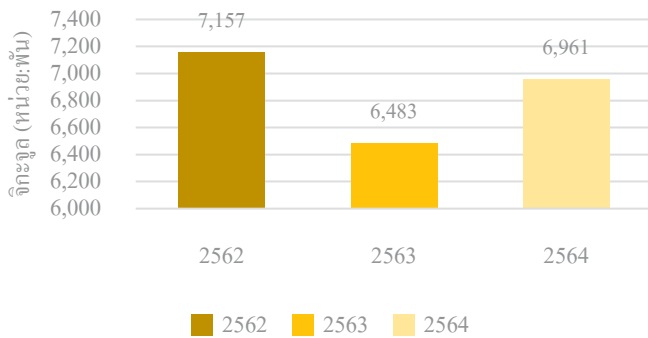
หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือของบริษัทฯ	เมตริกตันคาร์บอน	530,020.59	480,763.05	521,648.64
	ค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Average Carbon Intensity: CII)	กรัมต่อตันไมล์	7.55	7.19	7.42
	หมายเหตุ: การคำนวณค่า CII และตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมด และระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่น ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK สำหรับกองเรือของ พีเอสแอล)				
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากกองเรือของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	-	526,610
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	-	15
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	-	526,625
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) (พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	-	64
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) และทางอ้อม (Scope 2)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	-	526,689
	<p>หมายเหตุ:</p> <ol style="list-style-type: none"> ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) คำนวณ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG emission factors (EF)) ต่อประเภทเชื้อเพลิงตามที่กำหนด อ้างอิงจาก 2018 EEDI Guidelines (IMO, 2018a) ค่าการปล่อยก๊าซมีเทน (CH₄) และ ก๊าซไนตรัสออกไซด์ (N₂O) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก อ้างอิงจาก IPCC2006, Volume2 Chapter3 Mobile Combustion ค่าศักยภาพของภาวะโลกร้อน (Global Warming Potential: GWP) อ้างอิงจากรายงานการประเมินฉบับที่ห้าของ IPCC (AR5, 2014) ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) คำนวณโดยใช้สถานที่ อ้างอิงจากค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่เผยแพร่โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.); Thai National LCI Database (2016-2018), TIISMTEC-NSTDA, AR5 ตัวเลขและวิธีการคำนวณข้อมูลการปล่อย GHG ปี 2564 ได้รับการทวนสอบโดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, ผู้ทวนสอบการจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) 				
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	จิกะจูล	7,157,177	6,482,761	6,960,682.8

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
	(2) ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจุล ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	6,498,717 จิกะจุล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง (HSFO) ร้อยละ 90.80 ของการใช้งานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง	5,839,644 จิกะจุล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 90.08 ของการใช้งานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักที่มีค่ากำมะถันต่ำกว่าร้อยละ 0.5	6,259,806 จิกะจุล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 89.9 ของการใช้งานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่ (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้า น้ำหนักหนึ่งตัน ในระยะทางหนึ่งไมล์	4.062	4.062	4.062
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้า (ไฟฟ้าที่ซื้อใช้ในกิจกรรมในสำนักงาน)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	270,541	208,623	126,106
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศอื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์) (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 8,520	ค่าประมาณ 7,700	ค่าประมาณ 8,263
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 7,770	1,421	1,523
	(3) ฝุ่นละออง (เชิงประจักษ์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 850	ค่าประมาณ 700	ค่าประมาณ 612
การใช้น้ำจืดเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 40	ค่าประมาณร้อยละ 35	ค่าประมาณ ร้อยละ 25
	(2) การจัดการ	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 60	ค่าประมาณร้อยละ 65	ค่าประมาณร้อยละ 75
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

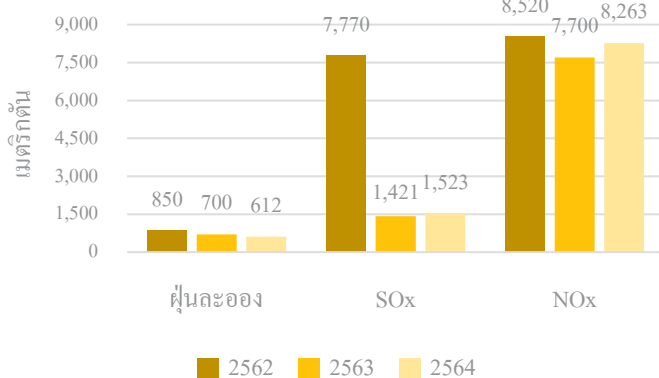




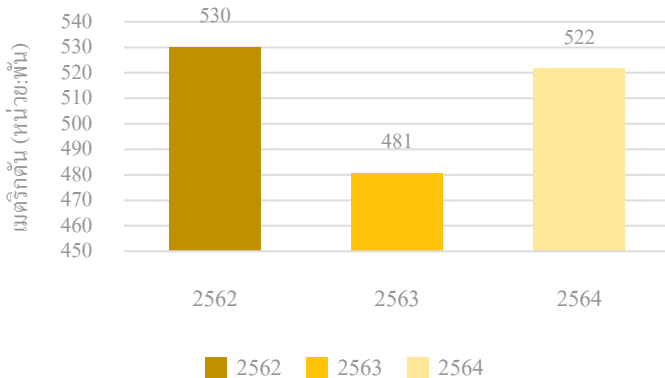
การใช้พลังงาน



ก๊าซอื่นที่ปล่อยสู่อากาศ



การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์



ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้น โดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉยๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สปีดคลีปที่มีประสิทธิภาพ (สปีดป้องกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับท่าตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องขดดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดการติดตั้งเตาเผาบนเรือแม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม
- ประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins





นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2556-2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมัน หลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นั้นทำได้โดยการแล่นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์รองไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากค่าโฆษณาต่างๆ ของผู้ประกอบการจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าค่าโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือส่งต่อใหม่หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ต่ำที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือช้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2564 อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 42.4

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯ ได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณคาร์บอนต่ำหรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถือเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ของอุตสาหกรรมเดินเรือในอนาคต LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซมีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออกในการแก้ปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือรุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะนำเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

การบริหารจัดการของเสีย

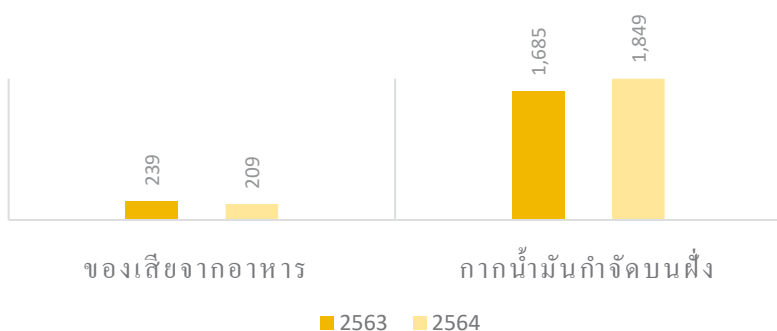
มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจัดทำขึ้นเพื่อจัดการของเสีย ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย มาตรฐาน และนโยบายที่บังคับใช้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการจัดการขยะเพื่อบำบัดของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ แผนงานนี้แสดงขั้นตอนการลด รวบรวม จัดเก็บ ดำเนินการจัดการ และกำจัดขยะ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บนเรือให้เป็นลายลักษณ์อักษร อีกทั้งยังได้มอบหมายบุคคลหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามแผนงานด้วย

ของเสียจากอาหาร

IMO ได้กำหนดความหมายของเสียจากอาหารไว้ว่า สารอาหารที่เน่าเสียแล้วหรือยังไม่เน่าเสีย รวมถึงผลไม้ ผัก ผลิตภัณฑ์จากนม สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ และเศษอาหารที่เกิดขึ้นบนเรือ เศษอาหารบนเรืออาจถูกกำจัดบนฝั่งหรือทำลายโดยเครื่องกำจัดเศษอาหาร โดยทำการบดเศษอาหารให้เป็นชิ้นเล็ก ๆ และทิ้งลงทะเล (มากกว่า 3 หรือ 12 นาโนเมตร จากฝั่ง) เส้นทางกำจัดจะต้องบันทึกไว้ในสมุดบันทึกขยะ (Garbage Record Book) เพื่อการดลมลพิษ บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและข้อบังคับในการปฏิบัติตาม MARPOL และสร้างความตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมแก่ลูกเรือตลอดจนบุคลากรบนฝั่งอย่างต่อเนื่อง

การกำจัดของเสียจากอาหารและกากน้ำมัน

(หน่วย: ลูกบาศก์เมตร)



การกำจัดกากน้ำมัน

การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุก ๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาขยะ บริษัทฯ พยายามที่จะกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่ง

การใช้ทรัพยากรอย่างมี

ประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

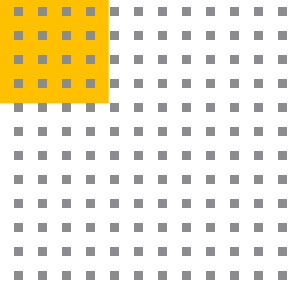
- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบริโภคที่เหมาะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาตินั้นสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์



สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2565 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

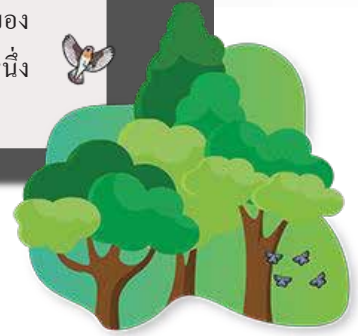


บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า



ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

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



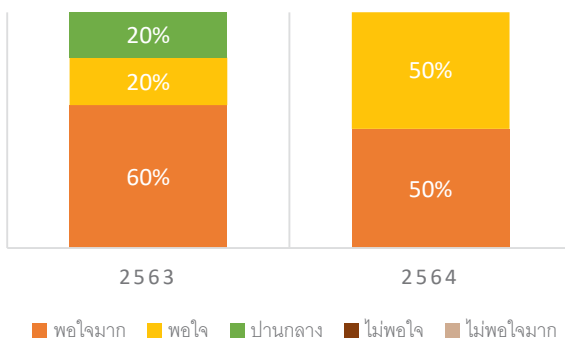
ลูกค้า

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

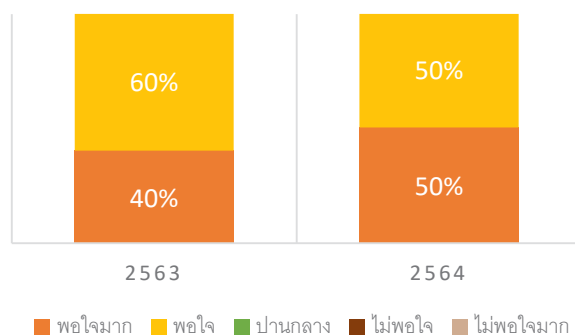
บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองสัขของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรื่องของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้รวบรวมความคิดเห็นของลูกค้าผ่านทางแบบสอบถามความพึงพอใจที่ส่งให้ลูกค้าหลังเสร็จสิ้นการให้บริการตามสัญญา บริษัทฯ เชื่อว่าความพึงพอใจของลูกค้าส่งผลทางบวกต่อกำไร และมูลค่าของบริษัทฯ

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2564

ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทฯ



ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของกัปตันเรือและลูกเรือ



การจัดการระบบข้อมูล



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



สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกัน ในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วนการดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้ มีนโยบายการจ้างเหมาสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลล์และทางไปรษณีย์ ในปี 2564 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ และการละเมิดสิทธิมนุษยชน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่างๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่า บริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างใด

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

การปฏิบัติตามความเสี่ยงต่อการใช้แรงงานเด็ก

การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็ก	0
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเยาวชนในงานที่มีความอันตราย	0

ความเสี่ยงจากสถานการณ์แรงงานบังคับ

การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากสถานการณ์แรงงานบังคับ	0
---	---

การปฏิบัติตามการไม่เลือกปฏิบัติ

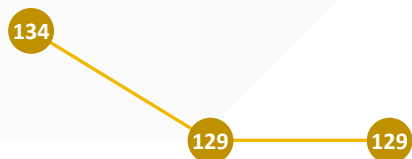
จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ	0
-------------------------------	---

เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง

เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรองของพนักงานและคู่ค้าลูกละเมิดหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง	ไม่มีการดำเนินการ
มาตรการที่ดำเนินการโดยองค์กรเพื่อสนับสนุนเสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	ในปี 2564 บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี เป็นจำนวนเงิน 352,000 บาท ให้กับ Singapore Maritime officers' Union (SMOU) และ Singapore Organisation of Seamen (SOS)

ข้อมูลพนักงาน (สำนักงาน)

จำนวนพนักงาน

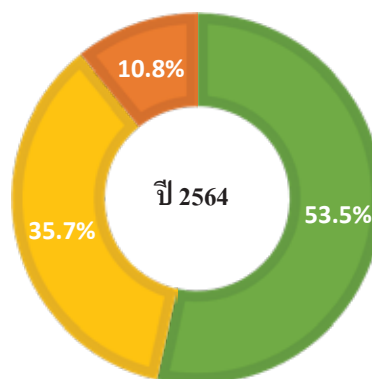


2562

2563

2564

สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)

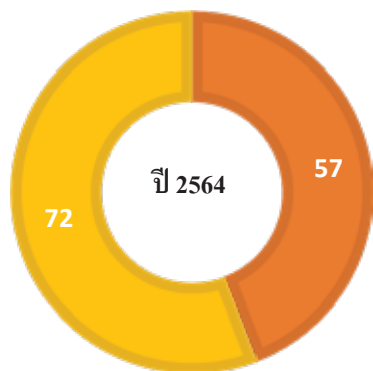


ฝ่ายปฏิบัติการ

ผู้บริหารระดับกลาง

ผู้บริหารระดับสูง

จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ

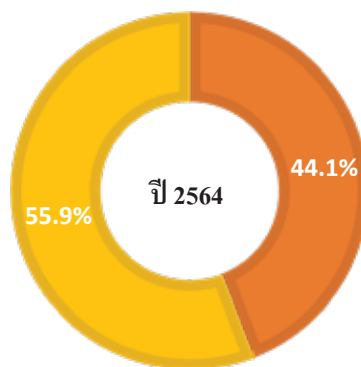


ชาย

หญิง



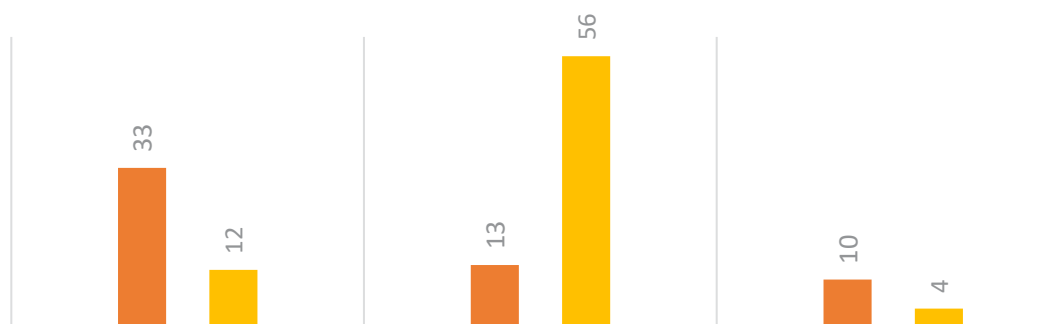
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)



ชาย

หญิง

จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศและระดับ



ผู้บริหารระดับกลาง

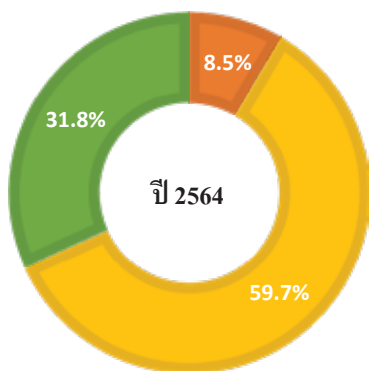
ฝ่ายปฏิบัติการ

ผู้บริหารระดับสูง

ผู้ชาย

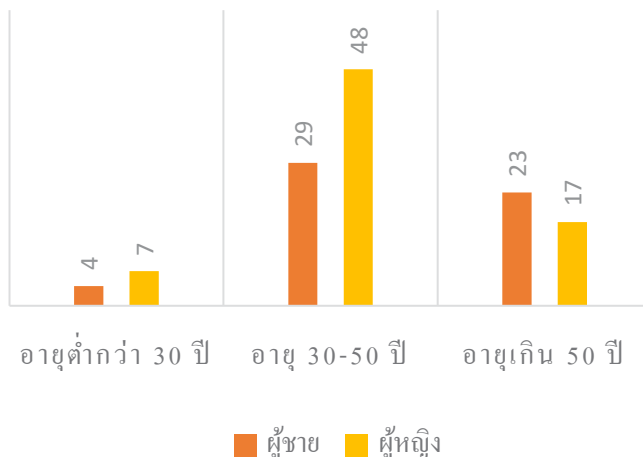
ผู้หญิง

สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)

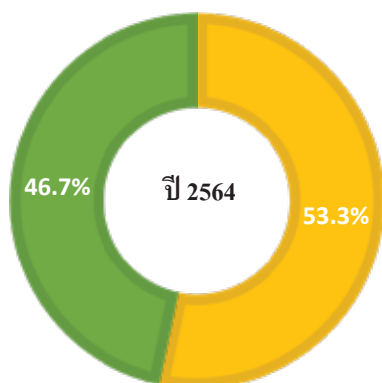


■ อายุต่ำกว่า 30 ปี ■ อายุ 30-50 ปี ■ อายุเกิน 50 ปี

จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศและช่วงอายุ

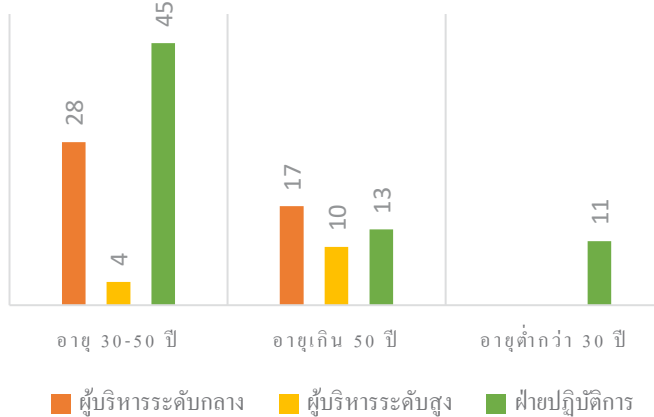


สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)

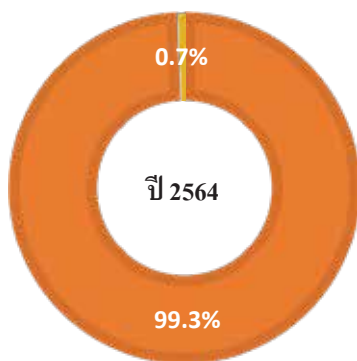


■ อายุต่ำกว่า 30 ปี ■ อายุ 30-50 ปี ■ อายุเกิน 50 ปี

จำนวนพนักงานแบ่งตามระดับและช่วงอายุ

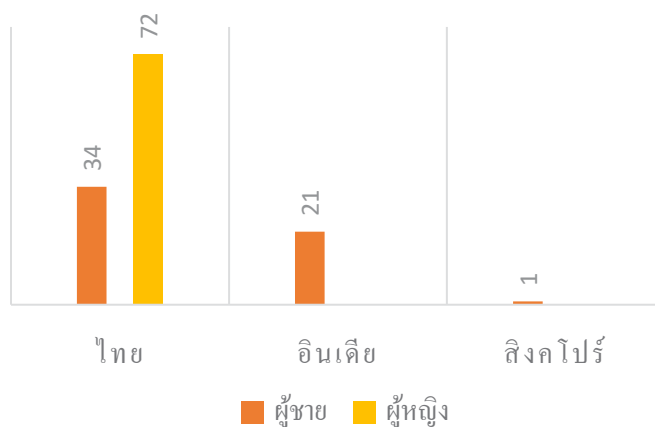


สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)



■ เต็มเวลา ■ ชั่วคราว

จำนวนพนักงานแบ่งตามสัญชาติ



72

จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร

73 (2563)

(เฉพาะพนักงานหญิงสามารถใช้สิทธิ์ลาคลอดได้ตามกฎหมายไทย)

0

จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร

2 (2563)



2

จำนวนพนักงานที่เกษียณอายุระหว่างปี

5 (2563)

0

จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตระหว่างปี

0 (2563)



0

การบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)

0 (2563)

2

จำนวนพนักงานที่ลาออกระหว่างปี

5 (2563)



1

จำนวนพนักงานงานชั่วคราว

1 (2563)



แบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน



บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานในส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน ผลของแบบสอบถามจะถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริหารทรัพยากรมนุษย์

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน



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

บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสูงสุดในส่วนของพนักงานจากเดิมร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมประจำปีในหัวข้อเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออมเงิน และการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจัดโดยบริษัทบริหารสินทรัพย์ เพื่อส่งเสริมให้พนักงานออมเงินระยะยาวและเพื่อช่วยพนักงานในการวางแผนการลงทุน

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานรายบุคคลและของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง เช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง



ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือ ทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้าขามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้าขามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 เรือธงไทย และเรือธงสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ยื่นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

โจรสลัด

ตามที่ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องติดถังวางล่ออยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการจึงลวดหนามรอบตัวเรือให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

การทำงานเป็นทีม

บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี อีกทั้งจัดให้มีการประชุมระหว่างคณะผู้บริหารและฝ่ายการพาณิชย์ทุกสัปดาห์ เพื่อพูดคุยถึงปัญหาในการดำเนินงาน และสถานะของแผนงานในอนาคต ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย

ความรู้และการพัฒนา

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบาย การกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มั่นว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

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

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงานประจำสำนักงาน

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

ในปี 2564 การฝึกอบรมและการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้

ประเภทการอบรม	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าอบรม	จำนวนชั่วโมงการอบรม
การฝึกอบรมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ	เพิ่มพูนความรู้ เพื่อช่วยให้พนักงานบรรลุเป้าหมาย ช่วยสร้างความเชื่อมั่นในตัวเอง และความก้าวหน้าในการทำงาน	พนักงานทุกคนในแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายการเงิน ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการพาณิชย์ และ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง	51	1,289.25
การฝึกอบรมทั่วไป	ความรู้ทั่วไป เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการใช้ชีวิต	พนักงานทุกคน	129	1,763

การฝึกอบรมและการพัฒนาสำหรับลูกเรือ

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดีขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วยเพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป



794

ลูกเรือ

796 (2563)

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง



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

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ยกตัวอย่างเช่น การจัดอบรมหลักสูตร 'Hydraulics Machinery' ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย ในระหว่างปี 2564 สถานการณ์ของโควิด-19 ยังไม่มีทีท่าว่าจะดีขึ้น บริษัทฯ จึงจัดอบรมผ่านทางออนไลน์ นายประจำเรือและลูกเรือจำนวน 1,444 คน ได้เข้าอบรมหลักสูตรรวมทั้งสิ้น 16 หลักสูตรซึ่งได้จัดขึ้นระหว่างปี ซึ่งเป็นการแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือ หลักสูตรที่เป็นการอบรมผ่านทางออนไลน์มีทั้งหมด 16 หลักสูตร ในขณะที่อีก 4 หลักสูตร ซึ่งต้องใช้หอบังคับการเดินเรือจำลองและระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ ได้จัดอบรมขึ้นที่ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ในปี 2564 บริษัทฯ เพิ่มหลักสูตรการเรียนรู้ ได้แก่ หลักสูตรการสร้างความรู้ความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ และหลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือประจำเมืองท่า

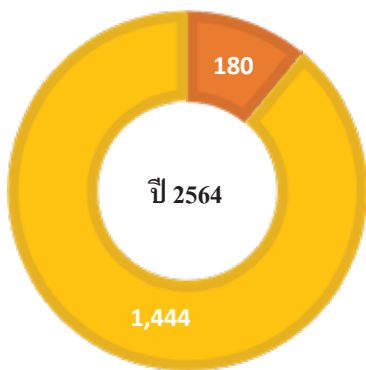
รายละเอียด 21 หลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่บนเรือและลูกเรือมีดังต่อไปนี้

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
1) หลักสูตรการจัดการ ทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	นายประจำเรืออาวุโสและ นายช่างกลเรือทุกคน
2) หลักสูตรเพิ่มความสามารถใน การทำงานร่วมกันเป็นทีมบน สะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	พนักงานเดินเรือ (ต้นหน, ผู้ช่วยต้นเรือ, เจ้าหน้าที่ เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
3) หลักสูตรเพิ่มความสามารถใน การทำงานร่วมกันเป็นทีมบน สะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทดสอบในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	นายประจำเรืออาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)
4) หลักสูตรการบริหารจัดการชุด ทำงานและทรัพยากรบนสะพาน เดินเรือ รวมถึงการบริการจราจร ทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือ โดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	นายประจำเรือทุกคน
5) หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือ โดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ	นายประจำเรืออาวุโสและ นายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)
6) การจัดระดับความปลอดภัย ระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยบนเรือตาม หลักสากล (ISM)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมการทำงานและมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันการกระทำที่ผิดกฎหมายและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคลากร และทรัพย์สินบนเรือของบริษัทฯ	นายประจำเรืออาวุโสและ นายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)
7) การรู้ถึงความสำคัญของการ จัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัย บนเรือ	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงนโยบายล่าสุดและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยบนเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความตระหนักในด้านสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	นายประจำเรืออาวุโสและ นายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
8) หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	นายประจำเรือ (ต้นหน, ผู้ช่วยต้นเรือ, เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
9) หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	ต้นเรือ และต้นหน
10) หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกับต้นเรือในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตร เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	นายประจำเรือ อาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)
11) หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	นายประจำเรือและ พนักงานเดินเรือทุกคน (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นหน ผู้ช่วยต้นเรือ เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ และ เจ้าหน้าที่เดินเรือ)
12) หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การใช้งาน การบำรุงรักษาความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ต้องการ	นายช่างกลเรือ (นายช่างกลที่สาม นายช่างกลที่สี่ นายช่างกล)
13) หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน

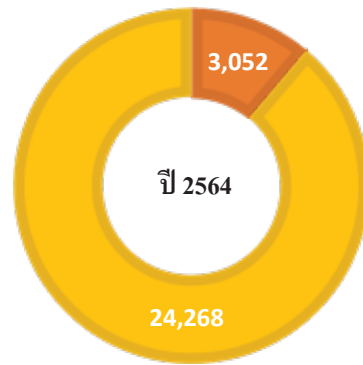
หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
14) หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกร ในการใช้งานและลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	นายช่างกลเรือทุกคน
15) หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน
16) หลักสูตร ME การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและวิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	นายช่างกลเรือทุกคน
17) หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
18) หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียน ได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
19) หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
20) หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้น โดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำรูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
21) การสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์	หลักสูตรนี้เน้นการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์บนเรือของลูกเรือ เพื่อให้รับรู้ถึงภัยคุกคามและช่องโหว่ในระบบคอมพิวเตอร์ และให้ตระหนักถึงความจำเป็นในการปกป้องข้อมูลและระบบ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน

จำนวนผู้เข้าอบรมตามประเภทพนักงาน



■ พนักงานในออฟฟิศ ■ พนักงานบนเรือ

จำนวนชั่วโมงการอบรมตามประเภทพนักงาน



■ พนักงานในออฟฟิศ ■ พนักงานบนเรือ



16.8

ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อพนักงาน



ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)

โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

การพัฒนาชุมชนและสังคม

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

โครงการแจกอาหาร

ในปี 2564 กรุงเทพมหานครประสบปัญหาผู้ติดเชื้อโควิด-19 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่เปราะบาง เพื่อเป็นการช่วยเหลือคนที่เดือดร้อน บริษัทฯ ได้แจกข้าวกล่อง จำนวน 60,000 กล่อง ซึ่งจัดเตรียมโดยโรงแรมอวานี เอเทรียม มอบให้แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบในเขตห้วยขวางและเขตคลองเตย เป็นระยะเวลา 3 เดือน (สิงหาคม - ตุลาคม 2564)



สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

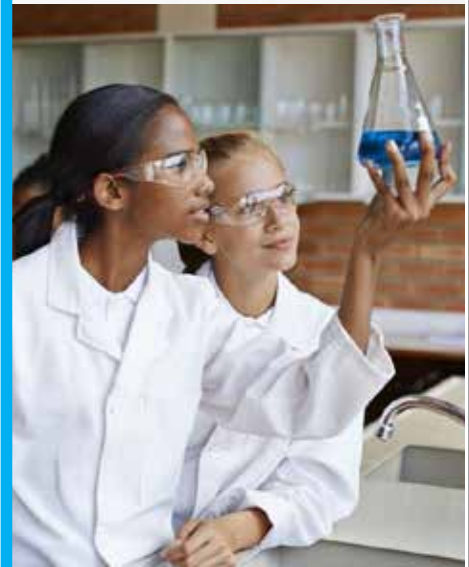
- ในปี 2564 บริษัทฯ บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 20 เครื่อง แก่โรงเรียนวัดทองทั่ว (เอกรพานิข) ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาในจังหวัดจันทบุรี ถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติของบริษัทฯ ในการให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากไร้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเรียนทางไกล ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2564 ปี 2563 ปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 438,000 บาท 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 ได้ประสานงานกับสภาอากาศไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติมห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสถานเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนกประสิทธิ์ จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคมาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหารสนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านชะดินคำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปทุมธานี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทิวทัศน์กิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มี รายละเอียดดังต่อไปนี้



- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวินาพาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือการมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาท ให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 46 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชนอำเภอปากเกร็ด
- ในเดือนมกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับชุมชน บ้านปากดัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็ก
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา

- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศไทย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และตัวแทนบริษัทฯ ได้เข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เชมังกูดี ทามิล นาฑู ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “ฟิเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพานิชนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพานิชน์นาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพานิชซ์ ศูนย์ฝึกพานิชน์นาวิเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสวนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการ พานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา



Content Index

Topic	GRI Disclosure	TCFD	CDP	Page No.
Waste Profiling	GRI 306-3 Waste Generated	Metrics used by the organization to assess climate-related risks and opportunities in line with its strategy and risk management process.	C9 Additional metrics	125
Other Emissions	GRI 305 Emissions	Scope 1, Scope 2, and, if appropriate, Scope 3 greenhouse gas (GHG) emissions and other emissions and the related risks.	C6 Emissions data	121
Corruption Risk	GRI 205-1: Operations assessed for risks related to corruption			102
Corruption Risk	GRI 205-2: Communication and training about anti-corruption policies and procedures			102
Corruption Risk	GRI 205-3: Incidents of corruption and actions taken			102
Other Emissions	GRI 305-7-1 Other Emissions			122
Discrimination	GRI 406-1: Incidents of discrimination and corrective actions taken			129
Right to Freedom of Association and Collective Bargaining	GRI 407-1: Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk			129
Child Labour	GRI 408-1: Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labour			129
Forced or Compulsory Labour	GRI 409-1: Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labour			129
Forced or Compulsory Labour	GRI 409-1: Forced or Compulsory Labour			129

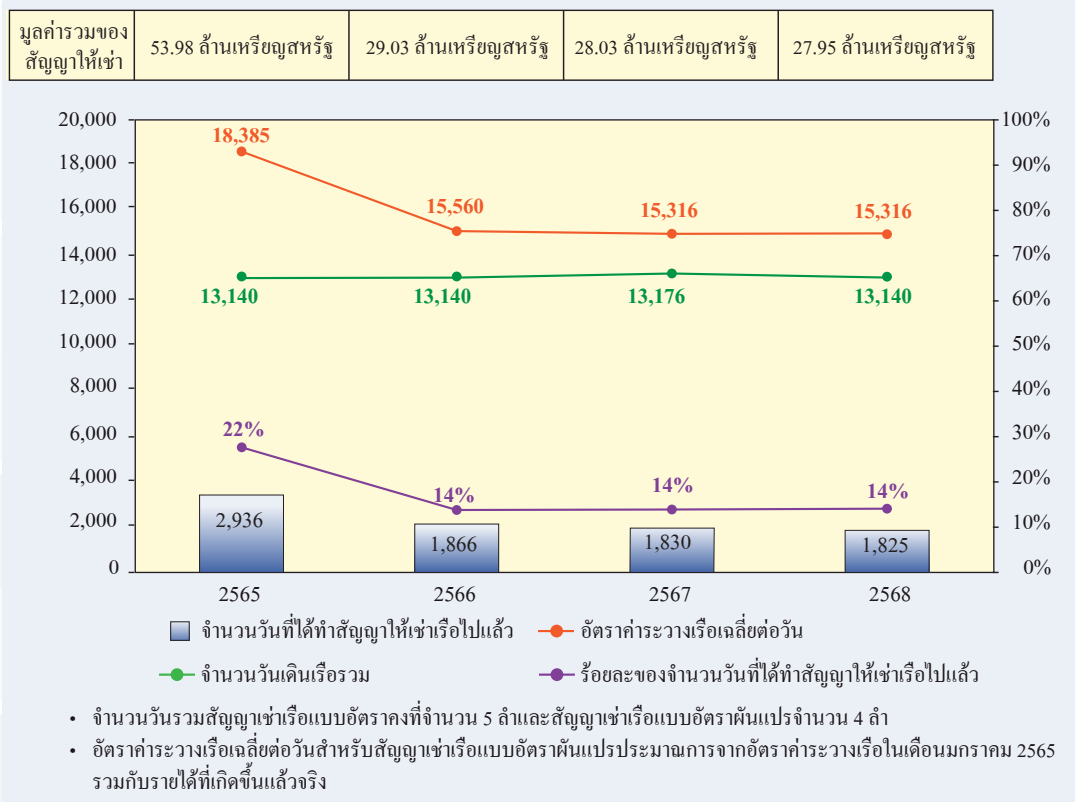


คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเชิส จีพี จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทยูทิลิตี้ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ ในช่วงปลายปี 2554 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจโดยเข้าซื้อเรือขนาดซูปราแมกซ์ และได้ซื้อเรือทั้งหมดจำนวน 9 ลำในช่วงระยะเวลา 2 ปี และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ ต่อมาในปี 2557 - ปี 2560 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์นี้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในกองเรือของบริษัทฯ ในปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปีหรืออาจมีระยะยาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาส 3 ของปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว และอยู่ในช่วงตกต่ำเป็นระยะเวลายาวนานประมาณ 10 ปีทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งสู่ระดับที่สูงซึ่งไม่เคยเห็นมาก่อนตั้งแต่หลังจากปี 2551 ดังนั้น บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยบริษัทฯ เริ่มสามารถดำเนินตามกลยุทธ์ที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาว โดยมีหลักฐานจากสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง

สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า

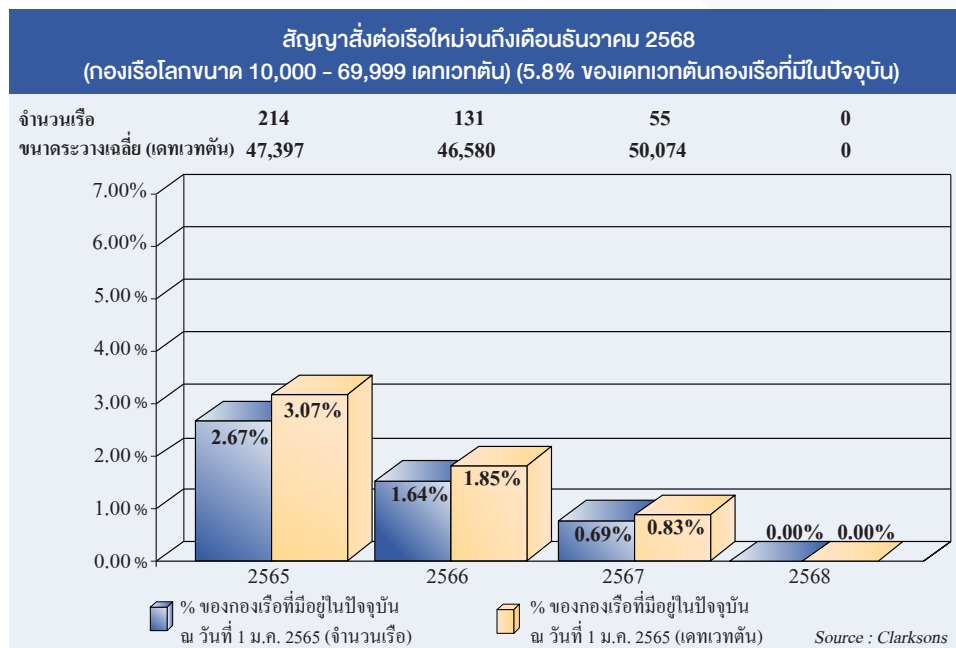


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบนมาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2564 โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาดประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

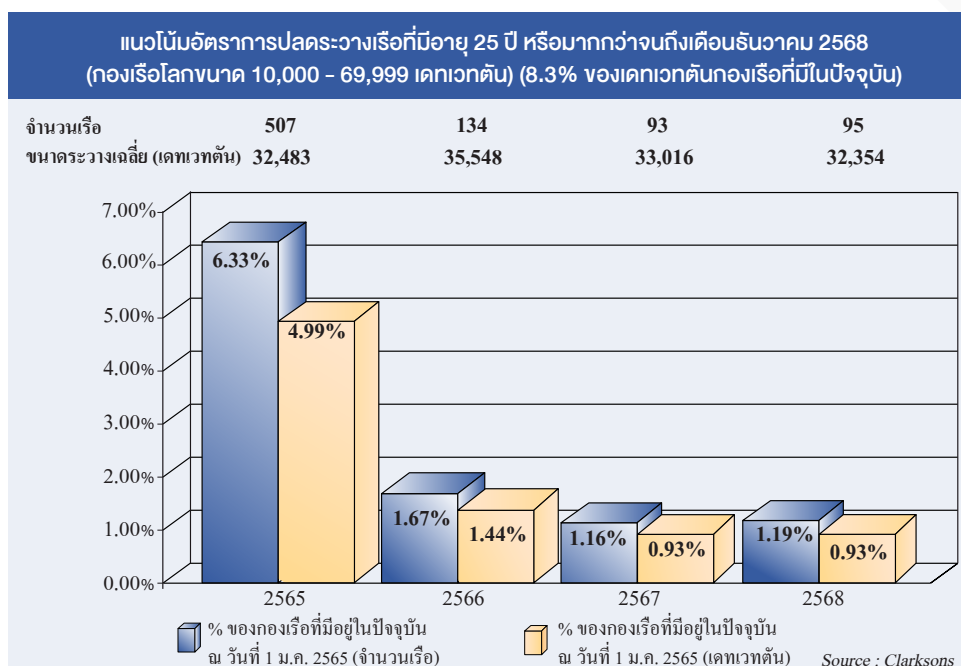
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 8,008 ลำ ขนาดระวางรวม 330.11 ล้านเดทเวทตัน

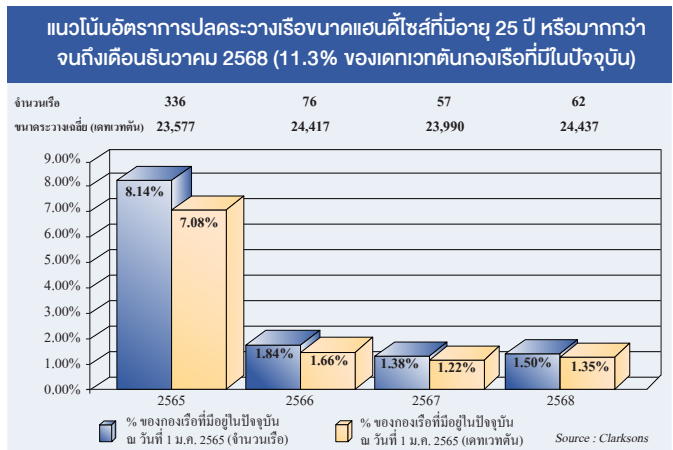
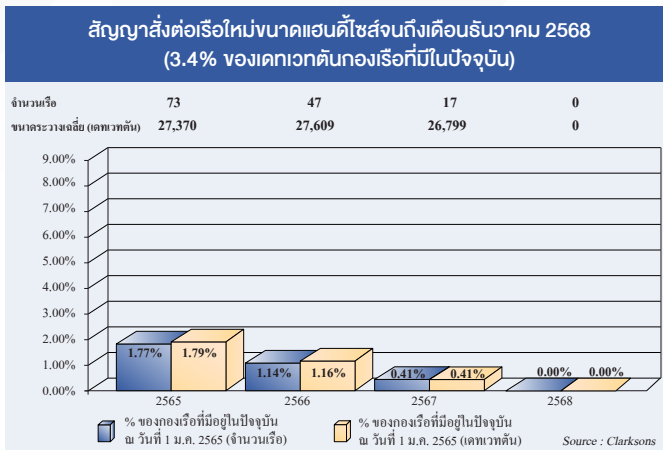


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 8,008 ลำ ขนาดระวางรวม 330.11 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 400 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือจำนวน 829 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 2.5 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับกฎข้อบังคับใหม่สำหรับดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชีวิตการใช้พลังงานบนเรือ (EEXI) และดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดประมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ในระหว่างการให้บริการ (CII) จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้นคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบันซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



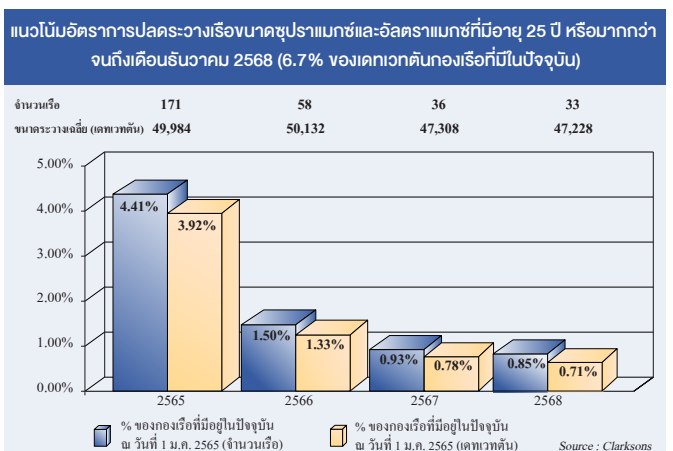
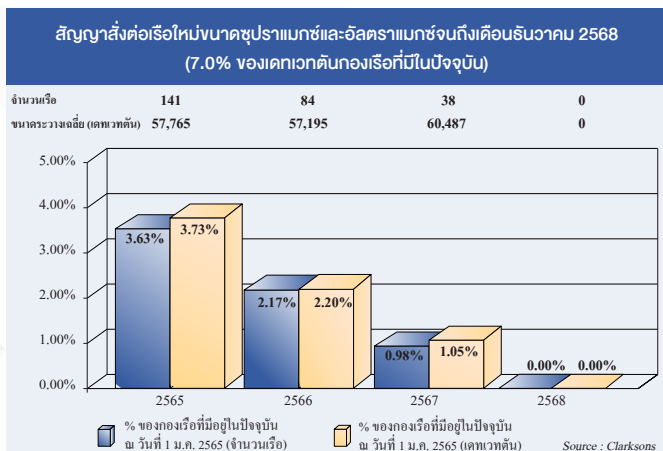
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือขนาดแฮนดีไซด์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 4,129 ลำ หนาคระวางรวม 111.86 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดแฮนดีไซด์จำนวน 137 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดแฮนดีไซด์จำนวน 531 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดแฮนดีไซด์จะมีการลดลงร้อยละ 7.9 ของหนาคระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดแฮนดีไซด์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,879 ลำ หนาคระวางรวม 218.25 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 263 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 298 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.3 ของหนาคระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีหนาคระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 38 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำคำนวณโดยถือว่า มี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรณาคูราจะละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.5) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัท ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเดินเรือในเที่ยววัน ๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการให้เช่าเป็นรายเที่ยวเวลา (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการให้เช่าเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการให้เช่าเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (TC Rate) - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่า มี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่น ๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุก ๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายเรือตัดบัญชี 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

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือแสดงค่าเป็นร้อยละ

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

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2564 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน/ก่อนกำหนดในปี 2564 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2564 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปียี ทู ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท เอปียี ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	บริษัท เอปียี ทู ฟิทีอี ลิมิตัด แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอปียี ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	20.23	-
2	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปียี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วน ที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	10.64	-
3	ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปียี วัน ฟิทีอี ลิมิตัด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้ งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	6.36	-
4	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส รูปีส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส วินัส จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็น รายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละ ยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจาก ได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือ ทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	42.96
5	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส โทคัส ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท พรินซ์ส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตัด	8.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	บริษัท พรินซ์ส โทคัส ฟิทีอี ลิมิตัด แบ่งชำระ จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสงวดที่ 1 -16 ชำระ เป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรินซ์ส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตัด แบ่งชำระ จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระ เป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	0.69	14.75
6 (วงเงินกู้ เพิ่ม)	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส โทคัส ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท พรินซ์ส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตัด	4.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 16 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 662,500 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืน งวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน	-	2.65	1.84
7	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส เกรซ ฟิทีอี ลิมิตัด	8.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืน งวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และ ชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้าย ในเดือนมิถุนายน 2568	-	0.34	9.14
8	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท พรินซ์ส ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็น รายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุด ไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	1.18	13.84

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2564 ด้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน/ชำระคืน ก่อนกำหนด ในปี 2564 ด้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2564 ด้านเหรียญสหรัฐ
9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ เมทัลส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ ทรีส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	สำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือน ธันวาคม 2554	-	8.36	6.28
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ จัสตินส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ วิชเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับ เงินกู้สกุล เงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	2.86
10	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	3.53	-
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรินซ์ คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ ออานาเม้นท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	8.19	-
11	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ แลนด์ จำกัด บริษัท พรินซ์ เลคส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรินซ์ คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ ออานาเม้นท์ส จำกัด	7.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	2.80	24.50
12	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ เวิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ ธอทส์ ฟิทีอิลิมิต	1.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 2 งวดภายในระยะเวลา 1 ปี โดยชำระคืนงวดแรกในเดือนที่เก้า นับจากวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	10.10	-
13	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัท พรินซ์ วัชนส์ ฟิทีอิลิมิต	5.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 20 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 211,250 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้าย ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	0.84	5.16
14	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ เวิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ ธอทส์ ฟิทีอิลิมิต	2.5	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวดเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ จำนวน 1,010,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด	10.10	2.02	8.08
15	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัท พรินซ์ ฟอรัส ฟิทีอิลิมิต บริษัท พรินซ์ ฟราแกรนซ์ ฟิทีอิลิมิต บริษัท พรินซ์ กลอรี่ ฟิทีอิลิมิต บริษัท พรินซ์ วิสคอม ฟิทีอิลิมิต บริษัท พรินซ์ สปาร์คส์ ฟิทีอิลิมิต และ บริษัท พรินซ์ บริดจส์ ฟิทีอิลิมิต	5.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 6 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส งวดละเท่า ๆ กัน โดยเริ่มชำระงวดแรกสามเดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด (ยกเว้นวงเงินกู้ย่อย F) พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18)	38.35	1.37	36.98
16	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัท พรินซ์ คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอิลิมิต บริษัท เอปี้ซ วัน ฟิทีอิลิมิต บริษัท เอปี้ซ ทู ฟิทีอิลิมิต บริษัท เอปี้ซ ทรี ฟิทีอิลิมิต และ บริษัท เอปี้ซ โฟร์ ฟิทีอิลิมิต	8.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 5 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	85.00	3.73	81.27

⁽¹⁾ อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

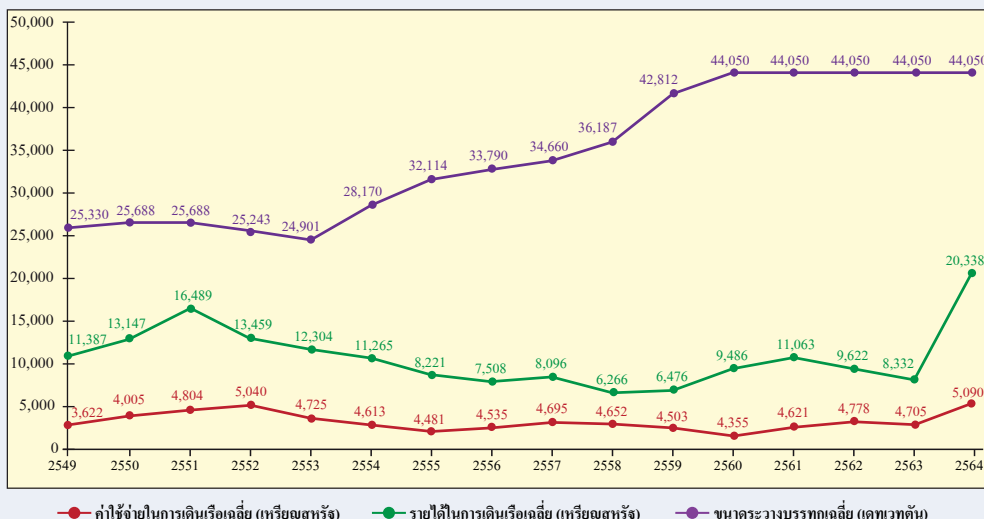
⁽²⁾ 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินทั้งหมดสำหรับวงเงินกู้ทั้งหมด รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (2549 - 2564)

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
อายุเฉลี่ย	19.98	19.59	20.59	17.08	15.43	14.20	11.36	11.35	10.45	9.78	5.83	6.28	7.28	8.28	9.28	10.28



ในปี 2564 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 20,338 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 5,090 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซด์และเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์
ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของ ดัชนีค่าระวาง ในปี 2564	ค่าเฉลี่ยของอัตรา ค่าเช่าเรือตามตลาด เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือ ของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือ ของตลาด
BHSI (เรือขนาดแสนดีไซส์)	1,428	25,702	18,804	(26.84)%
BSI (เรือขนาดซูปราแมกซ์)	2,434	26,768	22,053	(17.61)%

ในระหว่างปี 2564 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,428 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 25,702 เหรียญสหรัฐต่ออเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 18,804 เหรียญสหรัฐต่ออเมริกา (รวมเรือขนส่งซีเมนต์) ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 26.84 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,434 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 26,768 เหรียญสหรัฐต่ออเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 22,053 เหรียญสหรัฐต่ออเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 17.61

อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของบริษัทฯ สามารถดูรายละเอียดได้จากรายงานจากคณะกรรมการที่แสดงอยู่ในรายงานฉบับนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,705 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2563 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 610 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 5,090 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2564 รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 561 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย BDO LLP)

สำหรับปีรายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2563 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2563 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2564 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,069	2,302	2,322
ค่าเสบียงคลัง	171	159	172
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	384	158	273
รวมค่าจ้างลูกเรือ	2,624	2,619	2,767
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	224	167	186
ค่าวัสดุภัณฑ์อื่น ๆ	283	176	238
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าวัสดุภัณฑ์	507	343	424
ค่าอะไหล่	366	214	372
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	326	133	169
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	692	347	541
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	180	165	193
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่น ๆ	181	159	142
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	361	324	335
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	43	6	4
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	499	348	358
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	177	108	100
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	719	462	462
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,903	4,095	4,529

* ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับอุตสาหกรรมคำนวณจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดแสนดีแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือไม่รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดต่างๆ ในสถานการณ์ Covid-19 และค่าใช้จ่ายวัสดุภัณฑ์อื่น ๆ/ค่าอะไหล่ที่เพิ่มขึ้น

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขทั้งหมดที่แสดงนั้นนำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 38 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	119.85	272.09
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	104.72	255.71
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	36.25	175.17
ค่าเสื่อมราคา *	30.68	30.43
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	5.57	144.74
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	19.02	13.00
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(13.45)	131.74
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(27.21)	5.27
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(40.66)	137.01
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.14	0.05
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(40.80)	136.96
งบแสดงฐานะทางการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	36.64	73.85
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	64.52	84.07
เงินฝากธนาคารที่มีการค้ำประกัน	-	3.59
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	636.70	606.97
สินทรัพย์รวม	712.35	704.09
รายได้รับล่วงหน้า	20.18	2.60
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	49.94	42.15
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	31.15	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	111.17	57.35
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	157.48	203.75
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	95.07	-
รวมหนี้สิน	374.96	274.25
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29
ส่วนของผู้ถือหุ้น	337.39	429.83
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.22	0.28
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.58	1.47
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.11	0.64
หนี้สิน/ EBITDA ***	8.40	1.49
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.01	3.21
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.02	14.42

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 119.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 272.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 104.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 255.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 8,332 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 20,338 เหรียญสหรัฐอเมริกาน ในปี 2564 เนื่องมาจากตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคมีแนวโน้มขาขึ้นที่ดีอย่างต่อเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระบบเศรษฐกิจหลัก อีกทั้งจำนวนเรือที่มีอยู่ในปริมาณที่เหมาะสม จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2563 และปี 2564 มีจำนวน 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,705 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 5,090 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2564 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2564 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นประมาณ 4.8 เท่าจาก 36.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 175.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามก็ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงเล็กน้อยจาก 30.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 30.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 19.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็น 13.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงเนื่องจากการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 131.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 เปรียบเทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 13.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีใช้ผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 5.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 ส่วนใหญ่มาจากกำไรและขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนของตราสารอนุพันธ์ ในปี 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่ไม่ใช่ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 27.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ซึ่งหลัก ๆ มาจากผลขาดทุนจากการทำสัญญาประกันข้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ Sainty

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 และ 0.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีใช้รายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 136.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิจำนวน 40.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2563

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 19.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2563 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 37.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ขณะที่สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 17.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ซึ่งมาจากการปิดสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน และการหมดอายุของสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) สำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาทซึ่งได้ถูกจ่ายคืนทั้งจำนวนในปี 2564 อย่างไรก็ตามโดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ เรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) บริษัทฯ จึงแทบจะไม่มีปัญหาใด ๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินรายได้เบ็ดเตล็ดที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECLs) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.18 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวนเพียง 0.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้นจำนวน 3.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ที่มีการเซ็นสัญญาในปี 2564 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และข้อ 18

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนหน้าจากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกองเรือในรายงานฉบับนี้

หนี้สินรวม

รายได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 17.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากการรับรู้รายได้รับล่วงหน้าจากการให้เช่าเรือเป็นเวลา 1 ปีสำหรับเรือ 5 ลำ เป็นรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลาในปี 2564

ณ ต้นปี 2564 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมจำนวน 207.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 133.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมและชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 92.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 203.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันรวมจำนวน 245.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนกำหนดทั้งหมดสุทธิรวมจำนวน 126.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19

หนี้สินรวมลดลงจาก 374.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 เป็น 274.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2564

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2564 บริษัทฯ กำไรสุทธิจำนวน 136.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและมีการจ่ายเงินปันผลจำนวน 47.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 429.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 337.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2563 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.28 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2564

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.64 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.11 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้ยืมและการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดพร้อมทั้งการไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ อยู่ที่ 175.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2564 ซึ่งสูงกว่า 36.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2563 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 1.49 เท่า

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2564 อยู่ที่ 1.47 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.58 เท่า ในปี 2563 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและการลดลงของหุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 3.21 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยอยู่ที่ 14.42 เท่า

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป) สำหรับปี 2564 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 153 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2563 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงมีแนวโน้มขาขึ้นที่ดีอย่างต่อเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระบบเศรษฐกิจหลักอีกทั้งจำนวนเรือที่มีอยู่ในปริมาณที่เหมาะสมในช่วงระหว่างปี 2564 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2564 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 ในปี 2564 ต้นทุนการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนการเดินเรือรวมในปีก่อนหน้า ในปี 2564 รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปลดลงเนื่องจากการให้เข้าเป็นรายเที่ยวได้ลดลงจากร้อยละ 8.9 ในปี 2563 เป็นร้อยละ 6.2 ในปี 2564

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 280 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 46 เป็นร้อยละ 76

ดอกเบี้ยรับในปี 2564 ลดลงจำนวน 6.65 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563

ในปี 2564 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 194.37 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 14.74 ล้านบาท ในปี 2563 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเคลื่อนไหวของค่าเงินที่เอื้ออำนวยให้มูลค่าที่เทียบเท่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐของหนี้สกุลเงินบาทลดลง

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2564 เพิ่มขึ้นจำนวน 245.24 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจำนวน 868.72 ล้านบาท จากสัญญาจะรับซื้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty ในปี 2563 ซึ่งไม่มีรายการดังกล่าวในปี 2564

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 68.67 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการปิดสัญญา ก่อนกำหนดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยซึ่งเป็นผลมาจากการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด

ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 1.68 ล้านบาทสำหรับปี 2564 เปรียบเทียบกับจำนวน 4.44 ล้านบาทสำหรับปี 2563

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2564 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้นและขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1,213.01 ล้านบาทในปี 2563 เป็น 1,213.65 ล้านบาทในปี 2564

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 181.92 ล้านบาท เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 4,474.93 ล้านบาท สำหรับปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 1,294.85 ล้านบาทในปี 2563

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2564 จำนวน 1,314.90 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนสำหรับปี 2563 จำนวน 129.86 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลง หลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 871.62 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 โดยหลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1,367.72 ล้านบาท แต่มีการลดลงในสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์จำนวน 515.86 ล้านบาท จากการปิดสัญญาของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างประเทศและการหมดอายุของสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) ที่เกี่ยวเนื่องกับหุ้นกู้ไทยบาทที่ได้มีการจ่ายคืนทั้งจำนวนก่อนครบกำหนดในปี 2564 สำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาทซึ่งชำระเต็มจำนวนในปี 2564

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้นจำนวน 120 ล้านบาท ตามที่ได้มีการเซ็นสัญญาเงินกู้ในปี 2564 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และข้อ 18

ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์เพิ่มขึ้นจำนวน 1,160.42 ล้านบาท หลัก ๆ มาจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น 2,133.65 ล้านบาทจาก 21,396.85 ล้านบาทในปี 2563 เป็น 23,530.50 ล้านบาทในปี 2564 ซึ่งหลัก ๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1,367.72 ล้านบาทจากการดำเนินงานและวงเงินกู้ยืมวงใหม่ การเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์จำนวน 1,160.42 ล้านบาท เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และการเพิ่มขึ้นของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันจำนวน 120 ล้านบาท แต่มีการลดลงของสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์จำนวน 515.86 ล้านบาทจากการปิดสัญญาของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างประเทศ และการหมดอายุของสัญญาสิทธิเลือก (Put Option) ที่เกี่ยวเนื่องกับหุ้นกู้ไทยบาทที่ได้มีการจ่ายคืนทั้งจำนวนก่อนครบกำหนดในปี 2564 สำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาทซึ่งชำระเต็มจำนวนในปี 2564 ตามที่ได้อธิบายเหตุผลไว้ข้างต้นและแรงหนุนมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 1,422.71 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี และรายได้รับล่วงหน้า

ณ สิ้นปี 2564 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 6,809.26 ล้านบาท ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวรวมจำนวน 8,217.86 ล้านบาท ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 4,397.36 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนดรวมจำนวน 3,014.17 ล้านบาท

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนกำหนดสุทธิจำนวน 3,569.22 ล้านบาท หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 11,262.56 ล้านบาทในปี 2563 เป็นจำนวน 9,165.49 ล้านบาทในปี 2564

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 10,134.29 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2563 เป็นจำนวน 14,365.01 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2564 การเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากกำไรสุทธิจำนวน 4,474.93 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 1,559.11 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,314.90 ล้านบาท

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 6,135.92 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 332.48 การเพิ่มขึ้นเนื่องจากเรือมีรายได้ค่าระวางที่เพิ่มขึ้นในปีนี้อย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 5,895.43 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจการจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 255.98 ล้านบาท และมีเงินปันผลรับจำนวน 19.89 ล้านบาทจากการลงทุนในบริษัทร่วม หลังจากการปรับปรุงรายการอื่น ๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมลงทุนจำนวน 235.35 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวน 4,397.36 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 3,014.17 ล้านบาท บริษัทฯ ได้ขายคืนหุ้นกู้ก่อนกำหนดสุทธิทั้งจำนวน 3,569.22 ล้านบาท บริษัทฯ วางเงินเป็นหลักประกันสำหรับเงินกู้ 1 วง จำนวนเงิน 120.00 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดำจ่ายจำนวน 489.64 ล้านบาท และจ่ายค่าปิดสัญญาที่กำหนดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 61.40 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวนเงิน 1,559.11 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่น ๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,422.60 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 นอกจากคดีที่เกี่ยวกับเรือชฎานิ นารี ดังที่ได้อธิบายด้านล่างนี้ ไม่มีคดีความหรือข้อพิพาทที่สำคัญซึ่งบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยเป็นคู่ความหรือคู่กรณี

รายละเอียดของคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือชฎานิ นารี มีดังต่อไปนี้ :

- เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พรี่เซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชฎานิ นารี ("เรือ") ได้ลงนามในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวสำหรับการขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตันจากเมืองซังตูส ประเทศบราซิล ไปส่งยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย
- เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ยาเสพติดได้ถูกพบภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ ขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือในเมืองซังตูส หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียด ซึ่งพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทฯ เกี่ยวข้องหรือให้ความช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติด ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้ โดยไม่มีการตั้งข้อหาเกี่ยวกับลูกเรือ และ/หรือเรือหรือบริษัทเจ้าของเรือแต่อย่างใด
- เมื่อเรือได้เดินทางถึง ณ ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ เรือจึงได้เริ่มการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในวันเดียวกันนั้น (วันที่ 9 ตุลาคม 2564)
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 มีการพบยาเสพติดภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ
- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เรือได้เสร็จสิ้นการดำเนินการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ และสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 ราย เป็นระยะเวลา 14 วัน โดยในวันเดียวกันนั้น บริษัทฯ ได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้รับสินค้า ขณะนี้บริษัทฯ กำลังดำเนินการร่วมกับทนายความของบริษัทฯ เพื่อแก้ต่างในข้อเรียกร้องนี้
- เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อเรือชฎานิ นารี และลูกเรือ 3 ราย (และบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้ทำงานให้กับบริษัทฯ อีก 9 ราย) ต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าดำเนินการขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ ไม่มีการตั้งข้อกล่าวหาใด ๆ ต่อลูกเรืออีก 19 รายที่อยู่บนเรือ
- บริษัทประกันของบริษัทฯ ได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: "LOU") ต่อสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 19 ราย ต่อมาในวันที่ 13 มกราคม 2565 ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยตัวเรือและลูกเรือจำนวน 19 รายซึ่งอยู่บนเรือ
- ลูกเรือ 3 รายซึ่งถูกยื่นข้อกล่าวหา จะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น โดยลูกเรือทั้งสามรายดังกล่าวได้รับการประกันตัวโดยบริษัทฯ ได้วางหลักประกัน เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ย้ายลูกเรือดังกล่าวจากสถานที่คุมขังของ NDLEA ไปพักในโรงแรม
- เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่า NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาเพิ่มเติมต่อลูกเรืออีกจำนวน 7 ราย ส่งผลให้ขณะนี้ลูกเรือที่ถูกยื่นข้อกล่าวหาทั้งหมดทั้งสิ้น 10 ราย ซึ่งจะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องยื่นหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อให้ลูกเรือทั้ง 7 รายนี้得以ย้ายจากเรือเพื่อไปพักในโรงแรม
- ขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการผ่านพิธีการขาออกเพื่อให้ได้รับอนุญาตจากกองทัพเรือไนจีเรียและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ โดยบริษัทฯ คาดว่าเรือจะสามารถแล่นออกจากประเทศไนจีเรียได้ในไม่ช้าหลังจากนั้น
- ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับกับบริษัทประกันและที่ปรึกษากฎหมายอย่างใกล้ชิด เพื่อให้แน่ใจว่าคดีนี้จะเสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด



การกำกับดูแลกิจการ



นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัท ฟรีเชิส ซีพี จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางสำหรับดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมล รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

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

1. ภาพรวมนโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

1.1 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ

1.1.1 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

คณะกรรมการสรรหาทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเพิ่มเติมคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1.1.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้ ค่าตอบแทนต้องสอดคล้องกับตำแหน่งหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ค่าตอบแทนกรรมการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนด ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทอยู่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของแต่ละคน

รูปแบบค่าตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และค่าตอบแทนอื่น ๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ นอกจากนี้ ค่าตอบแทนผู้บริหารจะได้รับการพิจารณาจากผู้บังคับบัญชาของบุคคลนั้น และผู้ที่ได้รับค่าตอบแทนจะไม่สามารถพิจารณาหนดค่าตอบแทนของตนเองได้ โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่าง ๆ ของผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร”

1.1.3 การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการบริษัท มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น หน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัท แยกออกจากหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการบริษัท เป็นตัวแทนหลักของผู้ถือหุ้น ในขณะที่กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำของฝ่ายจัดการ การควบบสองตำแหน่งนี้เข้าด้วยกันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯให้ความเชื่อมั่นว่าประธานคณะกรรมการบริษัท และกรรมการผู้จัดการจะไม่นับบุคคลเดียวกัน ประธานคณะกรรมการบริษัท ต้องเป็นกรรมการอิสระตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

ประธานคณะกรรมการบริษัท ต้องไม่เป็นประธานและสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัท ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ในขณะที่กรรมการผู้จัดการจะประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา การประเมินผลจะวัดจากเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์และแผนงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อช่วยในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่น ๆ อย่างเหมาะสม

บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการแสดงภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

1.1.4 คณะกรรมการอื่น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วย กรรมการอิสระทั้งหมด

โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

1.1.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้ประกอบการในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขาธิการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงานผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

1.1.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตร และสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขาธิการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้นให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

1.2 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้น สิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

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 ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้เข้าร่วมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ดังนี้

- สนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน รวมถึงผู้ถือหุ้นสถาบันเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง

- แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นและขั้นตอนในการมอบฉันทะได้จัดส่งแนบไปพร้อมหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดเตรียมเอกสารแนบปีเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับมอบฉันทะ
- ในกรณีที่เป็นการประชุมแบบพบหน้ากัน บริษัทฯ กำหนดสถานที่จัดประชุมผู้ถือหุ้นให้อยู่ใจกลางเมืองเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้น ในกรณีที่เป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ บริษัทฯ จัดให้ระบบการประชุมผู้ถือหุ้นแบบอิเล็กทรอนิกส์มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

2. จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวมนโยบายด้านความหลากหลายและความเสมอภาค นโยบายความปลอดภัยด้านสารสนเทศ และนโยบายการแข่งขันทางการค้า ไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อไปนี้ได้แสดงอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

- นโยบายการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- นโยบายการรักษาข้อมูลความลับ
- นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ
- นโยบายการใช้คอมพิวเตอร์และความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- การบริหารจัดการความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จรรยาบรรณด้วยทรัพย์สินทางปัญญา
- นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน
- นโยบายการให้หรือรับของขวัญและการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม
- นโยบายด้านภาษี
- การป้องกันการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย
- นโยบายการแข่งขันทางการค้า
- การจัดซื้อ
- การทำธุรกรรมกับภาครัฐ
- นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
- นโยบายความหลากหลายและความเสมอภาค
- นโยบายการแจ้งเบาะแส
- นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ จัดเตรียมคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติแก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน รวมถึงเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดอบรมเรื่อง “การต่อต้านการทุจริตและจริยธรรมธุรกิจ” โดยผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมอบรมคิดเป็นร้อยละ 100

แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็น

กลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

3. การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง

3.1 พัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้องในปี 2564

การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ แนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ออกโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2565

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้กำหนด “นโยบายความหลากหลายและความเสมอภาค” ซึ่งแสดงอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้สมัครงานและพนักงานทุกคนได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและให้เกียรติในสถานที่ทำงานโดยไม่คำนึงถึงเพศและภูมิหลัง นอกจากนี้ในปี 2564 บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ กลไก มาตรการกำกับดูแล และการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ นโยบายนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวได้รับการคุ้มครองอย่างครบถ้วนตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

3.2 หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ยังมีได้นำมาปฏิบัติในปี 2564 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ 	<p>เนื่องจากการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ครบกำหนดวาระ โดยจะนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติในการประชุมผู้ถือหุ้น</p>
<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล 	<p>ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป กำหนดให้จัดประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการแบบรายบุคคลเป็นประจำทุกปี</p>
<ul style="list-style-type: none"> บริษัทควรจัดให้มีนโยบายคำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม 	<p>บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำให้แล้วเสร็จภายในปีนี้</p>

3.3 รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

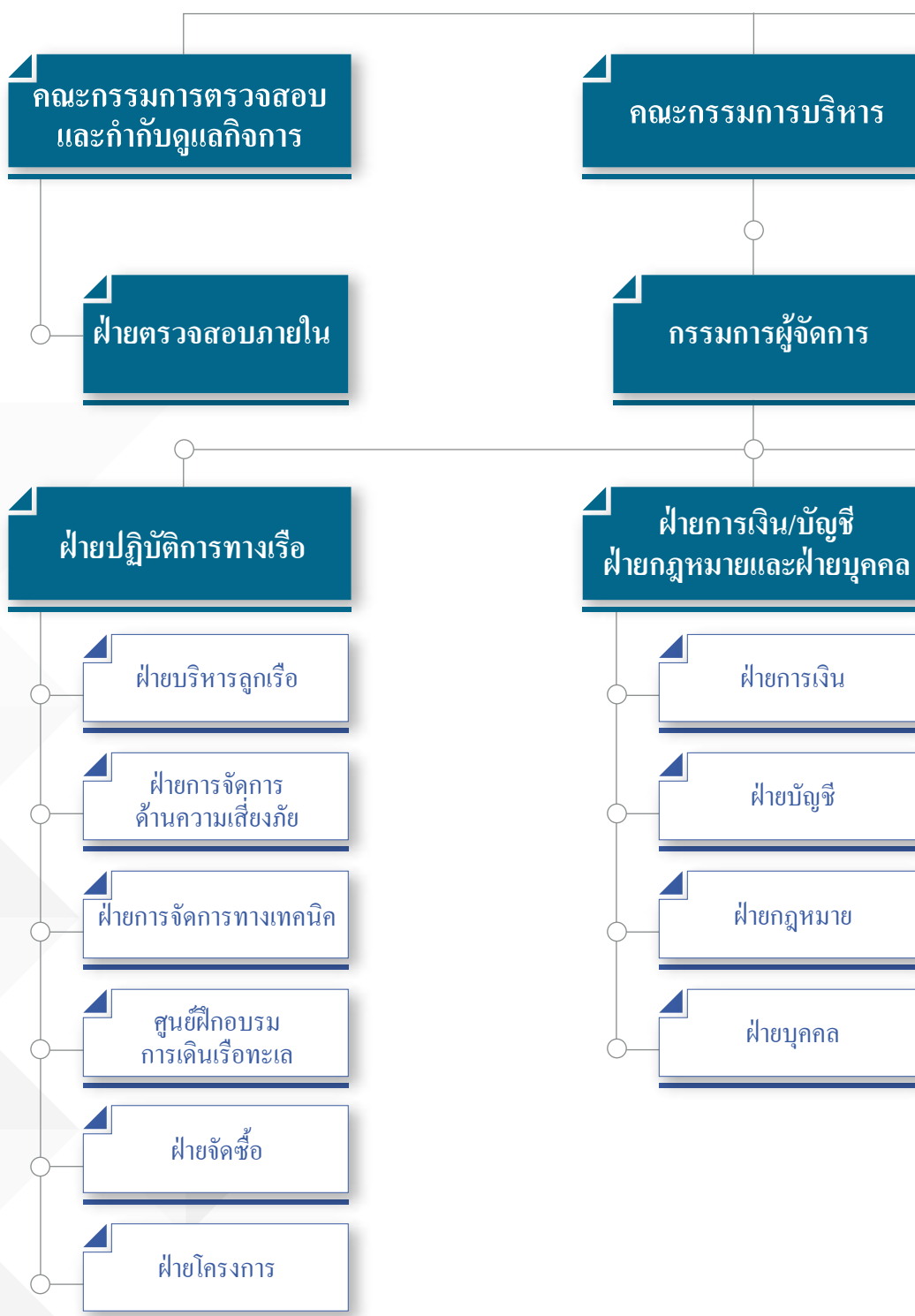
บริษัทฯ ได้รับรางวัล (หรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่าง ๆ) ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

SET Awards 2021- Outstanding Investor Relations Awards



- ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น (Outstanding Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท จากงาน SET Awards 2021
- 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) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 12 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2564 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น เป็นระยะเวลา 8 ปี สำหรับปี 2555 2556 2557 2558 2561 2562 2563 และ 2564 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 ชิปปิง 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” 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 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ค้ำยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” 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 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ค้ำยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับรางวัล “Asia Best Employer Brand Award” จากงาน the Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ประจำปี 2559

โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร



คณะกรรมการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหาร
ความเสี่ยง

คณะกรรมการพิจารณา
ค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหา

ฝ่ายการพาณิชย์

ฝ่ายกำหนด
เที่ยวการเดินทาง

ฝ่ายดูแลและติดตาม
รายได้จากการเดินทาง

ฝ่ายให้บริการ
บริหารการพาณิชย์

ฝ่ายบริหารความปลอดภัย
ระหว่างประเทศ

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

1.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนของธุรกิจบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด)

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการเงินและการลงทุน การเงินและการลงทุน กลยุทธ์ กฎหมาย และตลาดทุน คณะกรรมการบริษัทฯ มีมุมมองต่อเรื่องเพศว่าเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาความหลากหลาย จึงมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเสนอชื่อผู้สมัครหญิงเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการชาย จำนวน 7 ท่าน และกรรมการหญิง 5 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด) ทั้งนี้กรรมการหญิง จำนวน 3 ท่าน จากกรรมการหญิงทั้งหมด 5 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ

1.2 คณะกรรมการบริษัทฯ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
2. นายกำธร สีลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการอิสระ	8 กรกฎาคม 2563
4. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
5. นางลิน เชน ค็อก	กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2562
6. นายกิริต ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564
7. นางสาวนิชิตา ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564
8. นายอิชฎ์ชาญ ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2562
9. นายคุชรู คาลิ วาเดย์	กรรมการ	8 กรกฎาคม 2563
10. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
11. นายกอตัม คูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับกรรมการผู้จัดการ บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการได้แบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้กำหนดนโยบายและผู้บริหารจัดการนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และมีบทบาทหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- ปกป้องหาข้อบกพร่องกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่น ๆ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ซาห์
 - 3) นายอิชฎ์ชาญ ซาห์
 - 4) นายกอดัม คูรานา
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใด ๆ ให้หน่วยงานใดตุลาการพิจารณา

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

2. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 5 คณะ ได้แก่

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง 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 ศีลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นางลิน เชน ค็อก*	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่งโยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก 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. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ - การเงิน
3. นายประธาน มหาสิงห์	กรรมการ - เทคนิค

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใด ๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอ เพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. แต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้
12. พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

2.3 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนคณะกรรมการบริษัทฯ ในการกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมทั้งองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและติดตามความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล

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

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

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง
2. กำหนดกระบวนการเพื่อบรรเทาและจัดการความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์กร
3. กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ถูกนำมาพิจารณาในขั้นตอนการระบุความเสี่ยง
4. กำกับดูแลให้แน่ใจว่ามีการประเมินผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ รวมถึงมีวิธีการในการบรรเทาความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
5. ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
6. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร รวมถึงเสนอแนะกรอบดำเนินงานสำหรับการควบคุมภายใน
7. รายงานความเสี่ยงที่สำคัญ และความถี่ในการดำเนินการบรรเทาความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ

2.4 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 ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการ พิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภูวดี ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ขาห์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2.5 คณะกรรมการสรรหา

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

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

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

3. ผู้บริหาร

3.1 ผู้บริหารระดับสูง



คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายประชน มหาสิงห์	กรรมการ (เทคนิค)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2564 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายประชน มหาสิงห์	กรรมการ (เทคนิค)
4. นายชีลา โกปินาธาน	กรรมการ (การพาณิชย์)
5. นายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
6. นายนีลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
7. นายจันคร่าเซก้า สีวรามัน เวนกัทารามัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
8. นายซังการ์ จีรี ซังการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารจัดการเช่าเรือ)
9. นายมิชฮาจ ซาฟา	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)
10. นายนริส ลิขสิทธิ์พันธุ์	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
11. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
12. นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ
13. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
14. นางสาวนลินทิพย์ สานดินานนท์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

3.2 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน ซึ่งในระหว่างปี 2564 และปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 14 ท่าน (รวมกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงซึ่งเกษียณอายุงานในระหว่างปี) (ปี 2563: 13 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 68.72 ล้านบาท และ 60.89 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการสำหรับปี 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	ปี 2564	ปี 2563
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ		
• เงินเดือน	7.77	7.73
• โบนัส	-	-
• ค่าภาษีเงินได้	3.74	3.53
• ค่าตอบแทนกรรมการ	0.55	0.55
• ค่าตอบแทนอื่น ๆ	0.61	0.62
รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	12.67	12.43

3.3 ข้อมูลพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563

รายละเอียด	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563
รวมพนักงานทั้งหมด (คน)	129	129
รวมค่าตอบแทนพนักงาน (ล้านบาท)	217.68	229.27

ค่าตอบแทนพนักงานประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่น ๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ

4. ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

4.1 ข้อมูลของบุคคลต่าง ๆ ในบริษัทฯ

ชื่อ ประวัติ ประสบการณ์ และจำนวนหุ้นที่ถือของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ บุคคลที่รับผิดชอบฝ่ายบัญชีและการเงินสูงสุด บุคคลที่ดูแลฝ่ายบัญชี หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน และหัวหน้าฝ่ายกฎหมาย ได้แสดงอยู่ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้ รวมถึงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

4.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

คุณคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณกอตัม กูรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมล gk@preciousshipping.com

คุณสิรสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) โทรศัพท์ 66 2696 8854 อีเมล sirasa@preciousshipping.com
คุณสมปรรณนา เทพนาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

4.3 เลขานุการบริษัทฯ

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

4.4 ค่าสอบบัญชี

ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)
ค่าสอบบัญชี และค่าตอบแทนจากการให้บริการอื่น จ่ายให้กับบริษัท		
สำนักงาน อีวาย จำกัด		
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.10	2.10
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย และ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38	2.38
รวมค่าสอบบัญชี	4.48	4.48
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.18	0.09
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.88	0.88
• สำหรับการสอบทานรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน	-	0.48
รวมค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย	1.06	1.45
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด	5.54	5.93
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยในต่างประเทศ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	3.66	3.24
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ - จ่ายให้กับสำนักงานสอบบัญชีอื่น	0.96	0.90
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ สำหรับปี	10.16	10.07

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมขององค์กร ผลการทบทวนพบว่าสอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

รายงานการกำกับดูแลกิจการนี้ไม่เพียงแต่แสดงหลักการกำกับดูแลกิจการที่บริษัทฯ ปฏิบัติตาม แต่ยังรวมถึงผลการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2564

1. การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหานำเสนอรายชื่อผู้สมัครต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อแทนกรรมการที่เกษียณอายุการทำงาน หรือเพื่อดำรงตำแหน่งที่ว่าง

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้เข้มงวดกว่าที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง 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” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่อาจเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงินหรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

การสรรหาและคัดเลือกคณะกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการสรรหาทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

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

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการ บริษัทฯ) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่าน ในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากทีคณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหาเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลง เพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (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
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและอนุมัติ

กระบวนการในการสรรหาหรือแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัครตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหาลั่นกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัท อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

การเสนอชื่อกรรมการสำหรับปี 2564

บริษัทฯ ได้เชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ได้นำเสนอกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2564 ดังต่อไปนี้

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา | ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ |
| 2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ | กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 3. นายกิริติ ชำห์ | กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน |
| 4. นางสาวนิชิตา ชำห์ | กรรมการ |

คณะกรรมการบริษัท โดยคำแนะนำจากคณะกรรมการสรรหา มีความเห็นว่าควรให้กรรมการทั้ง 4 ท่านข้างต้นกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง กรรมการข้างต้นเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง และมีประสบการณ์อันกว้างขวางเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นที่คาดหมายว่าบริษัทฯ จะได้รับผลประโยชน์อย่างมากจากประสบการณ์ ข้อเสนอแนะและวิสัยทัศน์ของท่านเหล่านี้ที่จะได้นำมาสู่คณะกรรมการบริษัท

ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติการกลับเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมทั้ง 4 ท่าน ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยผู้ถือหุ้น 1 หุ้น มีสิทธิลงคะแนนเสียงได้ 1 คะแนน

2. การพัฒนากรรมการ

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

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการทุกคนเพิ่มพูนความรู้ผ่านการอบรมรวมถึงการเข้าร่วมสัมมนาที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และองค์กรชั้นนำอื่น ๆ เพื่อเพิ่มพูนความสามารถตามบทบาทหน้าที่ ในปี 2564 ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “การทบทวนกลยุทธ์” ร่วมกัน นอกจากนี้ การนำเสนอเนื้อหาโดยผู้บริหาร ยังมีการนำเสนอเรื่องแนวโน้มตลาดการเงินเรือ โดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรม

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่าง ๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปี 2564

กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	Panelist, Investment in Sustainable Recovery: Empirical Analysis, Lessons Learnt, and a Future Research Agenda	สถาบันธุรกิจระหว่างประเทศ (AIB) และการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD)
	Panelist, Trade Wars, Technology, and Global Value Chains	คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (UNESCAP)
	Participant, Virus/ Vaccine Dynamics/ Challenges in the Mekong Region: The Regionalisation Imperative?	สถาบันการศึกษาความมั่นคงและนานาชาติ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นายกอดัม คุรานา	Directors Certificate Program (DCP) Class 313/2021	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
	E-Learning CFO's Refresher Course	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานและองค์กรธุรกิจ	ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

บริษัทฯ ได้จัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 2 ท่านในปี 2563

3. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ

บริษัทฯ จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 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 2565

การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 5 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2564
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	ดีมาก
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2565

การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2565

4. การประชุมและคำตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ

4.1 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ นอกจากนี้กรรมการสามารถติดต่อกรรมการบริหารได้โดยตรงเมื่อต้องการคำชี้แจงเพิ่มเติม

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจัดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2564 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย												การประชุม สามัญ ประจำปี	
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด													
	คณะกรรมการ บริษัทฯ		คณะกรรมการ ตรวจสอบและ กำกับดูแล กิจการ		คณะกรรมการ บริหาร ความเสี่ยง		คณะกรรมการ บริหาร		คณะกรรมการ พิจารณา คำตอบแทน		คณะกรรมการ สรรหา			
	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	1/1	4/4											-	1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	1/1	4/4	-	4/4	-	4/4			1/1	1/1	1/1	1/1	-	1/1
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์	1/1	4/4									1/1	1/1	-	1/1
4. ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	1/1	4/4	-	4/4	-	4/4			1/1	1/1			-	1/1
5. นางลิน เชน ค็อก	1/1	4/4	-	4/4	-	4/4					1/1	1/1	-	1/1
6. นายชูชรู คล้า วาเดีย	1/1	4/4											-	1/1
7. นางสาวนิจิด้า ขาห์	-	5/5											-	1/1
8. นายกิริต ขาห์	1/1	4/4							1/1	1/1			-	1/1
9. นายอัยย์ชาญ ขาห์	1/1	4/4											-	1/1
10. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	1/1	4/4			-	4/4	14/14	-					-	1/1
11. นายกอดัม คูรานา	1/1	4/4					14/14	-					-	1/1
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	1/1	4/4											-	1/1
13. นายประธาน มหาสิงห์							14/14	-						
จำนวนครั้งของการประชุม	5 ครั้ง		4 ครั้ง		4 ครั้ง		14 ครั้ง		2 ครั้ง		2 ครั้ง		1 ครั้ง	
ร้อยละการเข้าประชุม	100		100		100		100		100		100		100	

สำหรับปี 2564 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

4.2 คำตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอคำตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดคำตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของ บริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปี

ในปี 2564 และ 2563 บริษัทฯ ได้เสนอคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นคำตอบแทนประจำและไม่มีคำตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

รายชื่อกรรมการ		ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
			2564			2563		
			คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
1.	นายธีระ วิภูชนิน*	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	-		-	0.60		0.60
2.	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**	ประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ	1.20		1.20	0.88		0.88
3.	นายกัธกร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการ ตรวจสอบและกำกับดูแล กิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
4.	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสนันต์***	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.28		0.28
5.	ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
6.	นางลิน เชน ค็อก	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
7.	นายอุษรุ คาดี วาเดีย	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8.	นางสาวนิชิตา ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
9.	นายกริต ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
10.	นายอภัยชาญ ขาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11.	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
12.	นายกอดัม กูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.55	0.41		0.41
13.	นางสาวสิริสา สุภาวสิน***	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.55	0.28		0.28
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี ****			7.25	0.80	8.05	6.85	0.80	7.65

* กรรมการที่เกษียณอายุในปี 2563 เนื่องจากมีอายุครบตามหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563

*** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2563

**** ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาส ให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2564	2563	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20	1.20	0.91	1.89	0.75	1.15	0.22	0.29	3.41	9.61
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.49	1.04	0.43	0.68	0.15	0.22	1.78	4.69
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.51	1.07	0.44	0.69	0.15	0.22	2.08	4.99
ผู้บริหารบริษัท	4.91	4.68	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
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแล กิจการ ***	0.20	0.20	0.38	0.99	0.32	0.93	0.04	0.65	1.40	2.01

- * เป็นค่าตอบแทนที่บริษัท จ่ายในแต่ละปี
- ** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด
เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2564
- *** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2564		ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20		0.84	1.80	0.74	1.24	0.23	0.25	2.77	9.35
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.51	1.10	0.46	0.74	0.18	0.27	1.52	4.81
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.52	1.06	0.46	0.72	0.18	0.21	1.70	4.99
ผู้บริหารบริษัท	4.91		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแล กิจการ ***	0.40		0.52	0.88	0.43	0.72	0.11	0.29	1.16	1.83
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20		0.35	0.65	0.31	0.56	0.05	0.14	0.85	1.46

- * เป็นค่าตอบแทนที่บริษัท จ่ายในแต่ละปี
- ** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด
เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2564
- *** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2563		ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม	ค่าตอบแทน ประจำ + เบี่ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20		0.78	1.19	0.61	0.96	0.11	0.14	8.68	10.27
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.37	0.71	0.32	0.55	0.08	0.13	1.09	3.91
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55		0.38	0.66	0.33	0.56	0.11	0.14	1.09	2.17
ผู้บริหารบริษัท	4.68		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแล กิจการ ***	0.40		0.39	0.69	0.38	0.71	0.13	0.16	0.88	1.38
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20		0.29	0.55	0.30	0.59	0.07	0.09	0.74	1.20

- * เป็นค่าตอบแทนที่บริษัท จ่ายในแต่ละปี
- ** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด
เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2564
- *** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด 10,001 - 50,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2564	2563	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20	1.20	0.98	1.73	0.75	1.33	0.20	0.22	4.30	6.49
กรรมการบริษัทที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.52	0.96	0.46	0.72	0.12	0.14	1.92	3.12
กรรมการบริษัทที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.58	1.11	0.48	0.95	0.12	0.14	2.08	3.70
ผู้บริหารบริษัท	4.91	4.68	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.56	1.03	0.54	1.01	0.08	0.36	1.90	2.57
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	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 ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2564

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

5. กำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹

บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ของบริษัทฯ

- 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) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละสิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท

(ข) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ปรับปรุงข้อมูลกรรมการที่ได้รับการเสนอชื่อแต่งตั้งให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกคนมีข้อมูลในการใช้พิจารณา ข้อมูลกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้แสดงอยู่ในรายงานประจำปี และเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในหัวข้อ “นโยบายการกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง คำสอบบัญชีกับ ค่าบริการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- 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 ได้อนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้จัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากบริษัทฯ มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2564 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยการจัดการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ในครั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่นพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และ มาตรฐานความปลอดภัยของระบบการควบคุมดูแลการประชุม

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้เชิญชวนให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ กำหนดให้มีการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 59 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อเข้าร่วมประชุมได้
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัติสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2565
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ วันที่ 12 มีนาคม 2564 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 38 วัน) บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นวันที่ 18 มีนาคม 2564 (จัดส่งล่วงหน้า 32 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวัน เป็นเวลา 3 วัน ติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการและ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทน ในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่าง ๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- บริษัทฯ จัดให้มีแนวปฏิบัติสำหรับการประชุม E-AGM ซึ่งจัดขึ้นวันที่ 19 เมษายน 2564
- 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” สำหรับวาระการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสรรหากรรมการ บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการลงคะแนนเพื่อคัดเลือกรกรรมการแต่ละท่านแยกกัน เพื่อความโปร่งใสในขั้นตอนการลงคะแนน
- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าระบบการประชุม E-AGM ที่บริษัทฯ เลือกใช้ มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย และจัดให้มีทีมเทคนิคที่คอยให้ความช่วยเหลือในกรณีผู้ถือหุ้นประสบปัญหาทางเทคนิคในช่วงก่อนหรือระหว่างการประชุม
- จัดให้มีฟังก์ชันคำถามในระบบการประชุม E-AGM เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามหรือเสนอข้อคิดเห็นแก่คณะกรรมการหรือเลขานุการบริษัทฯ ในระหว่างการประชุม โดยข้อซักถามจะถูกตอบในที่ประชุม
- ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM เพื่อลงทะเบียน แม้จะมีการเริ่มประชุมแล้ว เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีส่วนร่วม
- บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน
- กรรมการทุกท่าน ซึ่งรวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการสรรหา และกรรมการอิสระทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่าง ๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว

- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่าง ๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวิดีโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวิดีโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

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

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายเล็ก 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
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้น ๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น 1) ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ 2) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 และ 3) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 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 “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใด ๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกันแนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการและ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างค้ำประกันในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถชี้คัดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

- **ด้านผู้บริหาร :** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยคำตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของ

บริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมาย โดยคณะกรรมการบริษัทฯ

- **ด้านพนักงาน :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจราบรื่นและประสบความสำเร็จ บริษัทฯ ให้โอกาสในการจ้างงาน และความก้าวหน้าทางอาชีพที่เท่าเทียมกันโดยปราศจากอคติต่อเชื้อชาติ เพศ ศาสนา และอายุ บริษัทฯ ได้เน้นย้ำความตระหนักและความมุ่งมั่นในการให้ความสำคัญต่อความเท่าเทียมทางเพศ โดยจัดให้มีนโยบายความหลากหลายและความเสมอภาคแสดงไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานและผู้สมัครงานทุกคนได้รับการปฏิบัติด้วยความเป็นธรรมและให้เกียรติในสถานที่ทำงาน โดยไม่คำนึงถึงเพศและภูมิภาค ในเดือนตุลาคม 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือเพื่อเสริมสร้างพลังสตรี (Women's Empowerment Principles: WEPs) ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดย UN Global Compact และ UN Women ซึ่งเป็นหลักการที่เสนอแนวทางสำหรับธุรกิจในการส่งเสริมความเท่าเทียมกันทางเพศ และการเสริมสร้างพลังสตรี ในสถานที่ทำงาน ตลาด และชุมชน บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกฎหมาย บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของ เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ แม้ว่าผลตอบแทนบางอย่างกฎหมายจะไม่ได้กำหนด ผลตอบแทนของพนักงาน ขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มี ผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตรา ค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดย พิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัส ประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและ ลูกเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

- **ด้านนายหน้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และ เป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามนายหน้าด้วยความ เป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี ระหว่างกันในระยะยาว
- **ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่าง ๆ รวมทั้งปฏิบัติตาม วัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรับผิดชอบธนาคารผู้ให้กู้ทันที เพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน
- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้า ต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่าง เคร่งครัด

- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการประชาสัมพันธ์ที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย
- **ด้านคู่แข่งทางการค้า :** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่าง ๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- **ด้านชุมชนและสังคม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- **ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ :** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่า ภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้
- **ด้านสิ่งแวดล้อม :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อคน จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ
บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- **การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล
- **จรรยาบรรณด้วยทรัพย์สินทางปัญญา :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

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 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ บริษัทฯ จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับบริษัทฯ และธุรกิจของบริษัทฯ ข้อมูลบริษัทฯ และข้อมูลผลการดำเนินงานได้นำเสนอทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และช่องทางอื่น ๆ

ช่องทางการติดต่อกับนักลงทุนสัมพันธ์มี 3 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

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

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักวิเคราะห์	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations) Road shows	การให้สัมภาษณ์ แก่หนังสือพิมพ์ และทีวี	รวม
2564	69	19	11	14	113
2563	29	26	10	4	69
2562	15	52	13	5	85

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใด ๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายได้ไตรมาส
- 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

5.2 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

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และกรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 9 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการผู้หญิง 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ)

5.3 แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนการสืบทอดตำแหน่ง

5.4 ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ 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 ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ต่อไปนี้

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

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

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบ และปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้กำหนดนโยบายที่ครอบคลุมขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน และได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2564 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2565 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกันได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการเกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

2. การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

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

3. การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในกิจการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

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

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้ เข้าทำรายการซื้อขาย/โอนหุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (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

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

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

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

4. การต่อต้านการทุจริต (Anti-Corruption)

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชัน ทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

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

บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2564 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2564 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริต และคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใด ๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

5. นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy)

เพื่อยืนยันว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ 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 คริสตัลการ์เด้นคอนโดมิเนียม ซอยสุขุมวิท 4 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

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

การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆ ที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับ ตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้อัยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

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

การปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเป็นผู้ติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน เลขานุการบริษัทฯ ในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการชุดนี้ รวบรวมผลการปฏิบัติและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี รวมถึงสรุปผลและรายงานการละเมิดให้ผู้ถือหุ้นทราบในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีริเชียส จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศีลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นางลิน เชน ค็อก' และศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทั้งสามท่านได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่งเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2564 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่น่าเชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ในปี 2564 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางด้านเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- แบบประเมินตนเองเพื่อพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันจัดทำโดยแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC)
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

¹ ณ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 นางลิน เชน ค็อก มีความประสงค์จะขอลอนตัวจากการถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ดังนั้น วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของนางลิน เชน ค็อก จะสิ้นสุดลงที่การประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

การสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ให้ความสำคัญในการสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางการปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น และได้มีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมเพียงพอในงบการเงิน และภายใต้หัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้

ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอกได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายงานผลการสอบทานดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งได้มีการหารือและทบทวนรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2565 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2564 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานและเปรียบเทียบแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับวิธีปฏิบัติที่ดีตามแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2564 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอก โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่าง ๆ จากคณะกรรมการบริษัท

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาร่วมกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2563 : 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2564	ปี 2563
1. นายกำธร ศิลอ่อน	4/4	4/4
2. ศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์	4/4	4/4
3. นางลิน เชน ค็อก	4/4	4/4

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2565 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2565 ดังต่อไปนี้

1. นายเติมพงษ์ โปนพันธ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501) เป็นผู้สอบบัญชีแทนนางสาววิศุตา จริธนากร ซึ่งได้เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นระยะเวลา 7 ปีติดต่อกัน (ตั้งแต่ปี 2558 จนถึงปี 2564) ครบตามวาระสูงสุดตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. นายกฤษดา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)

3. นางพูนนารถ เผ่าเจริญ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 5238)

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

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

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชี ภายนอก สำหรับปี 2565 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2565 (ปีที่เสนอ)	ปี 2564
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.15 ล้านบาท	2.10 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อย ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38 ล้านบาท	2.38 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.11 ล้านบาท	0.18 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.91 ล้านบาท	0.88 ล้านบาท
รวม	5.55 ล้านบาท	5.54 ล้านบาท

การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำ การประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

บทสรุป : ตลอดปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตร กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่าต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ยังสามารถจัดทำและเปิดเผยงบการเงินได้ภายในระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด โดยไม่มีการขอขยายระยะเวลา

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2564 และ การเปิดเผยข้อมูลของ บริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
ของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

นายไถธีร สีลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

14 กุมภาพันธ์ 2565

รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2564 คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหาร จำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม คุรานา กรรมการ (การเงิน) และนายประธาน มหาสิงห์ กรรมการ (เทคนิค)

ในระหว่างปี 2564 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 14 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ



นายกอตัม คุรานา
กรรมการบริหาร

14 กุมภาพันธ์ 2565

รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และกรรมการผู้จัดการ ดังนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ นางลิน เชน ค็อก¹ และนายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารความเสี่ยง 4 ท่าน เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ เพื่อสนับสนุนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ติดตามกิจกรรมการดำเนินงานของธุรกิจหลักและอุตสาหกรรมการเงินอย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุปัจจัยความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และความเสี่ยงด้านความยั่งยืน ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ตลอดจนมาตรการบรรเทาความเสี่ยง ที่มีอยู่ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบเชิงลบของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่างๆ ทั้งนี้มาตรการบรรเทาความเสี่ยง และเหตุการณ์ความเสี่ยงสำคัญต่าง ๆ ได้รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สำหรับปี 2564 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่โดยพัฒนากรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน
ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
14 กุมภาพันธ์ 2565

¹ ณ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 นางลิน เชน ค็อก มีความประสงค์จะขอลอนตัวจากการถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ดังนั้น วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยงของนางลิน เชน ค็อก จะสิ้นสุดลงที่การประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือนางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศิลาอ่อน และนางลิน เชน ค็อก ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และนางลิน เชน ค็อก¹ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง กรรมการสรรหาทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการสรรหา) คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2564 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอข้อบกพร่องเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง 31 ธันวาคม 2563 ทั้งนี้ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอข้อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่สมควรจะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2564 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่สมควรจะกลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับปี 2564 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา
ของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์
ประธานคณะกรรมการสรรหา

14 กุมภาพันธ์ 2565

¹ ณ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 นางลิน เชน ค็อก มีความประสงค์จะขอลาออกจาก การถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการศึกษาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ดังนั้น วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาของนางลิน เชน ค็อก จะสิ้นสุดลงที่การประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ชำห์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 นายกิริต ชำห์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระเป็นระยะเวลาสองปี ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง กรรมการพิจารณาคำตอบแทนทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2564 โดยพิจารณาจากคำตอบตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2564 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ สำหรับปี 2564 ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2564 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศิลาอ่อน
ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
14 กุมภาพันธ์ 2565

การควบคุมภายใน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการเพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้น ๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission 2013 (COSO 2013) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน 3 ประการคือ การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานอื่น ๆ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย 5 องค์ประกอบสำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสม จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และนโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่าง ๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า การทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

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

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่าง ๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่าง ๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืนในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ ทุกหน่วยงานต้องตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำและทันเวลาเพื่อใช้ตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ บริษัทฯ ได้ใช้ซอฟต์แวร์ที่มีการเข้ารหัสในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่สำคัญ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ และสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ นอกจากนี้ ผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานมีรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลการประเมินที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัท ในอนาคต นอกจากนี้ บริษัท มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2564 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัท ต่อระบบการควบคุมภายในของบริษัท

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทเห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในเรื่องผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัท และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสมและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัท ประจำปี 2564 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มีได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในและหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

บริษัท มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัท ได้ดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในทุกเรื่อง เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีอำนาจในการคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ประวัตินางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัท จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนด และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางปฏิบัติของบริษัท อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของบริษัท ทั้งนี้ ประวัตินางสาวสิริสา สุภาวสิน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป

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

บริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 9 รายการ โดยแบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

ประเภทของรายการ	รายละเอียด	จำนวนรายการที่เกี่ยวข้องกัน
รายการเกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ อสังหาริมทรัพย์ (2) ค่าโดยสารเครื่องบิน (3) ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม (4) ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย (5) ค่าบริการขนส่ง (6) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศที่สำนักงานและ คอนโดมิเนียมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (7) รายได้ค่านายหน้า และ (8) ค่าบริการซอฟต์แวร์	8
รายการเกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3	รายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี	1
	รวม	9

ทั้งนี้ รายละเอียดของรายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้น สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันมีดังต่อไปนี้

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			เหตุผลในการทำรายการ	แนวโน้มในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565
		ณ 31 ธ.ค. 2564	ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562		
รายการเช่าสำนักงาน	<p>บริษัท ยูนิسترทซ์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิسترทซ์ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท ยูนิسترทซ์ จำกัด ของนางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564: ร้อยละ 67.75 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว นายอภินันท์ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิسترทซ์ จำกัด 	2.05	2.22	2.20	สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรมเช่นเดียวกันกับปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากสำนักงานมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์	<p>บริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด นายอภินันท์ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิسترทซ์ จำกัด 	0.30	0.45	0.30	การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย (ที่อยู่อาศัยของพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการบริหารทรัพย์สินของบริษัทย่อย	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรมเช่นเดียวกันกับปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากบริการเหล่านี้มีความจำเป็นต่อธุรกิจของบริษัทฯ
รายการซื้อตัวเครื่องบิน	<p>บริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด ของนางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564: ร้อยละ 58.13 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	-	0.25	4.99	โดยปกติการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปยังประเทศของยุโรป ตัวเครื่องบินยังมีความจำเป็นสำหรับการเดินทางของลูกเรือเพื่อไปทำงานบนเรือและการเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่าง ๆ ทั่วโลกเมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท เอมบีที ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ นอกจากนี้การที่มีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ทำให้สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ	หากสถานการณ์ COVID-19 ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ คาดว่า รายการนี้จะมีมูลค่าลดลง (หรืออาจจะไม่มี) ในปี 2565 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับธุรกิจของบริษัทฯ
ค่าบริการรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	<p>บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของนางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว นายอภินันท์ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด 	0.09	0.22	0.67	การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ การซื้อหรือคิดตั้งเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องเพื่อพักผ่อนมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและการให้บริการ	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรมบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศที่มีความคล้ายคลึงหรือดีกว่าปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในปี 2565 คาดว่าจะไม่มีการจัดหาเครื่องปรับอากาศใด ๆ เนื่องจากเครื่องปรับอากาศใหม่เพิ่งได้รับการติดตั้ง
ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศ	<p>บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของนางสาวนิจิตต์ ขำ และนายอิมภูษายุ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว นายอภินันท์ ขำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด 	1.35	8.94	1.26		

ลักษณะรายการ	บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			เหตุผลในการทำการ	แนวโน้มในการทำการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565
		ณ 31 ธ.ค. 2564	ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562		
การใช้บริการ โรงแรมและ การบริหารจัดการ	<p>บริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด</p> <p>ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นางสาวณิชา หาด และนายณิชา หาด ในฐานะกรรมการ กรรมการของบริษัท เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาวณิชา หาด และนายณิชา หาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ร้อยละ 85.93 ของหุ้นออก และชำระแล้ว นายสุวิทย์ ลาดี วาเคีย และนายกริต หาด ในฐานะกรรมการ ของบริษัท เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด 	25.40	4.53	0.62	<p>ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการของโรงแรมอวานี เอเทรียม กรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นเจ้าของ (เช่น การจัดประชุม ผู้ถือหุ้น และการประชุมอื่น ๆ) และเป็นสถานที่กักตัวทางเลือก (Alternative State Quarantine - ASQ) สำหรับพนักงานและลูกเรือ ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินงาน ธุรกิจของบริษัท และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขัน ทางด้านราคา และการให้บริการ ในปี 2564 มีลูกเรือจำนวน 546 คน (ปี 2563 : 104 คน) เข้าพักที่โรงแรม อวานี เอเทรียม กรุงเทพมหานคร เป็นสถานที่กักตัวทางเลือก (ASQ) เนื่องจากการผลัดเปลี่ยนลูกเรือ โดยเข้าพักเป็นเวลา 7 วัน 10 วัน หรือ 14 วันต่อราย ตามที่รัฐบาลไทย กำหนด บริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริการโรงพยาบาลเอกชนและค่าบริการแก่ บริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นจำนวนเงิน 21.46 ล้านบาท นอกจากนี้ เนื่องจากกรุงเทพมหานครประสบปัญหาการติดเชื้อ COVID-19 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก บริษัทฯ ได้เน้นหลีกเลี่ยงการต้อนรับแขก โดยบริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด ได้งดให้บริการโรงแรมอวานี เอเทรียม บริษัทฯ ได้ลดจำนวน 60,000 กล้อง จัดเตรียมโดยโรงแรมอวานี เอเทรียม มอบให้แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบในเขตหัวขวาง และคลองเตย เป็นระยะเวลา 3 เดือน (สิงหาคม - ตุลาคม 2564) บริษัทฯ ได้จ่ายค่าจัดซื้อ ข้าวกล่องแก่บริษัท แมกซ์วัน บิลเดอร์ส จำกัด เป็นจำนวนเงิน 3.5 ล้านบาท</p>	แนวโน้มในการทำการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565
ค่าเบี่ยงเบน	<p>บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์ เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด</p> <p>ความเกี่ยวข้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> นายณิชา หาด ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็น กรรมการของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด นางสาวณิชา หาด ในฐานะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของ บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกริต หาด ซึ่งเป็น กรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องนางสาวณิชา หาด ซึ่งเป็นการ นางสาวณิชา หาด และนายณิชา หาด ซึ่งเป็นการรวมการ ของบริษัทฯ สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท อินชัวร์ เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาว ณิชา หาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 : ร้อยละ 48.66 ของหุ้นออกและชำระแล้ว 	2.67	3.22	2.63	<p>การประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ การประกันภัยความรับผิด สำหรับกรรมการและพนักงาน และการประกันภัยสำหรับรถยนต์และทรัพย์สิน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานธุรกิจปกติของบริษัทฯ และ บริษัทย่อย เนื่องจากการประกันภัยมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด ในการทำการบริการนี้โดยพิจารณาจาก ความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและการให้บริการ หลังจากที่ได้ เปรียบเทียบเปรียบเทียบกันแล้วและพิจารณาจากตัวแทนประกันภัยอื่น ๆ ใน ตลาด</p>	รายการและเงื่อนไขในการทำธุรกรรมเช่นเดียวกันกับหรือดีกว่าปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงาน ธุรกิจของบริษัทฯ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			เหตุผลในการทำการ	แนวโน้มในการทำการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565
		ณ 31 ธ.ค. 2564	ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562		
บริการขนส่งทางอากาศ	บริษัท เอ็มเจ็ต จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน <ul style="list-style-type: none"> นางสาวนิธิดา ขำ และนายภริต ขำ ในฐานกรรมการของบริษัท เป็นกรรมการของบริษัท เอ็มเจ็ต จำกัด นางสาวนิธิดา ขำ และนายณัฐชาญ ขำ ในฐานกรรมการของบริษัท เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เอ็มเจ็ต จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท เอ็มเจ็ต จำกัด ของนางสาวนิธิดา ขำ และนายณัฐชาญ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 : ร้อยละ 17 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	0.47	-	-	ในปี 2564 บริษัท ฟรีชีส ฟลาวเวอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยใน ประเทศไต้หวันของบริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งทางอากาศของบริษัท เอ็มเจ็ต จำกัด สำหรับขนส่งอะไหล่จากประเทศสิงคโปร์ไปยังเมืองมาปูโร หมู่เกาะมาร์แชลล์ เนื่องจากเรือมัลลิกา นารี ซึ่งเป็นเรือของบริษัท ฟรีชีส ฟลาวเวอร์ส จำกัด ประสบปัญหาเครื่องยนต์ขัดข้องใน มหาสมุทรแปซิฟิก	รายการนี้เป็นรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ซึ่งบริษัทฯ คาดการณ์ว่าไม่มี รายการธุรกรรมเช่นนี้เกิดขึ้น ในปี 2565
ค่าบริการซอฟต์แวร์	Eka Software Solutions Pte Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ความเกี่ยวข้องกัน <ul style="list-style-type: none"> นายณัฐชาญ ขำ ในฐานกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของ Sybex Pte Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของ Eka Software Solutions Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์ สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Sybex Pte Ltd. ของนายณัฐชาญ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 : ร้อยละ 26.44 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว นายภริต ขำ ในฐานกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ ของ Eka Software Solutions Pte Ltd. และ Sybex Pte Ltd. 	0.17	-	-	บริษัทฯ ได้ซอฟต์แวร์ซึ่งให้บริการโดย Eka Software Solutions Pte Ltd. สำหรับจัดเก็บข้อมูล วัสดุ และรายงานผลข้อมูลสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social, Governance: ESG) ภายใต้กรอบการรายงานตามมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อให้ตรงกับความต้องการที่หลากหลายของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ได้เลือกใช้บริการของ Eka Solution Systems Pte Ltd. โดยพิจารณาจากความเชี่ยวชาญ ความสามารถในการแข่งขันทางด้านการเงิน และการให้บริการ เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทอื่น	จากการที่ทั่วโลก รวมถึงบริษัทฯ ให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลมากขึ้น รายการและเงื่อนไขการทำการเช่นเดียวกันกับปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากเป็นรายการจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
รายได้ค่าโฆษณา	บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี พาร์เทอริง พิตีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ ความเกี่ยวข้องกัน <ul style="list-style-type: none"> นายณัฐชาญ ขำ ในฐานกรรมการของบริษัทฯ และบริษัท เกรท เซอร์คิล จิปปิงเอเนอจี จำกัด เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของ Eastern Energy Inc Ltd., ประเทศปานามา ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 100) ของ Eastern Energy Chartering Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์ สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Eastern Energy Chartering Pte Ltd. ของนายณัฐชาญ ขำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 : ร้อยละ 90 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	-	0.24	3.70	บริษัท เกรท เซอร์คิล จิปปิง เอเนอจี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับรายได้ค่าโฆษณา จากบริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี พาร์เทอริง พิตีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ จากการให้บริการจัดหาเรือและ การบริหารเรือขนส่งสินค้า รายได้นี้รวมอยู่ในรายได้ของบริษัทย่อย อีกราคานายหน้าฟรีที่เรียกเก็บจาก บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์จี พาร์เทอริง พิตีอี จำกัด เป็นอัตราที่เทียบเคียงกับอัตราตลาดจากนายหน้านอก สำหรับการให้บริการในอัตราเช่นเดียวกันกับบริษัทอื่นสำหรับการทำธุรกรรมที่คล้ายกันกับลูกค้ารายอื่น	รายการและเงื่อนไขการทำการธุรกรรมเช่นเดียวกันกับหรือต่ำกว่าปี 2564 จะยังคงมีต่อไปในปี 2565 เนื่องจากเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ลักษณะรายการ	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)			เหตุผลในการทำการการ	แนวโน้มในการทำการการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565
		ณ 31 ธ.ค. 2564	ณ 31 ธ.ค. 2563	ณ 31 ธ.ค. 2562		
การซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคารชุดเพรสติจ ทาวเวอร์ส ตั้งอยู่ เลขที่ 168/20 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	บริษัท กรท เซอร์คิล ซิปโป้ง เอเจนซี จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ ความเกี่ยวข้องกัน <ul style="list-style-type: none">นายชาติ มอยนุดดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทฯ บริษัทย่อย อม้ง ปิจจุบัน นายชาติติด ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 131,486,275 หุ้น (ร้อยละ 8.43) และถือหุ้นของบริษัทฯ ต่อจำนวน 1 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และนางวิรัชลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของนายชาติติด ทั้งนี้ นายชาติติด และ นางวิรัชลักษณ์ มีฐานะเป็นคู่สามีภรรยาในการทำการการนี้	-	-	13.35	ในปีปัจจุบันห้องชุดทั้งหมดของบริษัทย่อยมีผู้ซื้อ และเพื่อเป็นการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติมให้แก่พนักงานชาวมาเลเซีย (รวมถึงครอบครัวของพนักงานดังกล่าว) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการสืบทอดตำแหน่ง บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อห้องชุดเพิ่มเติมอีกหนึ่งห้องหนึ่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีห้องชุดใด ๆ วางลงและไม่ได้มีพนักงานของบริษัทฯ อยู่อาศัยนั้น บริษัทฯ สามารถปล่อยห้องชุดดังกล่าวให้เช่าในตลาดได้ ราคาซื้อทรัพย์สินเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 13.25 ล้านบาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาดซึ่งอยู่ที่ 13.50 ล้านบาท (54,000 บาทต่อตารางเมตร) ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 จัดทำโดยบริษัท อเมริกัน เอเพรวัล (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมินอิสระที่อยู่ในรายชื่อบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์	-

นโยบายหรือแนวโน้มการทำการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคตอย่างมีประวัติ โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ที่กำหนดขึ้น อีกทั้ง การทำการการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำการการกับบุคคลภายนอก (Arm's-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกักกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกักกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกักกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2565 คณะกรรมการตรวจสอบและกักกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาด สมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกักกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปโดยยึดอัตราค่าตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงินและรายงานประจำปีของบริษัทฯ



ผลการดำเนินงานทางการเงิน



รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปีงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ในนามของคณะกรรมการ
บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

14 กุมภาพันธ์ 2565

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงิน โดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงิน โดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทข้าพเจ้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเหมาลำ เป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่ กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของ กลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความคิดปกติที่อาจ เกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่ควรรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่เมื่อถึงดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องวันแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการคำนวณอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

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

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้อ้างไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



วิสุทธา จริยชนากร

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 14 กุมภาพันธ์ 2565

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	2,468,209,354	1,100,490,204	537,947,101	612,724,314
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7, 8	175,329,039	168,701,268	2,061,657,283	3,648,305,236
น้ำมันเชื้อเพลิง		21,575,202	34,626,909	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	19, 35	-	515,862,197	-	515,862,197
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		30,065,102	27,222,610	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		8,120,546	9,828,095	-	-
น้ำมันหล่อลื่น		76,348,181	45,690,580	-	-
อื่น ๆ		29,861,416	35,468,103	16,795,122	14,632,864
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		144,395,245	118,209,388	16,795,122	14,632,864
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,809,508,840	1,937,889,966	2,616,399,506	4,791,524,611
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	9	119,999,498	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	10	-	-	2,571,251,793	3,378,394,114
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	35	8,452,494	17,838,406	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	7,810,885,894	7,020,259,208
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12	91,237,864	74,311,329	-	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	13	14,705,103	16,295,352	14,705,103	16,295,352
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	20,284,980,785	19,124,559,416	8,122,486	7,611,177
สินทรัพย์สิทธิการให้	20	20,997,859	24,158,589	18,078,364	20,368,392
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15	6,371,093	6,905,670	6,089,865	6,584,635
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรือสินค้า		27,707,403	46,246,717	-	-
ต้นทุนสัญญาเรือค้ำประกัน	17	143,370,720	145,482,410	-	-
อื่น ๆ		3,169,593	3,158,633	2,395,091	2,396,230
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		174,247,716	194,887,760	2,395,091	2,396,230
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		20,720,992,412	19,458,956,522	10,431,528,596	10,451,909,108
รวมสินทรัพย์		23,530,501,252	21,396,846,488	13,047,928,102	15,243,433,719

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	105,315,282	113,675,898	1,263,537	281,220
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	2,537,687,814	1,825,508,984
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		88,778,986	83,066,645	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		62,205,894	80,160,675	885,416	23,035,048
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี					
		98,012,687	-	68,706,512	-
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		354,312,849	276,903,218	2,608,543,279	1,848,825,252
รายได้รับล่วงหน้า		86,911,294	606,063,035	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	1,408,602,518	1,500,006,906	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	-	935,514,642	-	935,514,642
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	5,418,838	5,325,635	4,207,231	4,136,935
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	35	3,995,773	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		13,676	1,594,084	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		57,341,601	13,898,776	50,413,753	9,217,788
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,916,596,549	3,339,306,296	2,663,164,263	2,797,694,617
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี					
		196,025,373	-	137,413,024	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ภายในหนึ่งปี	18	6,809,259,448	4,730,340,297	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	-	2,855,650,470	-	2,855,650,470
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ภายในหนึ่งปี	20	14,377,261	19,538,932	12,862,752	16,864,357
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	35	11,237,536	82,621,251	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	27	3,470,971	1,965,935	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	21	39,225,204	67,069,060	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	22	175,293,042	166,063,671	129,466,640	124,997,299
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		7,248,888,835	7,923,249,616	279,742,416	2,997,512,126
รวมหนี้สิน		9,165,485,384	11,262,555,912	2,942,906,679	5,795,206,743

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2564	2563	2564	2563
ส่วนของผู้อถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ		1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
หุ้นมูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ		1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
หุ้นมูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
ส่วนเกินทุน					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	23	155,929,186	103,952,060	155,929,186	103,952,060
- บริษัทย่อย	23	420,420,000	420,420,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	24	36,261,237	17,769,466	36,261,237	17,769,466
ยังไม่ได้จัดสรร		10,471,445,662	7,626,094,265	5,423,178,688	5,904,977,010
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้อถือหุ้น					
		(418,712,005)	(1,733,611,140)	790,017,122	(278,106,750)
ส่วนของผู้อถือหุ้นของบริษัทฯ					
		14,364,979,270	10,134,259,841	10,105,021,423	9,448,226,976
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ					
		36,598	30,735	-	-
รวมส่วนของผู้อถือหุ้น					
		14,365,015,868	10,134,290,576	10,105,021,423	9,448,226,976
รวมหนี้สินและส่วนของผู้อถือหุ้น					
		23,530,501,252	21,396,846,488	13,047,928,102	15,243,433,719

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	7,722,877,287	2,874,426,465	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	888,876,146	851,870,074	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	8,611,753,433	3,726,296,539	-	-
รายได้จากการให้บริการ	8	3,632,948	3,766,377	90,899,139
รายได้ดอกเบี้ย	1,870,185	8,523,278	181,561,985	191,560,220
รายได้เงินปันผล	11	509,281	-	1,246,583,113
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	194,370,139	-	185,399,483	-
กำไรจากการปรับมูลค่าชุดกรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,041,074	-	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	11,991,915	-	13,713,928
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	6,702,483
รายได้อื่น	1,117,433	479,579	711,625	15,351
รวมรายได้	8,814,294,493	3,751,057,688	1,705,155,345	350,695,271
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,774,511,844	1,557,391,220	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	110,688,544	163,171,189	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	200,298,325	288,483,387	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,085,498,713	2,009,045,796	-	-
ค่าเสื่อมราคา	14, 20	1,213,654,309	1,213,009,012	8,203,397
ต้นทุนการให้บริการ	5,358,997	3,980,753	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8	407,870,640	278,688,209	233,167,551
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8	172,977,473	56,924,197	167,805,999
ขาดทุนจากสัญญาประกันซื้อไฟฟ้า	16	-	868,716,922	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	7, 10	(8,776,627)	9,009,676	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	14,743,899	-	11,054,460
ขาดทุนจากการปรับมูลค่าชุดกรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	1,018,311	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	68,667,974	-	11,786,995	-
รวมค่าใช้จ่าย	3,945,251,479	4,455,136,775	420,963,942	1,171,339,658
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	4,869,043,014	(704,079,087)	1,284,191,403	(820,644,387)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12, 1	22,798,670	10,813,223	-
ต้นทุนทางการเงิน	25	(415,226,947)	(597,148,713)	(136,411,196)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,476,614,737	(1,290,414,577)	1,147,780,207	(1,108,338,478)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	27	(1,682,458)	(4,441,846)	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	4,474,932,279	(1,294,856,423)	1,147,780,207	(1,108,338,478)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,474,929,926	(1,294,854,929)	1,147,780,207	(1,108,338,478)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	2,353	(1,494)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	4,474,932,279	(1,294,856,423)	1,147,780,207	(1,108,338,478)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	29			
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2.87	(0.83)	0.74	(0.71)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	4,474,932,279	(1,294,856,423)	1,147,780,207	(1,108,338,478)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ - สุทธิจากภาษีเงินได้	(4,121,925)	(1,690,350)	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	84,294,806	(228,797,964)	10,166,459	(178,170,062)
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	(1,511,483)	68,344,830	(2,730,051)	66,292,774
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	78,661,398	(162,143,484)	7,436,408	(111,877,288)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	(3,425,444)	(751,918)	(3,425,444)	(751,918)
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	1,239,666,691	33,039,987	1,064,112,908	21,039,779
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	1,236,241,247	32,288,069	1,060,687,464	20,287,861
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,314,902,645	(129,855,415)	1,068,123,872	(91,589,427)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	5,789,834,924	(1,424,711,838)	2,215,904,079	(1,199,927,905)
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,789,829,061	(1,424,710,302)	2,215,904,079	(1,199,927,905)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	5,863	(1,536)	-	-
	5,789,834,924	(1,424,711,838)	2,215,904,079	(1,199,927,905)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีซิชั่น ธิฟท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

งบการเงินรวม														(หน่วย: บาท)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ														
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น														
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น														
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าสิ่งลงทุนใน														
ทุนเรือนหุ้นออกและชำระแล้ว	กำไรสะสม				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
	จัดสรรแล้ว				ส่วนเกินมูลค่าหุ้น				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	523,320,000	17,696,466	8,818,122,194	-	(1,294,854,929)	-	139,019,746	(65,515,474)	11,558,970,143	32,271	11,559,002,414
-	-	-	-	-	-	-	-	(1,294,854,929)	-	-	-	(1,294,854,929)	(1,494)	(1,294,856,423)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	(1,294,854,929)	-	-	-	(1,294,854,929)	(42)	(129,855,415)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,536)	(1,424,711,838)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	420,420,000	17,769,466	7,626,094,265	(73,000)	7,626,094,265	(751,918)	(89,778,218)	2,829,356	10,134,259,841	30,735	10,134,290,576
1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	420,420,000	17,769,466	7,626,094,265	(73,000)	7,626,094,265	(751,918)	(89,778,218)	2,829,356	10,134,259,841	30,735	10,134,290,576
1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	103,952,060	420,420,000	17,769,466	7,626,094,265	(73,000)	7,626,094,265	(751,918)	(89,778,218)	2,829,356	10,134,259,841	30,735	10,134,290,576
-	-	-	-	-	-	-	-	4,474,929,926	-	-	-	4,474,929,926	2,553	4,474,932,279
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,314,899,135	3,510	1,314,902,645
-	-	-	-	-	-	-	-	4,474,929,926	-	-	-	5,789,829,061	5,863	5,789,834,924
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,559,109,632)	-	(1,559,109,632)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท 프리เชีย스ชีพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
 บม.แสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)
 ดำเนินการปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

[illegible]

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	4,476,614,737	(1,290,414,577)	1,147,780,207	(1,108,338,478)
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,214,915,813	1,214,072,572	9,391,878	8,749,561
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(8,776,627)	9,009,676	-	28,582,361
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	4,714,343
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาารัดจ่าย	17,780,093	17,390,156	-	-
ขาดทุนจากสัญญาประกันภัย	-	868,716,922	-	860,601,697
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	26,378	15,379	16,975	15,378
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(734,380)	(134,135)	(711,589)	(15,338)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(22,798,670)	(10,813,223)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(11,763,717)	(786,045)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	12,329,100	14,005,110	7,526,416	9,303,207
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(15,210,775)	3,729,763	(8,160,264)	2,740,436
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	14,839,208	18,335,505	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	389,687,738	580,264,012	132,950,986	279,639,763
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	217,819	4,689,483	217,819	4,689,483
รายได้เงินปันผล	(509,281)	-	(1,246,583,113)	(48,808,160)
(กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	68,667,974	(11,991,915)	11,786,995	(13,713,928)
(กำไร) ขาดทุนจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	(1,041,074)	1,018,311	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	(6,702,483)
รายได้ดอกเบี้ย	-	-	(180,668,778)	(186,536,220)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,680,297	1,665,893	1,680,297	1,665,893
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,135,924,633	1,418,772,887	(124,772,171)	(163,412,485)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	15,506,027	5,531,578	1,949,966,518	(205,473,923)
น้ำมันเชื้อเพลิง	18,830,573	148,968,348	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(10,372,746)	21,921,684	(1,276,891)	766,322
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	1,627,747	-	1,627,747
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	70,978,907	(243,361,663)	578,456,760	411,384,624
รายได้รับล่วงหน้า	(563,441,815)	537,873,946	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	41,263,982	(10,193,834)	41,109,193	(4,091,734)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	191,128,118	(13,612,347)	133,064,143	(13,612,347)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,899,817,679	1,867,528,346	2,576,547,552	27,188,204
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(4,388,883)	(3,565,150)	(1,552,347)	(1,215,836)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,895,428,796	1,863,963,196	2,574,995,205	25,972,368

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้ออาคารชุด อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(255,979,214)	(272,940,951)	(3,459,740)	(4,450,930)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	734,388	163,726	711,594	44,903
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	-	(1,260,994)	-	(904,878)
เงินสดรับจากสัญญาประกันภัย	-	1,269,067,500	-	1,269,067,500
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	1,361,157,084	540,177,755
เงินปันผลรับ	19,890,961	2,057,537	1,246,583,113	48,808,160
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(235,353,865)	997,086,818	2,604,992,051	1,852,742,510
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น	(119,999,498)	-	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(415,463,566)	(592,998,193)	(155,943,491)	(297,815,939)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(74,172,066)	(16,019,379)	-	-
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(6,435,368)	(5,828,956)	(5,050,400)	(4,820,439)
เงินสดจ่ายตราสารอนุพันธ์	(61,397,576)	(20,027,323)	-	(18,305,310)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	4,397,359,535	1,717,826,610	-	-
จ่ายเงินต้นเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,429,562,520)	(980,121,482)	-	-
จ่ายเงินต้นเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,584,605,203)	(1,656,434,867)	-	-
จ่ายเงินหุ้นกู้สุทธิ	(3,569,217,818)	(1,374,794,550)	(3,569,217,818)	(1,374,794,550)
เงินปันผลจ่าย	(1,559,109,632)	-	(1,559,109,632)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,422,603,712)	(2,928,398,140)	(5,289,321,341)	(1,695,736,238)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	130,247,931	(13,342,598)	34,556,872	(13,505,049)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	1,367,719,150	(80,690,724)	(74,777,213)	169,473,591
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,100,490,204	1,181,180,928	612,724,314	443,250,723
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	2,468,209,354	1,100,490,204	537,947,101	612,724,314

ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด

รายการที่มีใช้เงินสด

เงินที่ตรงจากบริษัทย่อยลดลงจากการหักกลับกับเงินคืนทุน	-	-	-	369,479,205
---	---	---	---	-------------

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

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

1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ สถานการณ์ดังกล่าวอาจนำมาซึ่งความไม่แน่นอนและผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของการดำเนินธุรกิจ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประเมินการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่าง ๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่างบการเงินดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2564	2563
			ร้อยละ	ร้อยละ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ฟรีเซียส เมททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเซียส มินเนอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเซียส ไคมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ฟรีเซียส การ์เนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ฟรีเซียส แคลปีดอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2564	2563
			ร้อยละ	ร้อยละ
27. บริษัท พรีเมียม ออเนเมนท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
29. บริษัท พรีเมียม วินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
33. บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
34. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางค่านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
36. บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด*	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	-	100.00
37. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
38. บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
39. บริษัท พรีเมียม ธอทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
40. บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท พรีเมียม สปาร์กส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
42. บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
43. บริษัท พรีเมียม บริจาสส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
46. บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท พรีเมียม ซอนเนทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด**	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท พรีเมียม วิสคอม ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท เอบีซี วัน ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท เอบีซี ทู ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2564	2563
			ร้อยละ	ร้อยละ

บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

54. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซิฟอรัทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40
--	---------------	---------	-------	-------

*ชำระบัญชีแล้วในระหว่างปี 2564

**อยู่ระหว่างการชำระบัญชี

- ข) บริษัทจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสำคัญสิ้นสุดลง
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

- ด) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ข) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาทำเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวเกี่ยวกับข้อกำหนดของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในบางเรื่องตามการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้องค์ประกอบป้องกันความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์เหล่านั้นต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเวลาหรือจำนวนของกระแสเงินสดที่อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงหรือของเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง

การนำข้อยกเว้นชั่วคราวดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติหรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้มาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลารับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ

รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินเรือที่ได้ประมาณไว้นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนสุทธิจากค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

4.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

เรือ อาคารชุดและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เรือ	25 ปี
อุปกรณ์เรือ	5 ปี หรือตามอายุการให้ประโยชน์ที่เหลือของเรือ
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	17 - 20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.6 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 7 ปี

4.8 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.9 ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.10 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญาเว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า จำนวน 4 ถึง 8 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาชำระระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวม วัตถุประสงค์ด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่าจะมีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสิทธิประโยชน์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากการ

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากการตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อมีการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบัน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากการโดยสมัครใจ

4.15 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากรบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการแต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภายในได้รอการตัดบัญชีในรอบระยะเวลา
รายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า
กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภายในได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด
หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้น
เกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.17 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน
เข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุน
ซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่าง
ที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.18 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุน
การทำรายการเฉพาะในกรณีที่สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่าน
กำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มี
นัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ใน
นโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทาง
การเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าใน
ภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าใน
ภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการ
จัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์
ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน
ก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นใน
วันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมิน
การด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่า
ของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

สิทธิประโยชน์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ณ วันที่รับรู้อย่างแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค้า เป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสิทธิประโยชน์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในงบกำไรขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสิทธิประโยชน์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในงบกำไรขาดทุน

การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสิทธิประโยชน์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระ ซึ่งเป็นวันที่ได้มีการส่งมอบสิทธิประโยชน์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสิทธิประโยชน์ทางการเงินตามปกติ

สิทธิประโยชน์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสิทธิประโยชน์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสิทธิประโยชน์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสิทธิประโยชน์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสิทธิประโยชน์นั้น

กลุ่มบริษัทตราสารหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมา หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตราสารหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชีเมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.19 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย และสิทธิเลือก เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยงเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้นำไปบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิภาพเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพเข้างบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรก หรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวดสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อบำไรขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้นสำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้มูลค่าที่แท้จริงของสิทธิเลือก และเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของมูลค่าตามเวลาของสิทธิเลือก และส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังงบกำไรขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน ในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงไม่ใช่รายการทางการเงิน กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองดังกล่าวออกจากส่วนของผู้ถือหุ้นและรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีเริ่มแรกของรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินที่รับรู้ นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที

4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้นทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกหนี้ที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสิทธิภาพในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯ และคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวกับสินทรัพย์นั้น

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

คดีความเกี่ยวกับการจับกุมเรือชานี นารี และลูกเรือในประเทศไนจีเรีย

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความที่เกี่ยวข้องกับการจับกุมเรือชานี นารี และลูกเรือสัญชาติไทยจำนวน 22 รายในประเทศไนจีเรีย ในข้อกล่าวหาลักลอบขนส่งยาเสพติด โดยมีข้อด้วยกฎหมายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 33 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายภายในของบริษัทฯ ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เงินสด	895	867	884	856
เงินฝากธนาคาร	2,467,314	1,099,623	537,063	611,868
รวม	2,468,209	1,100,490	537,947	612,724

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 0.30 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.05 ถึง 0.13 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2563: ระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 0.60 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.05 ถึง 0.13 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	162,729	166,927	-	-
3 - 6 เดือน	12,533	1,643	-	-
6 - 12 เดือน	67	131	-	-
มากกว่า 12 เดือน	437	8,809	-	-
รวม	175,766	177,510	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(437)	(8,809)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	175,329	168,701	-	-

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินตรงแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	2,061,657	3,648,305
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	2,061,657	3,648,305
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	175,329	168,701	2,061,657	3,648,305

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 และ 11 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบริการรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	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 อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี ชาร์เตอร์ริง ฟิฟตี จำกัด	รายได้ค่านายหน้าจากการให้บริการจัดหาเรือ และบริหารเรือขนส่งสินค้า	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อิการ์ ซอฟต์แวร์ โซลูชันส์ ฟิฟตี จำกัด ประเทศสิงคโปร์	ค่าบริการซอฟต์แวร์	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2564	2563	2564	2563	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	90,899	89,895	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
เงินปันผลรับ	-	-	1,246,074	48,808	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	180,669	186,522	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	7,359	8,157	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	19,382	2,058	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่านายหน้า	-	239	-	-	ราคาตลาด
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	-	245	-	184	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	32,498	21,184	10,209	6,845	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)				
บริษัทย่อย	-	-	2,061,657	3,648,305
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	2,061,657	3,648,305
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	2,537,688	1,825,509
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	394	937	319	8
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	394	937	2,538,007	1,825,517
หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	5,432	6,346	5,432	6,346
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5,432	6,346	5,432	6,346

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัท ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินตรงจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ผลประโยชน์ระยะสั้น	107,450	53,828	105,707	57,044
ผลประโยชน์หลังออกจากราชการ	1,910	3,096	1,642	3,096
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	63,617	-	60,457	-
รวม	172,977	56,924	167,806	60,140

ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

9. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คือ เงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยจำนวน 3.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ยืมหนึ่งที่ลงนามในปี 2564 และตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

10. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริการะหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ให้กู้ และบริษัท พีเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ยอดคงเหลือของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัท พีเอสเอสพี จำนวน 77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2563: 112 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	3,378,394	4,652,762
รายการปรับปรุงเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย จากการนำ		
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน		
มาถือปฏิบัติครั้งแรก	-	(888,021)
ดอกเบี้ยรับสำหรับปี	180,669	186,522
ลดลง	(1,361,157)	(540,178)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	(28,582)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	373,346	(4,109)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,571,252	3,378,394

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยจำนวน 28.58 ล้านบาท (2564: ไม่มี) โดยส่วนใหญ่มาจากการปรับแผนการชำระคืนเงินกู้ยืม จึงมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการกระแสเงินสดและปรับแผนการจ่ายชำระในอนาคต

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	(หน่วย: พันบาท)					
	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
			%	%		
บริษัท พีริเซียส เมท์ทิลซ์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	354,106	318,263
บริษัท พีริเซียส วิซเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	301,434	270,923
บริษัท พีริเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	281,577	253,075
บริษัท พีริเซียส มินอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	256,046	230,129
บริษัท พีริเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	324,046	291,245
บริษัท พีริเซียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	186,897	167,979
บริษัท พีริเซียส โอเซียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	229,352	206,137
บริษัท พีริเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	310,988	279,510
บริษัท พีริเซียส ไคมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	194,701	174,993

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
			%	%		
บริษัท 프리เชิส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	132,095	118,724
บริษัท 프리เชิส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	316,745	284,684
บริษัท 프리เชิส รูบี้ส จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	264,462	237,693
บริษัท 프리เชิส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	255,980	230,070
บริษัท 프리เชิส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	326,702	293,633
บริษัท 프리เชิส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	186,598	167,710
บริษัท 프리เชิส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	359,776	323,359
บริษัท 프리เชิส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	279,705	251,393
บริษัท 프리เชิส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	218,351	196,249
บริษัท 프리เชิส ฟอนต์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	131,335	118,042
บริษัท 프리เชิส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	236,845	212,871
บริษัท 프리เชิส แอปเปิ้ลส จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	262,116	235,585
บริษัท 프리เชิส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	178,080	160,054
บริษัท 프리เชิส ออกิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	201,237	180,867
บริษัท 프리เชิส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	183,481	164,909
บริษัท 프리เชิส ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	183,481	164,909
บริษัท 프리เชิส คอมเม้นท์ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	139,498	125,377
บริษัท 프리เชิส ออเนมันท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	153,100	137,603
บริษัท 프리เชิส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	1,021	917
บริษัท 프리เชิส วินน์ จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	283,382	254,698
บริษัท 프리เชิส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	283,382	254,698
บริษัท 프리เชิส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	334	300
บริษัท 프리เชิส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	1,878,948	1,688,759
บริษัท 프리เชิส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	334	300
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	362,411	325,728
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					9,258,546	8,321,386
หัก: ค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(1,447,660)	(1,301,127)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,810,886	7,020,259

ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด จำนวน 1,246.58 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ (2563: 48.81 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 18 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 4,345.33 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2563: บริษัทย่อย 18 บริษัท มูลค่ารวม 3,905.49 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 12 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 18.70 ล้านบาท (2563: บริษัทย่อย 5 บริษัท มูลค่ารวม 8.58 ล้านบาท) และบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 4 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 6.68 ล้านบาท (2563: บริษัทย่อย 4 บริษัท มูลค่ารวม 6.01 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตอันใกล้

12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2564	2563	2564	2563	2564	2563
			%	%				
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	68,098	61,205	91,238	74,311

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	2564	2563	2564	2563
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด	22,799	10,813	19,382	2,058

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 ตามลำดับ

12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทรวม	(หน่วย: พันบาท)									
	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์										
(ฮาลเคีย) ไพเราะท ลิมิตด	440,580	440,580	451,900	377,943	44,588	46,196	457,946	370,463	101,780	48,273

13. เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

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

14. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง		
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	สำนักงาน	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า
ราคาทุน						รวม
1 มกราคม 2564	246,422	25,743,274	623,486	26,366,760	59,852	14,806
ซื้อเพิ่ม	2,853	54,634	192,936	247,570	5,556	-
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(313,692)	(313,692)	(6,031)	(205)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	27,897	2,899,415	68,326	2,967,741	6,856	1,655
31 ธันวาคม 2564	277,172	28,697,323	571,056	29,268,379	66,233	16,256
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2564	205,811	6,997,892	302,194	7,300,086	46,385	13,956
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,934	963,440	236,224	1,199,664	3,897	288
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(313,692)	(313,692)	(6,005)	(205)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	23,255	826,976	34,919	861,895	5,195	1,574
31 ธันวาคม 2564	231,000	8,788,308	259,645	9,047,953	49,472	15,613
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2564	40,611	18,745,382	321,292	19,066,674	13,467	850
31 ธันวาคม 2564	46,172	19,909,015	311,411	20,220,426	16,761	643
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2564						1,208,002

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกค้าง		
	เรือ	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	อุปกรณืสำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า
อาคารชุด	และอุปกรณ์					รวม
ราคาดุล						
1 มกราคม 2563	245,488	25,822,916	26,438,001	52,557	14,507	26,764,659
ซื้อเพิ่ม	1,985	21,433	235,550	13,096	-	272,941
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(224,300)	(5,321)	-	(229,709)
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	(1,051)	(101,075)	(103,924)	(480)	(56)	(105,600)
31 ธันวาคม 2563	246,422	25,743,274	26,366,760	59,852	14,451	26,702,291
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2563	204,944	6,111,128	6,388,773	50,618	9,024	6,667,111
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,733	949,848	1,201,591	1,194	2,617	1,207,494
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(224,300)	(5,276)	-	(229,664)
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	(866)	(63,084)	(65,978)	(151)	(147)	(67,209)
31 ธันวาคม 2563	205,811	6,997,892	7,300,086	46,385	11,494	7,577,732
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2563	40,544	19,711,788	20,049,228	1,939	5,483	20,097,548
31 ธันวาคม 2563	40,611	18,745,382	19,066,674	13,467	2,957	19,124,559
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี						
2563						1,207,494

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2564	23,189	14,451	10,209	47,849
ซื้อเพิ่ม	3,460	-	-	3,460
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(4,586)	(1,313)	(205)	(6,104)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,686	1,499	1,137	5,322
31 ธันวาคม 2564	24,749	14,637	11,141	50,527
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2564	18,925	11,494	9,819	40,238
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,478	2,219	101	3,798
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	(4,568)	(1,313)	(205)	(6,086)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,100	1,258	1,097	4,455
31 ธันวาคม 2564	17,935	13,658	10,812	42,405
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2564	4,264	2,957	390	7,611
31 ธันวาคม 2564	6,814	979	329	8,122
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2564				3,798

(หน่วย: พันบาท)

รายการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2563	20,820	14,507	9,860	45,187
ซื้อเพิ่ม	3,949	-	502	4,451
จำหน่าย/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
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 286.59 ล้านบาท (2563: 262.68 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 30.09 ล้านบาท (2563: 31.57 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยได้จัดจ้างอสังหาริมทรัพย์จำนวน 33 ลำ (2563: 26 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 19,265.67 ล้านบาท (2563: 13,985.90 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

15. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	58,300	57,319	57,898	57,258
ซื้อเพิ่ม	-	1,261	-	905
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	6,565	(280)	6,520	(265)
ราคาทุนปลายปี	64,865	58,300	64,418	57,898
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	51,394	50,569	51,313	50,508
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,261	1,063	1,189	1,043
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	5,839	(238)	5,826	(238)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	58,494	51,394	58,328	51,313
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	6,371	6,906	6,090	6,585
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,261	1,063	1,189	1,043

16. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	-	2,047,470	-	2,039,751
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	-	(868,717)	-	(860,602)
เงินสหรับจากสัญญาประกันข้อพิพาท	-	(1,269,067)	-	(1,269,067)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	90,314	-	89,918
ยอดคงเหลือปลายปี	-	-	-	-

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“Sainty”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อฟิฟาทโดยสมัครใจ (“สัญญาฉบับซื้อฟิฟาท”) เพื่อรับซื้อฟิฟาทและซื้อเรือกรื่องทั้งหมดโดยสิ้นเชิงอันเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ เรือทุกลำ สัญญาค้าประกันการคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ และ/หรือ กระบวนการอนุญาตตุลาการและกระบวนการพิจารณาคดีทางศาล ทั้งนี้ รายละเอียดหลัก ๆ ของสัญญาฉบับซื้อฟิฟาท มีดังต่อไปนี้

จำนวนเงินตามสัญญาฉบับซื้อฟิฟาท	จำนวนเงินตามสัญญาฉบับซื้อฟิฟาท คือ 40,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่ง Sainty และ/หรือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ซึ่งเป็นผู้ค้าประกันการคืนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ (โดยการเรียกเงินตามสัญญาค้าประกันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของผู้ซื้อ) จะต้องชำระแก่ผู้ซื้อ ก่อน หรือ ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2563 (“กำหนดวันชำระเงิน”)
ผลหลังจากที่ผู้ซื้อได้รับชำระเงินตามสัญญาฉบับซื้อฟิฟาทเต็มจำนวน ก่อนหรือในกำหนดวันชำระเงิน	<ul style="list-style-type: none"> • จะไม่มีข้อพิพาทและข้อเรียกร้องใด ๆ คงค้างระหว่างคู่สัญญาอีกต่อไป • การรับประกันการคืนเงินล่วงหน้าใด ๆ อันเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ จะสิ้นสุดลง และความรับผิดชอบ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และข้อผูกพันใด ๆ ของผู้ค้าประกันการคืนเงินล่วงหน้าภายใต้สัญญาค้าประกันถือเป็นอันสิ้นสุดลงโดยได้รับการปลดปล่อยจากภาระผูกพันต่าง ๆ • คู่พิพาททั้งสองฝ่ายจะถอนคำฟ้อง คำฟ้องแย้ง และ/หรือ คำอุทธรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ และให้ยุติกระบวนการอนุญาตตุลาการและกระบวนการพิจารณาทางศาลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยไม่มีข้อพิพาทและข้อเรียกร้องใด ๆ คงค้าง

เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องต่อธนาคาร CEXIM เพื่อเรียกเงินตามสัญญาฉบับซื้อฟิฟาทจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้รับเงินคืนเต็มจำนวนแล้ว กลุ่มบริษัทได้บันทึกขาดทุนจากสัญญาฉบับซื้อฟิฟาทจำนวนรวม 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (เฉพาะบริษัทฯ: 27.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

17. ต้นทุนสัญญาถอดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาถอดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	145,482	162,783
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(17,780)	(17,390)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	15,669	89
ยอดคงเหลือปลายปี	143,371	145,482

18. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม														
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564														
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	วงเงินที่ 15	รวม
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	1,435,670	554,394	305,479	462,653	303,047	818,788	-	172,279	270,033	1,235,899	2,715,994	8,274,236
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงิน															
รอดัดจ่าย	-	-	-	33,902	(9,792)	(2,918)	(2,840)	(1,685)	(1,927)	-	(3,069)	(1,450)	(16,756)	(49,839)	(56,374)
รวม	-	-	-	1,469,572	544,602	302,561	459,813	301,362	816,861	-	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155	8,217,862
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	(194,699)	(141,758)	(40,342)	(39,133)	(301,362)	(93,356)	-	(27,736)	(134,292)	(180,512)	(255,413)	(1,408,603)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	1,274,873	402,844	262,219	420,680	-	723,505	-	141,474	134,291	1,038,631	2,410,742	6,809,259

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม														
	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	รวม			
เงินกู้ยืมระยะยาว	607,529	319,571	191,180	1,461,267	598,539	284,804	451,212	657,495	351,927	820,013	303,375	6,227,134			
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย	(4,934)	(1,200)	(656)	42,831	(14,859)	(3,548)	(3,025)	(6,972)	3,989	(2,195)	(2,412)	3,213			
รวม	602,595	318,371	190,524	1,504,098	583,680	281,256	448,187	650,523	355,916	817,818	300,963	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)	(300,963)	(1,500,007)			
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	583,466	308,723	175,868	1,328,115	485,690	271,137	413,035	278,796	-	733,939	-	4,730,340			

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม														
	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	วงเงินที่ 15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	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	-	-	-
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	318,187	1,268,231	2,810,942
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	5,376	1,308	714	(13,207)	6,462	990	505	5,796	(4,216)	496	2,503	1,119	900	2,625	3,468
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,227)	(19,192)	(52,753)
จ่ายคืนเงินกู้	-	-	-	(182,744)	(108,067)	(11,391)	(37,838)	(391,445)	(378,575)	(89,924)	-	(27,137)	(67,165)	(45,768)	(89,509)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(668,871)	(351,837)	(210,483)	-	-	-	-	-	-	-	(318,187)	-	-	-	(35,227)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	(19,794)	-	-	-	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	60,900	32,158	19,245	161,425	62,527	31,706	48,959	56,282	26,875	88,471	14,721	18,812	18,888	13,247	29,234
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	-	-	-	1,469,572	544,602	302,561	459,813	301,362	-	816,861	-	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม														
	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	วงเงินที่ 15
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	738,522	387,234	294,205	1,597,814	562,545	344,563	466,070	804,403	476,395	-	-	-	1,477,399*	7,149,150	-
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	336,068	-	-	-	-	890,627	308,101	183,031	-	1,717,827	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	2,016	444	420	(2,156)	7,250	1,042	1,689	6,886	(4,282)	464	632	115	3,815	18,335	-
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	(6,161)	-	-	-	-	(2,796)	(3,081)	(3,981)	-	(16,019)	-
จ่ายคืนเงินกู้	(80,483)	(40,414)	(46,437)	(88,643)	(33,139)	(9,692)	(18,354)	(154,676)	(118,806)	(21,354)	-	-	(368,124)	(980,122)	-
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(58,757)	(29,505)	(59,741)	-	(279,264)	(56,804)	-	-	-	-	-	-	(1,172,364)	(1,656,435)	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	-	-	-	(9,059)	-	-	-	-	-	(9,059)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,297	612	2,077	(2,917)	(3,619)	2,147	(1,218)	2,969	2,609	(49,123)	(4,689)	(2,749)	59,274	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	-

*เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทฯ ได้ขายคืนส่วนหนี้สำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปียี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอปียี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปียี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปียี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 6	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 7	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่น รวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา
วงเงินที่ 9	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 11	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัทย่อยในประเทศ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศ สิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 12	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 13	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัทย่อยในประเทศ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศ สิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 14	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 15	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทไม่มีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกิน ร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลง วัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่กับ 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 เหรียญสหรัฐอเมริกาทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือต่อเรือแต่ละลำ		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ		
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ		
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	เอบีซี ทู	เอบีซี ทรี
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือ	322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือ
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้ งวดสุดท้าย	6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือ	6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือ
	วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	2 เมษายน 2567	1 กรกฎาคม 2567

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
 - ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอบีซี ทู 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
- เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2564 เอบีซี ทู และเอบีซี ทรี ได้จ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ทั้งจำนวน

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิฟตี ลิมิเตด (“เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)
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) ค่างอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) ค่างอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

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

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2564 เอบีซี โฟร์ ได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ทั้งหมด

วงเงินที่ 3

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

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาส ๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
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 โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567 กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2564 เอบีซี วัน ได้จ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ทั้งจำนวน

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งเทกองที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
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 ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกิน 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 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 ไม่เกิน 2 ต่อ 1 และดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

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

วงเงินที่ 5

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas (“BNP”) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯและบริษัท ฟริเซียส ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,0000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ชำระคืนในงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
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 ฟรีเซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟรีเซียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้ร่วมได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 และปรับปรุงบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ตามสัญญาที่ทำไว้ ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2557 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“วงเงินกู้เพิ่ม”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

โดยมีรายละเอียดหลักของข้อตกลงสำหรับวงเงินกู้เพิ่ม ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้เพิ่ม	วงเงินกู้สูงสุด 10,600,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม และสินเชื่อทั่วไป
วัตถุประสงค์	สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอมนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแหล่งเงินทุน และ/หรือ เพื่อรีไฟแนนซ์ ต้นทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับความเห็นจาก Vigeo Eiris สำหรับสินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม สินเชื่อทั่วไป มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนทั่วไปในบริษัท
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	10,600,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาในก้อนเดียว
ระยะเวลาครบกำหนด	4 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้เพิ่มจะต้องชำระคืนภายใน 4 ปี โดยแบ่งเป็น 16 งวด ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 662,500 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มชำระ 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน (เพิ่มเติม)	การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่า ตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

โดยการทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการเงินภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังต่อไปนี้

- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (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

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคาร BNP Paribas เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่า ระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวตตัน จำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130127) (“เรือ”) วงเงิน กู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

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

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรง อัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริก ดังนี้

- ค่าครองอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ค่าครองส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
- ค่าครองเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็น เจ้าของ

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาคอัคราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 ตันตัน จำนวน 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 เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก; และ ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- 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 8

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 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 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม 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

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวคำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 บริษัทฯ ได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

วงเงินที่ 9

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวรับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหน้าที่ 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 ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการคำนวณอัตราส่วน 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) ค่าเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

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

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2564 บริษัทฯได้จ่ายเงินกู้ส่วนที่เหลือของวงเงินกู้

วงเงินที่ 10

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 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับสอง ข) การจดจำนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- 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 11

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

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
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) ดำรงส่วนของผู้อถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือของวงเงินกู้

วงเงินที่ 12

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

รายละเอียดของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

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

วงเงินที่ 13

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯและบริษัทย่อย 2 แห่ง ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10.10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจาก EXIM ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนดการชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	ไม่เกิน 2.5 ปี
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ 1,010,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 12 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 14

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 6 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (“CACIB”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินกู้ภายในกลุ่มบริษัทให้แก่บริษัท ฟริเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท ฟิเอสเอสพี”) โดยมีบริษัทฯและบริษัท ฟิเอสเอสพี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศของบริษัทฯเป็นผู้ค้ำประกันร่วม ภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด																							
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 38,350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา																							
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 38,350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ																							
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม																							
การชำระคืนเงินกู้	<p>เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวดชำระคืนเป็นรายไตรมาส งวดละเท่า ๆ กัน โดยเริ่มชำระงวดแรกสามเดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด (ยกเว้นวงเงินกู้ย่อย F) พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย ดังนี้</p> <table><tr><th>วงเงินกู้ย่อย</th><th>จำนวนเงินคืนรายไตรมาส (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th><th>จำนวนเงินส่วนที่เหลือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th></tr><tr><td>A</td><td>230,208</td><td>3,683,340</td></tr><tr><td>B</td><td>223,438</td><td>4,468,740</td></tr><tr><td>C</td><td>257,292</td><td>1,029,160</td></tr><tr><td>D</td><td>257,292</td><td>1,029,160</td></tr><tr><td>E</td><td>189,583</td><td>758,340</td></tr><tr><td>F</td><td>211,250</td><td>ไม่มี</td></tr></table>			วงเงินกู้ย่อย	จำนวนเงินคืนรายไตรมาส (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	จำนวนเงินส่วนที่เหลือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	A	230,208	3,683,340	B	223,438	4,468,740	C	257,292	1,029,160	D	257,292	1,029,160	E	189,583	758,340	F	211,250	ไม่มี
วงเงินกู้ย่อย	จำนวนเงินคืนรายไตรมาส (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	จำนวนเงินส่วนที่เหลือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)																						
A	230,208	3,683,340																						
B	223,438	4,468,740																						
C	257,292	1,029,160																						
D	257,292	1,029,160																						
E	189,583	758,340																						
F	211,250	ไม่มี																						

วงเงิน	รายละเอียด
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันร่วม ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 6 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 6 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ สัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ (ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า) และการค้ำประกันการเช่าเหมาลำที่เกี่ยวข้องกับเรือ จ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีเงินประกันของผู้กู้ ฉ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสิทธิของผู้กู้ภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยง

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 บริษัทย่อยได้เบิกเงินกู้จำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริการครบทั้งจำนวนแล้วและได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

วงเงินที่ 15

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่งได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันจำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมกลุ่มเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A คงค้างที่เหลือทั้งหมดของบริษัทฯ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบ กำหนด	30 มิถุนายน 2572
การชำระคืน เงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ ค) บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 5 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 5 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวของเรือทั้ง 5 ลำ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนรายได้ของเรือทั้ง 5 ลำ ฉ) การจำนำลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้อย่างน้อย 1.1 เท่า ในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 บริษัทฯย่อยได้เบิกเงินกู้จำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ครบทั้งจำนวนแล้ว

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยทั้ง 5 บริษัท ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทย่อย 4 บริษัท ได้เปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 67.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2572 และบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 7.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2570

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยดำรงบัญชีเงินฝากสำรองเพื่อการชำระหนี้จำนวน 3.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยยอดขั้นต่ำในบัญชีสำรองหนี้ดังกล่าวจะมีการทบทวนโดยผู้ให้กู้ปีละครั้ง

19. หุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 รายละเอียดของหุ้นกู้มีดังต่อไปนี้

ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	จำนวน หน่วย (พันหน่วย)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	(หน่วย: พันบาท)	
					มูลค่าตามบัญชี	
					2564	2563
1 (PSL211A)	ขยายระยะเวลาครบกำหนด วันที่ 22 กรกฎาคม 2565 (6.5 ปี)	3,590	6.75	ทุกไตรมาส	-	2,855,865
2 (PSL206A)	ขยายระยะเวลาครบกำหนด วันที่ 9 ธันวาคม 2564 (5 ปี)	1,960	6.50	ทุกไตรมาส	-	935,515
รวม					-	3,791,380
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี					-	(215)
หุ้นกู้ - สุทธิ					-	3,791,165
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					-	(935,515)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					-	2,855,650

หุ้นกู้ PSL211A

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ รวมจำนวน 3,590.00 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อายุ 5 ปี เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

บริษัทฯ มีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2563 ได้มีมติให้บริษัทฯ เรียกประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อเสนอให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดขยายระยะเวลาสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทฯ ชุดที่ 1/2559 ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนปี 2564 โดย

- ก) เสนอให้ผู้ถือหุ้นดังกล่าวพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาคงกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปอีก 1.5 ปี จากเดิมวันที่ 22 มกราคม 2564 เป็นวันที่ 22 กรกฎาคม 2565
- ข) เสนอการชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นบางส่วน ในจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง พร้อมด้วยดอกเบี้ยคงค้าง ภายในวันที่ 22 มกราคม 2564
- ค) เสนอปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2564 จากเดิมอัตราร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นอัตราร้อยละ 6.75 ต่อปี และ
- ง) ผู้ถือหุ้นผู้มีสิทธิในการไถ่ถอนหรือชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ทั้งจำนวนหรือบางส่วน (และไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นฯ ได้มีมติอนุมัติให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด (จำนวน 3,590.00 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 718.00 ล้านบาท ผู้ถือหุ้นดังกล่าวคงเหลือมูลค่าคงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 2,872.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 2,872.00 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 287.20 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 2,584.80 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2564 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 45 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 2,584.80 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 1,163.16 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 1,421.64 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2564 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นเป็นเงินจำนวน 1,421.64 ล้านบาท โดยเป็นการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งหมดของหุ้นกู้ PSL211A

หุ้นกู้ PSL206A

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ รวมจำนวน 1,960.00 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อายุ 3.5 ปี อีกทั้งได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคืออัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯมีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 ได้มีมติอนุมัติให้มีการเสนอแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทฯชุดที่ 2/2559 ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนปี 2563 โดย

- ก) เสนอให้ผู้ถือหุ้นกู้อย่างกล่าวพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปอีก 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) ผู้ถือหุ้นกุ่มีสิทธิในการไถ่ถอนหรือชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ทั้งจำนวนหรือบางส่วน (และไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกุ่มีมติให้มีการแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 บริษัทฯได้ชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นกุ่มีจำนวนร้อยละ 20 คิดเป็นจำนวนเงิน 392.00 ล้านบาท หลังจากการชำระคืนเงินต้น คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างจำนวน 1,568.00 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 บริษัทฯได้ทำรายการซื้อสิทธิเลือกอายุ 1.5 ปี เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยมีราคาใช้สิทธิ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อ 30.15 บาท สำหรับมูลค่าหุ้นกุ่มีที่เหลือจำนวน 1,250.00 ล้านบาท

ในระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวน 627.20 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 1,568.00 ล้านบาท) หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกุ่มีดังกล่าวข้างต้นคงเหลือมูลค่าคงค้างจำนวน 940.80 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2564 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดเพิ่มเติมจำนวนร้อยละ 30 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 940.80 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 282.24 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าหุ้นกู้คงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 658.56 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2564 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นบางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 50 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 658.56 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท คงเหลือมูลค่าคงค้างหลังการไถ่ถอนจำนวน 329.28 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 บริษัทฯได้ใช้สิทธิในการชำระคืนเงินต้นเป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท โดยเป็นการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งหมดของหุ้นกู้ PSL206A

สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับหุ้นกู้ ลดลงจำนวน 515.86 ล้านบาท จากการไถ่ถอนหุ้นกู้ทั้งหมดในระหว่างปี โดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม	
	และงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	485,991
สิทธิเลือก	-	29,871
รวม	-	515,862

20. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุ สัญญาเช่าระหว่าง 4 - 8 ปี

ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	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
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(5,652)	(4,405)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,491	2,115
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	20,998	18,078

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	22,544	28,556	19,626	24,343
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(2,748)	(3,691)	(2,556)	(3,342)
รวม	19,796	24,865	17,070	21,001
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,419)	(5,326)	(4,207)	(4,137)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	14,377	19,539	12,863	16,864

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	24,865	34,266	21,001	29,065
ดอกเบี้ยที่รับรู้	(2,748)	(3,691)	(2,556)	(3,342)
จ่ายค่าเช่า	(6,435)	(5,829)	(5,050)	(4,820)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	4,114	119	3,675	98
ยอดคงเหลือปลายปี	19,796	24,865	17,070	21,001

ก) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	5,652	5,515	4,405	4,298
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,303	1,444	1,115	1,267

21. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	67,069	46,240
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	49,877	47,769
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง)		
สำหรับปี	(85,627)	(26,117)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	7,906	(823)
ยอดคงเหลือปลายปี	39,225	67,069

22. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	166,064	165,911	124,997	129,517
ส่วนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	10,350	11,751	6,172	7,599
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,979	2,254	1,355	1,704
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(3,080)	(13,612)	(3,080)	(13,612)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(20)	(240)	23	(211)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	175,293	166,064	129,467	124,997

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 21.26 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 18.42 ล้านบาท) (2563: จำนวน 35.39 ล้านบาท เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 34.20 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี) (2563: 10 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 10 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ร้อยละต่อปี)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
อัตราคิดลด	1.50	1.50	1.50	1.50
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(9,353)	10,733	(5,159)	5,890
อัตราการขึ้นเงินเดือน	11,097	(9,975)	6,450	(5,744)

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตรากดลด	(11,255)	12,905	(7,069)	8,070
อัตรากำไรสุทธิ	14,135	(12,521)	8,837	(7,870)

23. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายจำนวนเงิน 52 ล้านบาท (2563: ไม่มี) โดยบริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯที่ย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัทฯทำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

24. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 22.37 ล้านบาท (2563: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 3.88 ล้านบาท (2563: 1.68 ล้านบาท)

25. ต้นทุนทางการเงิน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	362,019	539,087	131,613	276,258
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,303	1,444	1,115	1,267
ดอกเบี้ยจ่ายของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	23,313	21,354	223	2,115
ต้นทุนทางการเงินอื่น	28,592	35,264	3,460	8,054
รวม	415,227	597,149	136,411	287,694

26. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,697,202	1,283,214	370,610	142,891
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	325	470	-	57

27. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2564 และ 2563 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษี

บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2563: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 4,636.03 ล้านบาท (2563: 6,704.00 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2,005.99 ล้านบาท (2563: 3,459.67 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงไว้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
31 ธันวาคม 2564	-	630,480	-	-
31 ธันวาคม 2565	534	534	-	-
31 ธันวาคม 2566	393,216	393,216	-	-
31 ธันวาคม 2567	550,884	550,884	-	-
31 ธันวาคม 2568	1,852,213	2,516,072	1,028,619	1,692,649
31 ธันวาคม 2569	128,769	-	-	-
	2,925,616	4,091,186	1,028,619	1,692,649

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท ฟีเอสเอสพี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศ มีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ จำนวน 14.34 ล้านบาท (2563: 11.12 ล้านบาท) ภายใต้กรมจัดเก็บภาษีของประเทศสิงคโปร์ (IRAS) ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากผลต่างของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อยซึ่งรับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 3.47 ล้านบาท (2563: 1.97 ล้านบาท)

28. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำเงินเข้าหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทอยู่ในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทยังมีเรือ 8 ลำ (2563: 14 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2564 และ 2563 จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม									
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร				กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอื่น		การคัดรายการ		รวม	
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72							
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
รายได้	1,659,999	976,183	3,125,035	814,851	5,689,933	2,875,727	(1,637,874)	(904,891)	8,837,093	3,761,870
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(649,503)	(1,055,400)	(1,384,962)	(1,007,275)	(2,538,826)	(4,066,320)	211,130	1,072,268	(4,362,161)	(5,056,727)

29. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

30. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือ
อเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้า
แห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบ
ทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงาน
หลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2
ประเภท คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)
สำหรับการให้เช่าเป็นระยะเวลา ผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่
ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด
ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและ
น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วน
ใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่
กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่ง
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ
“น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การให้เช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูก
กำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะ
แตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่ม
บริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะ
อาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และ
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จาก
การให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้จากการให้เช่า
เป็นระยะเวลา” (Time Charter) และ “รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว” (Voyage Charter)
ตามลำดับ

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการให้เข้าเป็นระยะเวลา และจากการให้เข้าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	การให้เข้าเป็นระยะเวลา		การให้เข้าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
รายได้จากการให้เข้าเป็นระยะเวลา	7,722,877	2,874,426	-	-	7,722,877	2,874,426	-	-	7,722,877	2,874,426
รายได้จากการให้เข้าเป็นรายเที่ยว	-	-	944,813	1,003,238	944,813	1,003,238	(55,937)	(151,368)	888,876	851,870
รวมรายได้จากการเดินเรือ	7,722,877	2,874,426	944,813	1,003,238	8,667,690	3,877,664	(55,937)	(151,368)	8,611,753	3,726,296
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(166,626)	(314,539)	(166,626)	(314,539)	55,937	151,368	(110,689)	(163,171)
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	-	-	(200,298)	(288,484)	(200,298)	(288,484)	-	-	(200,298)	(288,484)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้เข้าเป็นรายเที่ยว	-	-	(366,924)	(603,023)	(366,924)	(603,023)	55,937	151,368	(310,987)	(451,655)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบท่าจากการให้เข้าเป็นระยะเวลา	7,722,877	2,874,426	577,889	400,215	8,300,766	3,274,641	-	-	8,300,766	3,274,641

ในปี 2564 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวน 2 ราย (2563: 2 ราย) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 1,605.38 ล้านบาท (2563: 1,135.53 ล้านบาท)

31. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายได้ตั้งแต่อัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2564 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.33 ล้านบาท (2563: 5.39 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.35 ล้านบาท 2563: 2.42 ล้านบาท)

32. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับ	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ		
ปี 2564	เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2564	779.57	0.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับ	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ		
ปี 2564	เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564	779.54	0.50
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2564		1,559.11	1.00

33. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (“บริษัททยอย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชฌานี นารี (“เรือ”) ทำสัญญาเช่าแบบรายเที่ยวกับผู้เช่ารายหนึ่งสำหรับขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตูส ประเทศบราซิลไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ได้มีการตรวจพบยาเสพติดจำนวนหนึ่งในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือหน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียดแล้วพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัททยอยเกี่ยวข้องหรือให้การช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติดดังกล่าวแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้โดยปราศจากการตั้งข้อกล่าวหาเกี่ยวกับลูกเรือและ/หรือบริษัททยอยแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 เรือเดินทางมาถึงและเทียบท่า ณ เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย หน่วยงานไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ตรวจไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ

เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 ขณะที่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ได้มีการพบยาเสพติดในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือ

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไทย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากคำขอฝ่ายเดียวจากศาลสูงแห่งเมืองลากอสให้กักเรือและควบคุมตัวลูกเรือเป็นเวลา 14 วัน และในวันเดียวกันบริษัททยอยได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากผู้รับสินค้า

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลสูงแห่งประเทศไทยต่อเรือชฌานี นารีและลูกเรือ 3 ราย (และอีก 9 คนที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับบริษัททยอยและไม่ได้เป็นลูกจ้างของบริษัทแต่อย่างใด) โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2565 บริษัทประกันของบริษัททยอยได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: “LOUs”) ต่อ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือสัญชาติไทยที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 19 ราย

เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยเรือและลูกเรือ 19 คนบนเรือ

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 บริษัททยอยได้ลงนามสัญญาบัญชีดูแลผลประโยชน์กับ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันแก่ลูกเรือ 3 รายดังกล่าว เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ย้ายจากสถานที่คุมขังของ NDLEA ไปพักในโรงแรม

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2565 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาเพิ่มเติมต่อลูกเรืออีกจำนวน 7 ราย ส่งผลให้ขณะนี้ลูกเรือที่ถูกยื่นข้อกล่าวหาทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 10 ราย ซึ่งจะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรีย จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้ลงนามหนังสือปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไข เพื่อให้ได้รับหนังสือส่งปล่อยเรือจาก NDLEA

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 NDLEA ได้ออกหนังสือส่งปล่อยเรือและลูกเรือที่ไม่ได้ถูกยื่นข้อกล่าวหา

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 บริษัทย่อยได้โอนเงินจำนวน 700,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาส่งบัญชีดูแลผลประโยชน์ เพื่อเป็นหลักประกันให้ลูกเรืออีก 7 รายที่ถูกแจ้งข้อกล่าวหาเพิ่ม

บริษัทย่อยกำลังประสานงานกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้ประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์นี้คลี่คลายไปได้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่าเป็นการเร็วเกินไปที่จะประมาณยอดหนี้สินที่เกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือในขณะนี้ ดังนั้น บริษัทฯจึงยังไม่บันทึกประมาณการความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น

34. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย				
- เงินกู้ยืม	-	8,452	-	8,452
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	14,705	14,705
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	13,089	-	13,089
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	2,144	-	2,144

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	17,838	-	17,838
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
และอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	485,991	-	485,991
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	-	29,871	-	29,871
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า				
ยุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	16,295	16,295
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	82,621	-	82,621

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า				
ยุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	14,705	14,705

(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
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	16,295	16,295

ในระหว่างปีปัจจุบัน กลุ่มบริษัทไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

35. เครื่องมือทางการเงิน

35.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	-	8,961	-	8,961
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	8,452	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - เงินกู้ยืม	-	17,838	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย - หุ้นกู้	-	485,991	-	485,991
สิทธิเลือก - หุ้นกู้	-	20,910	-	20,910
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	8,452	533,700	-	515,862
หนี้สินตราสารอนุพันธ์				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	13,089	82,621	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - เงินกู้ยืม	2,144	-	-	-
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	15,233	82,621	-	-

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 กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับการเทียบผลการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทใช้เพื่อป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2564 แยกตามการครบกำหนดชำระ มีดังนี้

	น้อยกว่า 1 ปี		1 - 5 ปี		มากกว่า 5 ปี		รวม	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	-	2,872,000	-	-	-	-	-	2,872,000
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	-	5.99	-	-	-	-	-	5.99
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (บาท/เหรียญสหรัฐ)	-	36.00	-	-	-	-	-	36.00
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	93,897	125,195	-	93,897	-	-	93,897	219,092
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (บาท/เหรียญสหรัฐ)	32.34, 33.15	32.34, 33.15	-	32.34, 33.15	-	-	32.34, 33.15	32.34, 33.15
สิทธิเลือก								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	-	658,560	-	-	-	-	-	658,560
อัตราใช้สิทธิ (บาท/เหรียญสหรัฐ)	-	30.15	-	-	-	-	-	30.15
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันเหรียญสหรัฐ)	19,535	12,711	73,869	42,049	22,661	-	116,065	54,760
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	3.70 - 4.95	4.95 - 5.33	3.70 - 4.95	4.95 - 5.33	4.59 - 4.75	-	3.70 - 4.95	4.95 - 5.33

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงแบบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสุทธิรวม ซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพ ในการป้องกันความเสี่ยง				สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ส่วนที่ได้อุดหนุน ส่วนที่ได้อุดหนุน ส่วนที่ได้อุดหนุน				(หน่วย: พันบาท)	
	2564		2563		ส่วนที่ได้อุดหนุน ส่วนที่ได้อุดหนุน		ส่วนที่ได้อุดหนุน ส่วนที่ได้อุดหนุน			
	ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง			
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	9,577	(50,062)	(2,694)	(47,640)	-	-	-	-	-	-
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(21,269)	(16,150)	(22,532)	(16,150)	-	-	-	1,168	2,542	
หุ้นกู้ - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย	-	(198,235)	-	(198,235)	-	-	-	-	54,121	
หุ้นกู้ - สิทธิเลือก	-	13,144	-	4,590	-	(13,955)	-	-	11,682	

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต้องบ่งแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต้องบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564									
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยง จากเงินกู้ยืม	จำนวนเงิน ตามสัญญา	มูลค่า ตามบัญชี	บรรทัดที่แสดง รายการในงบแสดง ฐานะการเงิน	การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่าสุทธิรวม ซึ่งใช้วัดความ ไม่มีความเสี่ยง ในการป้องกัน ความเสี่ยง		ส่วนที่มี ประสิทธิภาพ ที่ได้รับในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ส่วนที่ไม่ มีประสิทธิภาพ ที่ได้รับในงบ กำไรขาดทุน กำไรขาดทุน	ต้นทุนในการ ป้องกันความเสี่ยง ที่รับรู้ในส่วน ของมูลค่าหุ้น	สำรองสำหรับการ ป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด ที่โอนไปยัง งบกำไรขาดทุน ต้นทุนทางการเงิน
				8,175	8,175				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยง จากเงินกู้ยืม	38,550	1,235,899	สินทรัพย์ตราสาร อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(21,269)	(22,532)	-	-	1,168	2,290
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ต่างประเทศ - สำหรับป้องกัน ความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	1,502,348	93,413	หนี้สินตราสาร อนุพันธ์หมุนเวียน	(21,269)	(22,532)	1,263	กำไรจากการปรับ มูลค่าสุทธิรวม ของเครื่องมือที่ใช้ ป้องกันความเสี่ยง กำไรจากการปรับ มูลค่าสุทธิรวม ของเครื่องมือที่ใช้ ป้องกันความเสี่ยง	20,458	ขาดทุนจากอัตรา แลกเปลี่ยน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจาก เงินกู้ยืม	64,818	209,634	หนี้สินตราสาร อนุพันธ์หมุนเวียน	6,883	-	6,883	-	-	2,337
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยง จากเงินกู้ยืม	75,489	2,433,336	หนี้สินตราสาร อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(10,868)	(10,868)	-	-	-	164
รวม				(17,079)	(25,225)	8,146		1,168	25,249

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผลกระทบของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันระหว่างธนาคาร (InterBank Offered Rates - IBORs) ของเครื่องมือทางการเงินซึ่งจะมีการแทนที่หรือปฏิรูป เนื่องจากในบางประเทศที่กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจอยู่นั้นยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับจังหวะเวลาและวิธีการที่ใช้ในช่วงเปลี่ยนแปลง กลุ่มบริษัทคาดว่า การปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงนี้จะส่งผลกระทบต่อการบริหารความเสี่ยงและการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงได้ถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวที่ทำให้กิจการสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนนี้ กล่าวคือ ข้อยกเว้นชั่วคราวได้ระบุว่า การพิจารณาว่ารายการที่คาดการณ์มีความเป็นไปได้ก่อนข้างแนในระดับสูงมากสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดหรือไม่นั้น ให้กิจการสันนิษฐานว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงซึ่งกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้อ้างอิงอยู่นั้นไม่ได้รับการเปลี่ยนแปลงจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

คณะกรรมการบริหารจัดการความเสี่ยงได้มีการติดตามและจัดการการเปลี่ยนไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่น โดยการประเมินว่ากระแสเงินสดตามสัญญาที่มีการอ้างอิงอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันระหว่างธนาคารมาน้อยเพียงไร กิจการจะต้องแก้ไขสัญญาอันเนื่องมาจากผลของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงหรือไม่ รวมถึงกิจการควรจะจัดการการสื่อสารกับคู่สัญญาในเรื่องของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงดังกล่าวอย่างไร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวนเงินตามสัญญา 178.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดซึ่งอ้างอิงกับ USD LIBOR และจะครบกำหนดภายในปี 2572

35.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เงินให้กู้ยืมระยะยาว เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาว กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืมและเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินยกเว้นตราสารอนุพันธ์

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบการขายการค้าต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

ความเสี่ยงด้านเครดิตของเงินฝากธนาคารและตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัทไม่สูงมากนัก เนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านตลาด

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเนื่องมาจากเงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงส่วนนี้โดยการกำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง		ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						รวม	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	737,725	-	-	1,315,705	414,779	2,468,209	0.20 - 0.30	0.01 - 0.05	0.05 - 0.13
รวม	737,725	-	-	1,315,705	414,779	2,468,209			
หนี้สินทางการเงิน									
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5,419	12,915	1,462	-	-	19,796	5.28 - 5.53	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	635,304	2,425,796	1,032,372	4,124,390	-	8,217,862	3.70 - 4.95	2.33 - 3.81	4.65
รวม	640,723	2,438,711	1,033,834	4,124,390	-	8,237,658			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							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)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564									
อัตราดอกเบี้ยคงที่				อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
			ปรับขึ้นลง	อัตรา	คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย			เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
							สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	334,199	-	-	202,815	933	537,947	0.20	0.04 - 0.05	0.05 - 0.13
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	86,327	1,799,553	685,372	-	-	2,571,252	5.00	-	-
รวม	420,526	1,799,553	685,372	202,815	933	3,109,199			
หนี้สินทางการเงิน									
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,207	11,400	1,463	-	-	17,070	5.28 - 5.53	-	-
รวม	4,207	11,400	1,463	-	-	17,070			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	เงินบาท
							เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	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			
หนี้สินทางการเงิน									
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			

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรขาดทุนของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดและผลกระทบที่มีต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงด้านกระแสเงินสดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	2564		2563	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐ	+1	(49,790)	123,100	(46,919)	40,673
	-1	49,790	(123,100)	46,919	(40,673)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้สกุลเงินบาท กลุ่มบริษัทจะเจรจาให้เงื่อนไขของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงสอดคล้องกับเงื่อนไขของความเสี่ยงที่ต้องการป้องกัน กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาท โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	2564		2563	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
ไทยบาท	+1	-	(84)	(3,029)	(2,676)
	-1	-	12	(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	
	2564	2563	2564	2563
	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	93.90	219.09	0.0298	0.0331
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	2,872.00	-	0.0331
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	940.80	-	0.0331

สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563	2564	2563
	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	2,872.00	-	0.0331
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	940.80	-	0.0331

กลุ่มบริษัทที่มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)			
บริษัทย่อย			
93.90 ล้านบาท	2.87 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)			
บริษัทฯ			
2,872.00 ล้านบาท	79.78 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
บริษัทย่อย			
219.09 ล้านบาท	6.69 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทที่มีสัญญาสิทธิเลือกดังนี้ (2564: ไม่มี)

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)			
บริษัทฯ			
1,250.00 ล้านบาท	41.46 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0332	ธันวาคม 2564

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงจากสภาพคล่องทางการเงินโดยการกระจายกำหนดวันชำระเงินกู้ การหาเงินกู้ทั้งชนิดที่ทยอยแบ่งชำระคืนและแบบชำระคืนครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด และรักษาเงินสดสำรองให้เพียงพอ การควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานอย่างเข้มงวด การทำประกันภัยอย่างครอบคลุม การจำกัดความเสี่ยงจากคู่สัญญารายหนึ่งไม่ให้เกินร้อยละ 25 ของรายรับ และการจำกัดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของตลาดระยะสั้นด้วยการทำสัญญาเช่าเรือแบบระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นที่จะครบกำหนดภายใน 1 ปี ประมาณร้อยละ 21 ของจำนวนหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบการเงินของกลุ่มบริษัท (2563: ร้อยละ 30) กลุ่มบริษัทประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรีไฟแนนซ์เงินกู้และมีความเห็นว่ากลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างหลากหลายอย่างเพียงพอ รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	105,315	-	-	105,315
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6,040	14,748	1,756	22,544
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,697,934	5,823,709	1,741,660	9,263,303
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	1,809,289	5,838,457	1,743,416	9,391,162
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	8,452	-	8,452
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	3,996	-	11,237	15,233
รวมตราสารอนุพันธ์	3,996	8,452	11,237	23,685

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
	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				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,264	-	-	1,264
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,743	13,127	1,756	19,626
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,537,688	-	-	-	2,537,688
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	2,537,688	6,007	13,127	1,756	2,558,578

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 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

35.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดยกเว้นหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

35.4 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
ขาดทุนสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(3,425)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	1,835
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	14,705

36. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.64:1 (2563: 1.11:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.29:1 (2563: 0.61:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

37. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบในเรื่องสำคัญดังต่อไปนี้

- 1) ให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท รวมเป็นเงิน 779.65 ล้านบาท ซึ่งเงินปันผลนี้จะจ่ายวันที่ 11 มีนาคม 2565
- 2) ให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ของบริษัทฯ สำหรับการจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับปี 2564 ให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท รวมเป็นเงิน 389.82 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ

38. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	73,854	36,638	16,096	20,399
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	5,246	5,616	61,690	121,460
น้ำมันเชื้อเพลิง	646	1,153	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	17,174	-	17,174
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	899	906	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	243	327	-	-
น้ำมันหล่อลื่น	2,285	1,521	-	-
อื่น ๆ	894	1,181	503	487
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4,321	3,935	503	487
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	84,067	64,516	78,289	159,520

บริษัท พีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	3,591	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	76,938	112,474
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	253	594	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	233,720	233,720
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	2,730	2,474	-	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่				
บริษัทจดทะเบียน	440	543	440	543
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	606,973	636,698	243	253
สินทรัพย์สิทธิการใช้	628	804	541	678
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	191	230	182	219
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน	829	1,540	-	-
ต้นทุนสัญญาซื้อขาย	4,290	4,843	-	-
อื่น ๆ	95	105	71	80
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5,214	6,488	71	80
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	620,020	647,831	312,135	347,967
รวมสินทรัพย์	704,087	712,347	390,424	507,487

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	3,151	3,785	38	9
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	75,934	60,775
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,657	2,765	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,861	2,669	26	767
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย				
- ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	2,933	-	2,056	-
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	10,602	9,219	78,054	61,551
รายได้รับล่วงหน้า	2,601	20,177	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	42,148	49,938	-	-
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	31,145	-	31,145
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	162	177	126	138
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	119	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1	53	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,716	463	1,508	307
รวมหนี้สินหมุนเวียน	57,349	111,172	79,688	93,141
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	5,865	-	4,112	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	203,749	157,483	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	-	95,071	-	95,071
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	430	650	385	561
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	336	2,751	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	104	65	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	1,174	2,233	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,245	5,529	3,874	4,161
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	216,903	263,782	8,371	99,793
รวมหนี้สิน	274,252	374,954	88,059	192,934

บริษัท พีจีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
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
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	4,372	2,802	4,372	2,802
- บริษัทย่อย	11,741	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	1,110	553	1,110	553
ยังไม่ได้จัดสรร	296,004	205,556	177,847	192,294
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,557)	(5,143)	(128)	(260)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	429,834	337,392	302,365	314,553
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทฯ	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	429,835	337,393	302,365	314,553
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	704,087	712,347	390,424	507,487

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	237,470	91,915	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	28,136	27,160	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	265,606	119,075	-	-
รายได้จากการให้บริการ	113	120	2,832	2,869
รายได้ดอกเบี้ย	57	270	5,651	6,110
รายได้เงินปันผล	16	-	37,696	1,600
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	6,233	-	5,955	-
กำไรจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของ เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงบนส่วน ที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	33	-	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	371	-	427
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	220
รายได้อื่น	36	15	23	1
รวมรายได้	272,094	119,851	52,157	11,227
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	55,169	49,741	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	3,510	5,190	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	6,383	9,163	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	65,062	64,094	-	-
ค่าเสื่อมราคา	37,792	38,711	255	246
ต้นทุนการให้บริการ	167	127	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	12,615	8,863	7,214	6,303
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	5,344	1,821	5,185	1,924
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	-	27,400	-	27,144
ขาดทุนจากการซื้อขายของเงินลงทุนใน บริษัทย่อย	-	-	-	155
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(279)	283	-	937
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	501	-	377
ขาดทุนจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของ เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงบนส่วน ที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	33	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	2,094	-	378	-
รวมค่าใช้จ่าย	122,795	141,833	13,032	37,086

บริษัท พีซีเอส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	149,299	(21,982)	39,125	(25,859)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	703	346	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(12,997)	(19,021)	(4,346)	(9,168)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	137,005	(40,657)	34,779	(35,027)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(50)	(145)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	136,955	(40,802)	34,779	(35,027)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	136,955	(40,802)	34,779	(35,027)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	136,955	(40,802)	34,779	(35,027)
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น				
ของบริษัทฯ	0.0878	(0.0262)	0.0223	(0.0225)

39. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565



เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับ บุคคลต่าง ๆ ในองค์กร



คณะกรรมการบริษัท



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



นายกำธร ศิลาอ่อน

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรตันต์

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



ศาสตราจารย์ ดร.ภविดา ปานะนนท์

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



นางลิน เยน ท็อก

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



นายกาลิต มอยนูดิน ฮาซิม

- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการบริหารความเสี่ยง
- กรรมการ



นายกิริต ชำห้

- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการ



นายกอตัม จูรานา

- กรรมการบริหาร
- กรรมการ



นายจุธรุ คาลี วาเดีย

- กรรมการ



นางสาวนิชิตำ ชำห้

- กรรมการ



นายอิษฐ์ชาญ ชำห้

- กรรมการ



นางสาวสิริสา สุภาวสิน

- กรรมการ

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2527
- 2524

ประวัติการอบรม

- 2560

- 2558

- 2558

- 2555

- 2548

- 2546

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556
- กันยายน 2561 - กุมภาพันธ์ 2562
- 2556 - 2557
- 2553 - พฤศจิกายน 2554

- 2544 - 2550

ประสบการณ์อื่น ๆ

- ธันวาคม 2564 - ปัจจุบัน

- กรกฎาคม 2563 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2562 - ปัจจุบัน
- 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
- 2555 - 2557
- 2556 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - กรกฎาคม 2563

- พฤษภาคม 2552 - กุมภาพันธ์ 2564
- พฤษภาคม 2552 - กรกฎาคม 2562
- พฤษภาคม 2550 - กุมภาพันธ์ 2564
- 22 พฤษภาคม 2550 - 10 กันยายน 2563

- ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- 2547 - 2552
- 2546 - 2551
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2546
- 2542
- 2538 - 2542

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

14 มีนาคม 2554

62 ปี

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College

วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee, Class 25/2017

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร CMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive Education 27 มีนาคม - 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเกอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ประธานกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

อนุกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท ธารักษ์ พัฒนาลิขสิทธิ์ จำกัด

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)

กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการ บริษัท พร็อบเบิล ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อดูแลหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด

ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด

กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท อินจีเนียส จำกัด

กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา

บริษัท พร็อบเบิล ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)

รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)

รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา

กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

กรรมการอิสระ บริษัท จี สติล จำกัด (มหาชน)

ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย

ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด

กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค เอส์เซท จำกัด (มหาชน)

กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิท บาร์นี

- 2538 - 2542
- 2534 - 2538
- 2531 - 2532
- 2528 - 2531

กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ ฟลอปี้ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ กิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ต
ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ กิจ ภัทรชนก
เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กรรมการบริษัท

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) 3. กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <p>ไม่มี</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาท 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลอ่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* /
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง /
กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

51 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540
- 2531 - 2535

MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration;
Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
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

- 2564
- 2560
- 2560
- 2559
- 2555
- 2554
- 2551

หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Leading in a Disruptive world (LDW)
จาก Stanford University & Silicon Valley, California
หลักสูตร การปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม (Business Revolution and Innovation
Network: BRAIN) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)
หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Executive Development Program (EDP)
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2564 - ปัจจุบัน
- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2560 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน และ
กรรมการบริษัทกิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต ฟาร์ม จำกัด (มหาชน)
ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

- กรกฎาคม 2557 - 2559
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

- 2554 - เมษายน 2560
- 2554 - 2557
- 2547 - 2554
- 2542 - 2547

- 2540 - 2542
- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

อาชีพหลัก

ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
ประธานคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทน กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา
บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีริเซียส ไซฟิง 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
นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทิสโก้
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาผลตอบแทน และกรรมการบรรษัทภิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต ฟาร์ม จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <p>กรรมการ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โดจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวเพ็ญศรี สุธีรคันต์

ตำแหน่ง
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ
อายุ
ประวัติการศึกษา

ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
8 กรกฎาคม 2563
53 ปี
บัญชีบัณฑิต (บัญชีต้นทุน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
MBA, California State University, Hayward, USA

ประวัติการอบรม

- 2562
- 2561
- 2560
- 2560
- 2558
- 2554
- 2553
- 2550

หลักสูตร Leadership through Performance, INSEAD Future Leader Summit ประเทศสิงคโปร์
หลักสูตร Leading Disruptive Innovation with Design Thinking,
โดย Stanford Center for Professional Development ประเทศสหรัฐอเมริกา
หลักสูตร People, Culture, and Performance: Strategies
โดยมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา
GNH and Business Journey in Bhutan, โดย GNH Center Bhutan ประเทศภูฏาน
หลักสูตร Proteus: Creative Encounters to Inspire Leaders
โดย London Business School ประเทศอังกฤษ
หลักสูตร Breakthrough Program for Senior Executives,
โดย IMD ประเทศสวิตเซอร์แลนด์
หลักสูตร Successful Formulation and Execution Strategy (SFE)
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Director Certificate Program (DCP)
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

- 17 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน
- 1 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน
- 2563 - ปัจจุบัน
- 2549 - มกราคม 2565
- 2544 - 2548

- 2541 - 2544
- 2536 - 2541

ตำแหน่งอื่น ๆ

- ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน
- เมษายน 2562 - ปัจจุบัน
- 2559 - ปัจจุบัน

- 2558 - ปัจจุบัน
- 2557 - ปัจจุบัน

- 2555 - ปัจจุบัน
- 2550 - ปัจจุบัน

- 2550 - ปัจจุบัน

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชานันท์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. คณะกรรมการสรรหาบัญชีผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ สมาคมนิสิตเก่าคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2. คณะกรรมการตัดสินโครงการประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย 3. คณะกรรมการสรรหาครูผู้ฝึกสอนงานและจัดสรรข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ไปปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงานภาคเอกชน สำนักงาน ก.พ.ร. 4. คณะกรรมการองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) 5. คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. 6. คณะกรรมการโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

ศาสตราจารย์ ดร.กวีดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2544
- 2535

- 2532

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- 25 มิถุนายน 2564
- 27 พฤษภาคม 2564
- 29 มีนาคม 2564
- 2563
- 2563
- 2556
- 2555
- 2554

รางวัล ทุนการศึกษา และทุนวิจัยที่ได้รับ

- ธันวาคม 2564 - มีนาคม 2565
- มีนาคม - ธันวาคม 2563
- 2561
- 2558
- 2558
- 2556 - 2557
- 2556
- 2552 - 2555
- 2551
- 2539 - 2544
- 2535 - 2537

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
- ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2553 - 2555
- 2549 - กันยายน 2561
- 2546 - 2549
- 2535 - 2546

กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* /
กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการบริหารความเสี่ยง
14 มีนาคม 2554
54 ปี

Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร
Master of Business Administration (International Business),
Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา
Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยากรในงาน Virus/Vaccine Dynamics/Challenges in the Mekong Region:

The Regionalisation Imperative? seminar organized by the Institute of Security and International Study, Chulalongkorn University

วิทยากรในงาน Trade Wars, Technology and Global Value Chains, a seminar organized by United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP)

วิทยากรในงาน Investment in Sustainable Recovery: Empirical Analysis, Lessons Learnt and a Future Research Agenda, a seminar organized by Academy of International Business & United Nations Conference on Trade and Development

หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) 32/2020

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าร่วม (ในฐานะผู้สังเกตการณ์) การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารความเสี่ยง โดยชมรมบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22)

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41)

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 148

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ทุนวิจัยจาก ESCAP - WHO เรื่อง Asia-Pacific in the manufacturing and global supply chain of vaccines

ทุนวิจัยจาก Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)

สหประชาชาติ เรื่อง Outward foreign direct investment and global value chains

ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และกระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์

รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน วารสารวิชาการระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)

ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)

ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯ ในการพิจารณารางวัลครุฑดีเด่น สาขาสังคมศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032

(เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)

Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเชิส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสติศาสตร์และการขนส่ง

คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่น ๆ

- 2562
- 2560 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2556 - 2557
- 2556 - 2557
- เมษายน 2556
- 2556 - ปัจจุบัน
- 2553 - 2556
- 2552 - ปัจจุบัน

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. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางลิน เยน ค็อก

ตำแหน่ง

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/
กรรมการสรรหา / กรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ
4 เมษายน 2560
55 ปี

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2527 - 2531
- 2523 - 2527

ประวัติการอบรม

- 2562
 - 2561
 - 2560
 - 2555
- YPO Global Family Enterprise Programme จาก INSEAD
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
หลักสูตรผู้บริหาร Corporate Innovation จาก Stanford Graduate School of Business
สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)
Class 159/2012

รางวัล

- 2555

Best Foreign Company CEO จาก Bloomberg

ประสบการณ์

- ธันวาคม 2563 - ปัจจุบัน
- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน

ผู้ก่อตั้งและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท มูลา-เอกซ์ โฮลดิ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ซีฟปิง จำกัด (มหาชน)

- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559
- พฤษภาคม 2546 - กรกฎาคม 2553
- มีนาคม 2544 - พฤษภาคม 2546
- พฤษภาคม 2540 - มีนาคม 2554
- มิถุนายน 2538 - พฤษภาคม 2540
- พฤศจิกายน 2536 - พฤษภาคม 2538
- มกราคม 2533 - พฤศจิกายน 2536
- มิถุนายน 2531 - มกราคม 2533

ตำแหน่งอื่น ๆ

- มกราคม 2563 - ปัจจุบัน
- มิถุนายน 2560 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2557 - ปัจจุบัน
- 2558 - 2559
- กุมภาพันธ์ 2558 - กันยายน 2559
- มิถุนายน 2554 - เมษายน 2559

- กรกฎาคม 2553 - กันยายน 2559
- 2553 - 2559
- 2555 - 2558
- 2546 - 2553

- 2540 - 2542

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ: กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยมุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 - 2536
- 2527 - 2534
- 2522 - 2526

อาชีพหลัก

ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประเทศไทยและลุ่มแม่น้ำโขง
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด กรุงเทพฯ ประเทศไทย
กรรมการบริหาร ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (จีน) ปักกิ่ง ประเทศจีน
ผู้อำนวยการอาวุโส สาขา Corporate & Institutions ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด
นครธน กรุงเทพฯ ประเทศไทย
หัวหน้าฝ่าย Corporate & Institutions Sales ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (มาเลเซีย)
กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย
รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (สิงคโปร์) ประเทศสิงคโปร์
รองประธานกรรมการ Chase Manhattan Bank (ฮ่องกง) ฮ่องกง
ผู้จัดการฝ่ายบัญชีอาวุโส ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ฮ่องกง) ฮ่องกง
ผู้จัดการฝ่ายบัญชี CIBC ไตรอนโต ประเทศแคนาดา

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

รองประธานกรรมการ สมาคมธนาคารนานาชาติ

ผู้แทน โครงการ Living with HIV ของธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด

สมาชิกของ Global Diversity & Inclusion Council

รองประธานคณะกรรมการของ European Chamber of Commerce and Board member of
British Chamber of Commerce ประเทศจีน

กรรมการ Malaysian Youth Orchestra Foundation โดยมี Mirzan Mahather เป็นประธาน

ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการธนาคาร

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง

11 มกราคม 2537

68 ปี

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)
Class 57/2005

กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด

(แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)

หัวหน้าแผนกซิฟปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกเซน แอน เทคคิง ฟู้ดส์ จำกัด

กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 52 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-52 ในหน้า 74-75 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. รองประธานคณะกรรมการ และประธานคณะกรรมการการเงินและตรวจสอบ 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. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	131,526,275	-	10,000,000	(10,000,000)	121,526,275 (ร้อยละ 7.79 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกฤษิต ชำ

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน

- 2550 - ปัจจุบัน

- 2542 - 2546

- 2532 - 2545

- 2523 - 2546

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

กรรมการ / กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

24 เมษายน 2550

68 ปี

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการ และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร

บริษัท ฟินิกซ์ พลัส แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

ผู้บริหารบริษัท

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟซ์เอ็นช้ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทอร์ 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 คอนแทคเตอร์ส ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 219-221 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิตติ ช่าง เป็นบิดาของนางสาวนิจิศา ช่าง และนายอริยัญญา ช่าง แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกอตัม กุรานา

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)*
(*ผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 กุมภาพันธ์ 2563

อายุ

45 ปี

ประวัติการศึกษา

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส
Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา
BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม และการสัมมนา

- ธันวาคม 2564
 - กันยายน 2564
 - ธันวาคม 2563
 - ธันวาคม 2563
 - กันยายน 2563
 - ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563
 - กรกฎาคม 2562
 - พฤษภาคม 2562
- หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร E-Learning CFO's Refresher จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
ครั้งที่ 7/2020 ในหัวข้อ "Data privacy law and cyber security law"
จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
วิทยากรในงาน The Capital Link Hong Kong Maritime Forum
เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
ครั้งที่ 5/2020 จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Directors Accreditation Program (DAP 173/2020)
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
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
- 2543 - 2546
- 2541 - 2542

กรรมการ / กรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ Drewry Financial Research Services สหราชอาณาจักร
ที่ปรึกษาอาวุโส Galway Group ประเทศอินเดีย
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่าย Structured Asset Finance ธนาคาร DVB ลอนดอน และประเทศสิงคโปร์
ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
ที่ปรึกษา Synegy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา
กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 52 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-52 ในหน้า 76-77 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุณฐ คาสี วาเดย์

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

58 ปี

ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program”

(DCP) Class 64/2005

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง 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 ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :</p> <p>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 ดีวัน จำกัด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 220 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	617,650	-	617,650	(617,650)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิษิตา ชำ

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

กรรมการ

23 สิงหาคม 2545

41 ปี

ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)

มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ

ประวัติการอบรม

- 2558
- 2550

- 2549

- 2547

ประสบการณ์

- กันยายน 2559 - ปัจจุบัน
- 2545 - ปัจจุบัน

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program”
(DCP) Class 83/2007
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/ Cambridge
Academy of Transport

กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุทธาภัยจัน จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุทธาภัยจัน จำกัด (มหาชน)
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ :	1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เทรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบีเค ทาวเวอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษา ระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย) 6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 219-221 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 31 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-31 ในหน้า 76-77 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษิต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎิชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือ
คณะผู้บริหารท่านใด

นายอิชฎิชาญ ซาห์

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2553

- 2549

ประวัติการอบรม

- 2554

- 2554

ประสบการณ์

- ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน

กรรมการ

14 มีนาคม 2554

33 ปี

ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)
University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

กรรมการ บริษัท แมก้า โลฟไอส์แลนด์ จำกัด (มหาชน)

- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ลีก ชฟปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
กรรมการบริษัท

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : 1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟโซเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ โลฟ อินซัวร์รันซ์โบรเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต) 8. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย) 9. กรรมการ บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี ชาร์เตอร์ริง ฟิฟตี จำกัด* ประเทศสิงคโปร์ (ธุรกิจการจัดการขนส่งทางเรือ) 10. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 219-221 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 32 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-31 และ 53 ในหน้า 76-77 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอัยย์ชาญ ชาร์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาร์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ชาร์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวสิริสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการฝึกอบรม

- ตุลาคม 2564
- เมษายน 2561
- ตุลาคม 2556

กรรมการ / ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)

8 กรกฎาคม 2563

38 ปี

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ

ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

เข้าอบรมหลักสูตร “กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานและองค์กรธุรกิจ” จัดโดย ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา (LDRC) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)

- กุมภาพันธ์ 2556
- ตุลาคม 2553
- ตุลาคม 2551
- ตุลาคม 2550

- กันยายน 2549

ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน
- 2562 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2561
- กรกฎาคม 2554 - 2559
- 2550 - 2554
- 2548 - 2549

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : ไม่มี บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ : 1. กรรมการ บริษัท ควอนตัม พีทีพี คอนซัลติ้ง จำกัด 2. กรรมการ บริษัท คิวไอซี (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เข้าอบรมหลักสูตร “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกัน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด
ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประวัติคณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม*

นายกอทัม คุรานา*

นางสาวสิริสา สุภาวสิน*

(*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท)

กรรมการผู้จัดการ

กรรมการ (การเงิน)

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)

นายประธาน มหาสิงห์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค)

58 ปี

Directorate of Marine Engineering Training

Bachelor's Degree in Marine Engineering

Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK

ประวัติการอบรม

- ธันวาคม 2564

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2563
- พฤษภาคม 2556 - 2560
- 2538 - 2556
- 2537 - 2538
- 2536 - 2537

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Chief Engineer บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Engineer บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 52 บริษัท

(บริษัทย่อยที่ 1-52 ในหน้า 76-77 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ วันที่ พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	943,069	-	935,000	(935,000)	8,069 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	69,018	-	-	-	69,018 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชัชชา โกปนารณ

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

กรรมการ (การพาณิชย์)

64 ปี

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morajee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2532 - 2541

กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ วันที่ พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	856,500	143,500	-	143,500	1,000,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	60 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัย บอมเบย์ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	315,082	-	-	-	315,082 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	28,550	-	-	-	28,550 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายเชบาสเทียน อาร์คานโจ การ์โดโซ

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย Master Marine ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) กัปตันเรือ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) เจ้าหน้าที่ประจำเรือ
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	125,000	-	-	-	125,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายจันตราชากร สิวรามัน เวนกาทารามัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ - เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ)
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Bachelor's degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> 2564 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ - เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2561 - 2563 ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2560 - 2561 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2546 - 2559 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2538 - 2546 Technical Superintendent บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2535 - 2538 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 สหราชอาณาจักร
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)

นายจันตราชากร สิวรามัน เวนกาทารามัน เป็นคู่สมรสของนางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

นายชังการ จีร์ ชังการ

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ)
อายุ	65 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขา Commerce จาก University of Madras ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> 2564 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2537 - 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) 2536 - 2537 ผู้ช่วยผู้จัดการ (พาณิชย์) บริษัท Century Shipping 2527 - 2536 Deputy Manager (Operations), Continental Shipping 2526 - 2527 Commercial Assistant, Jay Shree Shipping
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายมินฮา ซาฟา

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)

อายุ

62 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor's degree in Marine Engineering, Directorate of Marine Engineering Training
Diploma in Ship Management, Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2563
- 2539 - 2559
- 2536 - 2539
- 2531 - 2536

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer, India Steam Ship Company Ltd., Kolkata and Univan Ship Management, Hong Kong
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	212,750	-	158,900	(158,900)	53,850 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิธ ลิงสิทธิพันธุ์

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (เทคนิค)

อายุ

54 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีสาขาวิศวกรรมเครื่องกล ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ประสบการณ์

- มกราคม 2564 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2560 - ธันวาคม 2563
- พฤศจิกายน 2546 - ธันวาคม 2559
- พฤษภาคม 2534 - ตุลาคม 2546

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ช่างเทคนิคและนายช่างใหญ่ บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปรารถนา เทพกาพลิน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ - การเงิน

อายุ

51 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- 22-23 มิถุนายน 2564
- กันยายน/พฤศจิกายน 2562
- มิถุนายน 2561
- กุมภาพันธ์ 2560
- มิถุนายน 2553
- ตุลาคม 2547

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การจัดประเภท การวัดมูลค่า การด้อยค่า และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี
เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2539 - 2542
- 2535 - 2539

ผู้อำนวยการ - การเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
เลขานุการบริษัท บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	215,000	543,000	100,000	443,000	658,000 (ร้อยละ 0.04 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)*

(*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติและเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า)

อายุ

48 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- กันยายน 2564
- กรกฎาคม 2564
- มิถุนายน 2564

พื้นฐานด้านความยั่งยืนของธุรกิจ จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 2 ชั่วโมง)
และแนวโน้มทิศทางการทำ M&A ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาและกลยุทธ์การทำ M&A จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)
พัฒนาการของระบบบัญชีที่นำจับตามอง จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 6 ชั่วโมง)
หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)
การวิเคราะห์งบการเงิน จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)
ร่วมสัมมนาสรุปสาระสำคัญที่ควรทราบของ TFRS for PAEs ที่ต้องใช้ และการเปลี่ยนแปลงในปี 2564 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)
แนวทางการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ COVID-19 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)

- พฤษภาคม 2564
- พฤศจิกายน 2563
- พฤษภาคม 2563
- กันยายน 2562

กรกฎาคม 2562

มิถุนายน 2562

หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Beginners จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)

Corporate Finance รุ่นที่ 2/63 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 7 ชั่วโมง)

งบกระแสเงินสด จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

TFRS 9 Workshop การค้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินรุ่นที่ 1/62

TFRS 9 Workshop การบัญชีป้องกันความเสี่ยง รุ่นที่ 1/62

TFRS 9 Workshop การจัดประเภทและการวัดมูลค่า จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 18 ชั่วโมง)

เตรียมพร้อมกับการบัญชีเรื่องสัญญาเช่า และอ่านและเขียนรายงานผู้สอบบัญชีให้เข้าใจ จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)

การแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี เพื่อสะท้อนสภาพที่แท้จริงของกิจการ และผลกระทบต่อภาษีอากร จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

เจาะลึกมาตรฐาน TFRS 9, TFRS 15 และ TFRS 16 สำคัญ ผลกระทบ แนวทางปฏิบัติ และกรณีศึกษา จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 14 ชั่วโมง)

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2562 - 2563
- สิงหาคม 2558 - 2562
- 2542 - กรกฎาคม 2558
- 2538 - 2542

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

ผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์วอเดอร์เฮาส์เคอเปอร์ส เอบีเอส จำกัด
 ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันตราเชลาร์ สีวรามัน เวณกาธารามัน

นางสาวณลิณทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 39 ปี
 ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2558 - 2563
- สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558
- เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการบัญชี บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
 ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

บุคคลอื่น ๆ ในองค์กร

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ : นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม, นายกิริต ชาท์, นายอิษฎ์ชาณู ชาท์ และนายกอตัม กูรานา (อำนาจลงลายมือชื่อ: กรรมการสองในสี่คนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท)
- ผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัท : นายกอตัม กูรานา (ประวัติของผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1 : รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร)
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี : นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย (ประวัติของผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1 : รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร)
- เลขานุการบริษัทฯ : นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน (ประวัติของเลขานุการบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1 : รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร)

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือคุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

- หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล : นางสาวสิริสา สุภาวสิน (ประวัติของหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1 : รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร)
- หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน : นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน

อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการฝึกอบรม

พฤศจิกายน 2564 อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: TCFD in Finance by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand

ตุลาคม 2564 อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop : ESG Risk Analysis and GHG Accounting by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand

ตุลาคม 2564 อบรมหลักสูตร Personal Data Protection Law for Practitioners held by Law and Development Research Center (LDRC), Faculty of Law, Chulalongkorn University

มิถุนายน 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
พฤษภาคม 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Beginners by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
พฤศจิกายน 2563	อบรมหลักสูตร “การบัญชีและการวางแผนภาษีที่ถูกต้องสำหรับธุรกิจทั่วไป” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
สิงหาคม 2563	อบรมหลักสูตร “Sustainable Supply Chain Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
มิถุนายน 2562	อบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
พฤศจิกายน 2561	อบรม “การจัดทำกระดานทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	อบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน
ธันวาคม 2560	สัมมนาในหัวข้อ “วิธีปฏิบัติสำหรับบอร์ด ในการกำกับดูแลการป้องกันและรับมือภัยไซเบอร์” จัดโดย ก.ล.ต. และ บีเอสเอ พันธมิตรซอฟต์แวร์
ตุลาคม 2558	อบรมในหัวข้อ “แนวทางการด้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวณิชยชนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส์ คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย)
ตุลาคม 2557	อบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน - กันยายน 2557	อบรม “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	อบรม “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ประสบการณ์	
สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ได้มา ในปี 2564	จำหน่าย ในปี 2564	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

เอกสารแนบ 2 – รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564)

รายชื่อกรรมการ	รายชื่อบริษัท	PSL	บริษัทย่อย ที่ 1-31	บริษัทย่อย ที่ 32-44	บริษัทย่อย ที่ 45	บริษัทย่อย ที่ 46-50	บริษัทย่อย ที่ 51-52
(1) นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา		X					
(2) นายกำธร สีลาอ่อน		/					
(3) นายคลิด มอยนุดดิน ฮาซิม		//	/	/	/	/	/
(4) นายกอดัม คูรานา		//	/	/	/	/	/
(5) นายอุษรุ คาลี วาเดย์		/					
(6) นางสาวนิจิตา ซาห์		/	/				
(7) นายกิริต ซาห์		/					
(8) ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์		/					
(9) นายอิษฎ์ชาญ ซาห์		/	/				
(10) นางลิน เยน คี๊อก		/					
(11) นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์		/					
(12) นางสาวสิรสา สุภาวคิน		/					
(13) นายประชน มหาสิงห์		//	/	/	/	/	/
(14) นายสุรพงษ์ พุดเมือง			/				
(15) Mr. Henry Charles Mytton Mills				/	/	/	
(16) Mr. Ajaib Hari Dass				/		/	

หมายเหตุ / = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

// = กรรมการบริหาร

เอกสารแนบ 3 – คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บทนำ

บริษัท พีรเชิส ซิปปิง 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 มีสิทธิขั้นพื้นฐานต่าง ๆ 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 และสามารถเข้าสู่ข้อมูลดังกล่าวได้ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนวันประชุม 1 เดือน
- บริษัทฯ จะเตรียมการต่างๆ สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการมาร่วมประชุม เช่น การลงทะเบียนและนับคะแนนโดยใช้ระบบ Barcode เพื่อความรวดเร็ว ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถมาประชุมด้วยตนเองสามารถใช้สิทธิมอบฉันทะและกำหนดทิศทางการออกเสียงได้ โดยบริษัทฯ ได้กำหนดรายชื่อกรรมการอิสระที่ผู้ถือหุ้นสามารถมอบอำนาจให้ได้ การจัดเตรียมอาหารว่าง และบริการแปลภาษา เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งในประเทศและต่างชาติ
- การประชุมจะต้องดำเนินการตามลำดับขั้นตอนที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม ในวาระการเลือกตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการได้ที่ละคน ในระหว่างการประชุม ต้องมีการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น โดยกรรมการที่เกี่ยวข้องต้องตอบข้อซักถามอย่างเพียงพอ อีกทั้งต้องมีการสรุปมติที่ประชุมอย่างชัดเจนภายหลังการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม
- คณะกรรมการบริษัทฯ สนับสนุนให้บริษัทฯ แต่งตั้งบุคคลภายนอกที่มีความเป็นอิสระเพื่อตรวจสอบการนับคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะบันทึกชื่อของผู้ตรวจสอบในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นด้วย
- เพื่อความโปร่งใสและสามารถอ้างอิงได้ในอนาคต คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมให้ใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับวาระการประชุมที่สำคัญ เช่น รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ที่มีนัยสำคัญ
- กรรมการบริษัทฯ ทุกท่านควรเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถซักถามประธานคณะกรรมการแต่ละชุดได้โดยตรง
- บริษัทฯ จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งมีความชัดเจนและครบถ้วน รวมถึงมีการระบุรายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม บันทึกประเด็นคำถามคำตอบในที่ประชุม และบันทึกการชี้แจงขั้นตอนการลงคะแนน การนับคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบ

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

การเผยแพร่ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 4 สัปดาห์ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่า บริษัทฯ ได้แจ้งผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับขั้นตอนการประชุมและหลักเกณฑ์ในการลงคะแนนเสียง รวมถึงสิทธิการลงคะแนนเสียง
- จะต้องมีการจัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษโดยเผยแพร่พร้อมฉบับภาษาไทย

การปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นรายย่อย

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมและเสนอข้อกรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางช่องทางต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ โดยแยกบัตรลงคะแนนเป็นรายบุคคล
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจว่าจะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมโดยไม่ได้แจ้งผู้ถือหุ้นล่วงหน้า

การดูแลการใช้ข้อมูลภายใน

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการและ ผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่ที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้ (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 ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่าง ๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริษัทฯ ถึงความตั้งใจของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการ ที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่มีการพิจารณาเข้ามีส่วนร่วมในการตัดสินใจเรื่องนั้น

คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องพิจารณาการเข้าทำรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือ รายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความระมัดระวังรอบคอบ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด โดยการทำรายการดังกล่าวจะต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งมีเงื่อนไขเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าปกติทั่วไปและต้องมีการเปิดเผยรายละเอียดของรายการ กล่าวคือ มูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นในการเข้าทำรายการ ไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วน

3. ผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการบริษัทฯ บริหารงานบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียตามที่กฎหมายกำหนดและสนับสนุนให้มีการร่วมมือกันระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียในการสร้างความมั่งคั่ง การสร้างงาน และการสร้างกิจการให้มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงและยั่งยืน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้เข้าถึงสารสนเทศที่จำเป็น บริษัทฯ ต้องมีมาตรการสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการร้องเรียน การแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแจ้งเบาะแส การกระทำผิดกฎหมาย หรือจรรยาบรรณ ที่อาจส่งถึงการทุจริตหรือประพฤตินิষอบของพนักงาน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย โดยอยู่บนพื้นฐานความเสมอภาคและความเท่าเทียมกัน

ทั้งนี้ มาตรการในการแจ้งเรื่องร้องเรียน/แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียได้อธิบายอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

- คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยสารสนเทศทั้งทางการเงินและที่ไม่ใช่ทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ เชื่อถือได้ และทันเวลา เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ได้รับทราบสารสนเทศอย่างเท่าเทียมกันตามที่กำหนดโดยกฎหมาย องค์กรและหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- สารสนเทศของบริษัทฯ จะต้องแสดงด้วยความรอบคอบ ชัดเจน กระชับรัดกุมเข้าใจง่ายและโปร่งใส สารสนเทศที่สำคัญ จะต้องถูกเปิดเผยตามกฎหมายทั้งด้านบวกและด้านลบอย่างระมัดระวังโดยไม่ทำให้เกิดความสับสนและเข้าใจผิดต่อผู้ใช้สารสนเทศดังกล่าว ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงสาระสำคัญมากกว่ารูปแบบ โดยต้องแสดงรายละเอียดเงื่อนไขหรือสมมติฐานอย่างครบถ้วน

- บริษัทฯ จะต้องจัดหาช่องทางสำหรับเปิดเผยสารสนเทศที่ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้ใช้ และได้ผลลัพธ์ที่คุ้มค่ากับต้นทุนที่เสียไป

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องจัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องสนับสนุนการพัฒนาด้านความรู้และความสามารถของผู้บริหารในการนำเสนอสารสนเทศและการเพิ่มทักษะด้านการสื่อสาร

ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (Silent Period for Investor Relations Activities)

ช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้าม “โฆษณ” ผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ พูดุถึงผลประโยชน์ประกอบการณ์ในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ และการคาดการณ์ ให้แก่สื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

5. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ แต่งตั้งผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพ และบริหารธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของบริษัทฯ ที่วางไว้และเป็นไปตามกฎหมาย โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจริยธรรมทางธุรกิจ

5.2 โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 6 คณะ ดังต่อไปนี้

5.2.1 คณะกรรมการบริษัทฯ

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และไม่เกิน 12 คน โดยเป็นกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีจำนวนกรรมการอิสระไม่น้อยกว่า 3 คน
- บริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายที่เพิ่มขึ้นของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นสำคัญ เพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติหลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ มีการดำเนินงานที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบที่มากขึ้น และมีความสามารถที่มากขึ้น เพื่อการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระ ทั้งนี้ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ และมีหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ดูแลรับผิดชอบการบริหารจัดการบริษัทฯ ภายใต้กรอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับบริษัทฯ เมื่อครบกำหนดตามวาระ กรรมการอาจได้รับการพิจารณาจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ได้อีก

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity)

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี มีความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถหนึ่งด้านหรือมากกว่าหนึ่งด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ ได้แก่ ธุรกิจการเดินเรือทะเล การค้าระหว่างประเทศ การวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ การบัญชีระหว่างประเทศ การเงินระหว่างประเทศ กฎหมาย และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 5 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัท)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งหรือเกี่ยวข้องใดๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรหลักสูตร Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาเนื่องจากเหตุผลพิเศษ

กรรมการอิสระ (Independent Directors)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือกลุ่มของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และฝ่ายบริหารไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) กำหนด มีวาระในการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้ ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระที่เหมาะสมไม่ควรเกิน 3 วาระติดต่อกัน เว้นแต่กรรมการอิสระท่านนั้นยังคงมีความเหมาะสมในการดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการจะพิจารณาความเป็นอิสระและประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการอิสระที่อยู่เกิน 3 วาระติดต่อกัน และจะชี้แจงเหตุผลพร้อมผลการปฏิบัติหน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น

ลักษณะของกรรมการอิสระ

- มีสมาชิกอย่างน้อยหนึ่งในสาม ของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระและมีไม่ต่ำกว่า 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษา ผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการ บริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

บทบาท และหน้าที่ของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครอง และบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและให้ความสนใจกับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเองเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระหรือกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะหาผู้ที่มีความเหมาะสมมาแทนกรรมการอิสระผู้ที่ดำรงตำแหน่งครบวาระที่กำหนด รวมถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งที่ต้องนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระเพิ่มเติมนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
- กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมียกน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด

- คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ซาห์
 - 3) นายอิษฎ์ชาญ ซาห์
 - 4) นายกอดัม กูรานา
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใด ๆ ให้อนุญาตตุลาการพิจารณา
- สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
- พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกลงและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
- ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
- กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน
- กำกับดูแลให้มีการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
- อนุมัติงบการเงินประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
- ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนาจความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณ และบรรษัทภิบาลที่ดี ในระดับสูงสุด
- ปรึกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

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

เลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปีโดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น 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 เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงานผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตร และสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนกรรมการ

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

การสรรหา การแต่งตั้ง และการเลือกตั้งกรรมการบริษัท

หลักเกณฑ์การสรรหากรรมการ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้ การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ 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) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากทีคณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหาเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

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 และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

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

กระบวนการในการสรรหา/แต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัครตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหากลับกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัทฯ อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

5.2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการ 3 คน ซึ่งถูกแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการบริหาร

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี ความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถในด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัทสำหรับการดำรงตำแหน่งในฐานะผู้บริหารระดับสูง
- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเกินกว่า 3 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัทฯ)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งใด ๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรหลักสูตร Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่จะได้ขยายระยะเวลาเนื่องจากเหตุผลเฉพาะเจาะจง

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการบริหาร

- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้ และจะต้องลงนามโดยกรรมการบริหารสองคนพร้อมประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่องหรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
- จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
- ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความเหมาะสม และตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
- จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
- จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้
- พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

5.2.3 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายบริหาร รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้น

องค์ประกอบของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- ต้องมีจำนวนสมาชิกอย่างน้อย 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานหรือสมาชิกในคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- มีเลขานุการ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีหน้าที่ช่วยเหลืองานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งปัจจุบันเลขานุการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการด้วย
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

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 ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
- สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่น ๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
- พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน

- กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
- สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลและการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำ ความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ
- จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ใน รายงานประจำปีของบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ

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 และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- สมาชิกอย่างน้อย (1) คนในคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ต้องเป็นกรรมการอิสระ

การประชุม

การประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงอาจจัดให้มีการประชุมอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ความรับผิดชอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- กำหนดนโยบายและแผนจัดการความเสี่ยงและกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร
- กำหนดความเสี่ยงต่าง ๆ ของบริษัทฯ จากการประกอบธุรกิจ
- เสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและความเสี่ยงที่บริษัทฯ ได้ระบุไว้
- กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ได้รับการพิจารณาในการระบุความเสี่ยง ผลกระทบ และมีการประเมินโอกาสที่จะเกิดอย่างเหมาะสม การจัดลำดับความเสี่ยงที่สำคัญ และการกำหนดวิธีการลดความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
- ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี

- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามกรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมถึงข้อเสนอแนะของกรอบการทำงานสำหรับการควบคุมภายใน
- รายงานความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงสถานะของความเสี่ยง ความคืบหน้าในการจัดการความเสี่ยง และผลของการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สื่อสาร ประสานงาน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในเรื่องการบริหารจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5.2.5 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา (รับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือยกเลิกทั้งหมด) เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้การนำเสนอคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการแต่จะนำเสนอคำตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

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
- แสดงความเห็นได้อย่างเป็นอิสระและในปัจจุบันไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมทั้งในด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม
- ไม่เป็นผู้เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหารของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือบริษัทร่วม
- ไม่ใช่ผู้ที่ถูกแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริหารหรือผู้บริหารของบริษัทฯ
- สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงความเห็นและรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้บริหารของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

- กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอแนวทางต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับคำแนะนำและแสดงความเห็นและเสนอความเห็นดังกล่าวเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5.2.6 คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือยกเลิก หรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

องค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหา

- สมาชิกของคณะกรรมการสรรหาทั้งหมดเป็นกรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการสรรหา เป็นกรรมการอิสระ
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานคณะกรรมการสรรหาหรือสมาชิกในคณะกรรมการสรรหา
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของกรรมการสรรหา

- มีคุณสมบัติเดียวกันกับกรรมการอิสระ

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

- กำหนดแนวทางในการคัดเลือก แต่งตั้ง บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนการสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
- นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
- จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

6. การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณทางธุรกิจและแนวปฏิบัติ ตลอดจนนโยบายอื่น ๆ ของบริษัทฯ ใช้บังคับกับบริษัทย่อย และบริษัทร่วม'ของบริษัทฯ (เท่าที่เหมาะสม) เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่าตั้งอยู่ที่ใด ปฏิบัติตามนโยบายต่าง ๆ เหล่านี้เช่นเดียวกัน บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม'ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม'ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม' การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- โดยทั่วไป กรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ดี จำนวนกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ
- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ

- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ
- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย

¹ “บริษัทร่วม” หมายความว่า

- บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละสิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท
- บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

7. นโยบายการควบคุมและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายซึ่งองค์กรอาจต้องเผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทางธุรกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในทุกด้านและครอบคลุมปัจจัยความเสี่ยงของธุรกิจโดยกำหนดแนวทางในการปฏิบัติภายในบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาจากโอกาสที่จะเกิด และระดับความรุนแรงของผลกระทบโดยมีการกำหนดมาตรการในการป้องกันแก้ไข การลดความเสี่ยงระบบการรายงานและกระบวนการติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอโดยรวมถึงการให้ความสำคัญกับสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า ปัจจุบันบริษัทฯ ได้แบ่งประเภทความเสี่ยงที่สำคัญ ๆ 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 และเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบหรือกระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสมเพื่อลดผลกระทบของความเสี่ยงต่อธุรกิจของบริษัทฯ

8. จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการจัดให้มีการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินธุรกิจต่างๆ ของบริษัทฯ ถูกต้องตามกฎหมายและมีจริยธรรมที่ดี กรรมการและพนักงานทุกคนจะต้องทราบถึงหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้ โดยควรมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ทันกับความต้องการของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นที่เปลี่ยนไป ทั้งนี้รายละเอียดได้เปิดเผยไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

เอกสารแนบ 4 – คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ

สารจากคณะกรรมการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

ถึง กรรมการ, ผู้บริหาร และพนักงานทุกท่าน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความชอบธรรมและมุ่งมั่นสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้นรวมถึงการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้ เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นในหลักการของการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์มีจริยธรรม และความรับผิดชอบต่อ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ได้ถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนต่อบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ความซื่อสัตย์ สุจริต ความจริงใจ และความสมเหตุสมผล

เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่พัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงทบทวนจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัตินี้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีตามหลักสากล และเป็นไปตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน จะต้องรับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและข้อปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจนี้อย่างเคร่งครัด เพื่อบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจและเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ถือหุ้นและสังคม

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท 프리เชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

คำจำกัดความ

จริยธรรมธุรกิจ หมายถึง คุณความดี ความสัตย์จริง ความยุติธรรม และความถูกต้อง ซึ่งเป็นข้อพึงปฏิบัติในการประกอบธุรกิจ
แนวทางปฏิบัติ คือ แนวทางการประพฤติตนเพื่อรักษาและส่งเสริมเกียรติคุณและชื่อเสียง

หลักการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่น ดังต่อไปนี้

- **ความซื่อสัตย์ (Honesty)**

ผู้บริหารควรมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องและไม่ทำให้เกิดความเข้าใจผิดโดยเจตนาหรือหลอกลวงผู้อื่น โดยการบิดเบือนสารสนเทศ พูดยุติความจริง พูดยุติความจริงบางส่วน รวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติในหน้าที่ของตน

- **คุณธรรม (Integrity)**

ผู้บริหารควรแสดงออกถึงความซื่อสัตย์ของตนและความกล้าหาญในการทำสิ่งที่คิดว่าถูกต้อง ถึงแม้ว่าจะมีแรงกดดันให้ทำตรงกันข้าม และควรเป็นคนที่ยึดมั่นในหลักการ นำเคารพนับถือ และมีความเที่ยงธรรม รวมไปถึงควรต่อสู้เพื่อความเชื่อของตนและไม่ยอมละทิ้งหลักการเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ ที่จะทำให้ตนเองกลายเป็นคนหลอกลวงหรือไม่มีคุณธรรม

- **ความน่าเชื่อถือไว้วางใจ (Trust worthiness)**

ผู้บริหารควรเปิดเผยข้อเท็จจริงและจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแก้ไขความเข้าใจผิดใดๆ ควรพยายามทุกวิถีทางที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุคำมั่นสัญญาของตน และไม่ควรรื้อฟื้นข้อผิดพลาดที่มีอยู่หรือใช้การตีความทางกฎหมายในทางที่ไม่ถูกต้องเพื่อเป็นข้ออ้างในการไม่ให้ความร่วมมือหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดตามสัญญา

- **ความจงรักภักดี (Loyalty)**

ผู้บริหารควรแสดงความจงรักภักดีต่อบริษัทโดยการอุทิศตนต่อหน้าที่ และต่อบุคคลอื่นให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลเมื่อถูกร้องขอ ผู้บริหารไม่ควรใช้หรือเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับเพื่อผลประโยชน์ของตนเอง ในทางตรงกันข้ามควรดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระมีความเป็นมืออาชีพหลีกเลี่ยงความประพฤติที่ไม่เหมาะสมและความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมทั้งมีความซื่อสัตย์ต่อบริษัทและผู้ร่วมงาน นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้บริหารประสงค์ที่จะลาออก ผู้บริหารควรบอกกล่าวบริษัทล่วงหน้าอย่างเหมาะสม รวมถึงเก็บรักษาข้อมูลของบริษัทไว้เป็นความลับและไม่ควรใช้ตำแหน่งหน้าที่การงานเดิมเพื่อประโยชน์ส่วนตน

- **ความยุติธรรม (Fairness)**

ผู้บริหารควรมีความยุติธรรมและคุณธรรมต่อทุกคน ไม่ใช้อำนาจตามอำเภอใจ และไม่ใช้วิธีการโกงหรือวิธีการที่ไม่เหมาะสมเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์หรือข้อได้เปรียบจากความเข้าใจผิดหรือจากความทุกข์ของผู้อื่น โดยผู้บริหารที่มีจริยธรรมควรเปิดเผยข้อตกลงสำหรับการพิจารณาและปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เปิดใจยอมรับความเห็นที่ไม่ตรงกันและเต็มใจที่จะยอมรับเมื่อทำผิด และพร้อมเปลี่ยนจุดยืนและความเชื่อที่มีอยู่ไปสู่สิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม

- **การเห็นอกเห็นใจผู้อื่น (Concern for others)**

ผู้บริหารควรเอาใจใส่ เห็นอกเห็นใจ เมตตาปราณีและหวังดีต่อผู้อื่น ตามหลักการที่ว่า “ให้ปฏิบัติต่อผู้อื่นเช่นเดียวกับที่ต้องการให้ผู้อื่นปฏิบัติต่อเรา” ผู้บริหารควรช่วยเหลือผู้อื่นในสิ่งที่บุคคลนั้นมีความจำเป็น รวมไปถึงการค้นหาวิธีที่เหมาะสมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจในทางที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลประโยชน์ของผู้อื่น

- **การเคารพต่อหลักสิทธิมนุษยชนสากล (Respect for International Human Rights Principles)**

ผู้บริหารควรเคารพในเกียรติของแต่ละบุคคล ความมีอิสระ ความเป็นส่วนตัว การมีสิทธิอันชอบธรรมตามกฎหมาย และสิทธิมนุษยชน และผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้บริหารควร ตัดสินใจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นกลาง และปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่แบ่งแยกเพศ ชนชั้น หรือเชื้อชาติ

บริษัท กำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนสากล อย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงาน หรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน 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

- **ชื่อเสียงและคุณธรรม (Reputation and Morale)**

ผู้บริหารระดับสูงควรปกป้องและสร้างชื่อเสียงของบริษัทฯ และสร้างขวัญกำลังใจให้แก่พนักงาน ไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการหลีกเลี่ยงการกระทำใด ๆ อันอาจทำลายความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับพนักงาน ในทางกลับกัน พนักงานทุกคนต้องดำเนินการใด ๆ ที่จำเป็นไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการแก้ไขหรือป้องกันพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องเหมาะสมของผู้อื่น

- **ความรับผิดชอบตามหน้าที่ (Accountability)**

ผู้บริหารควรตระหนักและมีความรับผิดชอบโดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมธุรกิจด้านล่างนี้ ประกอบการตัดสินใจและการละเว้นใด ๆ 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 หรือวางแผนในการหลีกเลี่ยงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลและรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งมีแนวปฏิบัติดังนี้

- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการเช่นว่านั้นเสมือนทำกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม ก่อนเข้าทำรายการดังกล่าว จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนและได้รับการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจของบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ
- ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานหรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการที่แข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือกิจการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ จะต้องแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- 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 ที่ได้มาจากการดำรงตำแหน่งหรือจากการทำงานของตนในการหาประโยชน์ส่วนตนหรือเพื่อทำธุรกิจหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นการแข่งขันกับบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่ใช้ข้อมูลที่มีได้เปิดเผยให้ทราบโดยทั่วไปซึ่งอาจมีผลกระทบกับราคาหุ้น (ข้อมูลภายใน) และต้องละเว้นการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ในช่วงเวลาที่จะมีการประกาศข้อมูลสำคัญตามนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งได้ระบุช่วงเวลาการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ นอกจากนี้ ไม่ควรให้ข้อมูลภายในของ บริษัทฯ แก่บุคคลอื่น เพื่อใช้ซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่เปิดเผยข้อมูลความลับทางธุรกิจของบริษัทฯ ต่อบุคคลภายนอก โดยเฉพาะคู่แข่งของบริษัทฯ แม้หลังพ้นสภาพการเป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัทฯ ไปแล้ว

4. นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหวังให้ผู้บริหารและพนักงาน ใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด รวมไปถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ และดูแลลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้

4.1 การปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ

- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพที่สุดเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทฯ มิให้เสื่อมหรือสูญหายโดยไม่เหมาะสม

- กำหนดและปฏิบัติตามมาตรการเชิงป้องกันและขั้นตอนการดำเนินการที่เหมาะสม รวมไปถึงจัดทำประกันภัยที่เกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ การลักทรัพย์ และความเสียหายหรือความเสียหายอื่น ๆ

4.2 การจัดทำเอกสาร

- ผู้บริหารและพนักงานจะต้องจัดทำเอกสารด้วยความสุจริต ความรอบคอบ และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
- ห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานปลอมแปลงจดหมาย รายงาน หรือเอกสารของบริษัทฯ

5. นโยบายความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

- คอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทฯ ผู้บริหารและพนักงานไม่ควรใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ส่วนตัว
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยรหัสประจำตัว (Password) ที่ใช้ในการเข้าถึงระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยข้อมูลที่อยู่ในระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปลี่ยนแปลง ทำซ้ำ ลบทิ้ง หรือทำลายข้อมูลของบริษัทฯ โดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้ซอฟต์แวร์ที่ผิดกฎหมาย ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ และห้ามใช้ซอฟต์แวร์ลิขสิทธิ์โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์นั้น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้อีเมลของบริษัทฯ ในการส่งต่อข้อความที่เสื่อมเสีย น่ารังเกียจ ลามก หมิ่นประมาท หรือสร้างความรำคาญให้กับผู้อื่น
- ผู้บริหารและพนักงานควรใช้อินเทอร์เน็ตในการแสวงหาข้อมูลและความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน และต้องไม่เข้าเว็บไซต์ที่ผิดกฎหมายหรือละเมิดศีลธรรมอันดีงาม
- พนักงานควรใช้อุปกรณ์สื่อสารที่บริษัทฯ จัดให้ อาทิ โทรศัพท์ โทรสาร และโทรศัพท์มือถือ อย่างมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบและความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นหลัก

6. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางไซเบอร์

ความปลอดภัยทางไซเบอร์ทำให้เกิดการรักษาความลับของข้อมูล ความสมบูรณ์ของข้อมูล และการพร้อมใช้งานของข้อมูล โดยการป้องกันภัยคุกคามที่เป็นอันตรายและโดยไม่ได้ตั้งใจ ภัยคุกคามทางไซเบอร์อาศัยช่องโหว่ที่มาจากจุดอ่อนของเทคโนโลยี บุคลากร และกระบวนการซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ข้อมูลของบริษัทฯ พนักงานทุกคนมีหน้าที่ในการป้องกันความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

แนวทางปฏิบัติในการจัดการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์มีดังต่อไปนี้

- **ระบุภัยคุกคาม**
ระบุและทำความเข้าใจเกี่ยวกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ภายนอกและภายในที่เกิดจากการใช้งานที่ไม่เหมาะสมหรือขาดความระมัดระวัง
- **ระบุช่องโหว่**
พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลที่เชื่อมโยงการสื่อสารทางตรงและทางอ้อม ทำความเข้าใจผลกระทบจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เกิดขึ้นในระบบ ทำความเข้าใจขีดความสามารถและข้อจำกัดของมาตรการป้องกันที่มีอยู่
- **ประเมินระดับความเสี่ยง**
ประเมินแนวโน้มของจุดอ่อนที่อาจมีขึ้นจากภัยคุกคามภายใน นอกจากนี้ให้ประเมินจุดอ่อนที่มาจากการใช้ระบบและอุปกรณ์อย่างไม่เหมาะสม ประเมินผลกระทบด้านความมั่นคงและความปลอดภัยจากภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น
- **กำหนดมาตรการป้องกันและตรวจจับภัยคุกคาม**
ลดจุดอ่อนต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นโดยกำหนดมาตรการป้องกัน รวมถึงการลดผลกระทบจากการถูกโจมตี
- **จัดทำแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน**
จัดทำแผนการรับมือเพื่อลดผลกระทบจากภัยคุกคามที่มีต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของเรือและบริษัทฯ

- **ตอบสนองต่อเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์**
ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ประเมินระดับและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม พร้อมทั้งขั้นตอนดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อรับมือเหตุการณ์
- **การฝึกอบรมเพื่อสร้างความตระหนักรู้**
จัดอบรมแก่พนักงานทุกระดับผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สัมมนา การสัมมนาออนไลน์ จัดทำแคมเปญเพิ่มความรู้ในการหลอกลวงทางอีเมล การอบรมผ่านแพลตฟอร์มของบริษัทฯ ฯลฯ

7. จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ กำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ด้วยความรอบคอบและความระมัดระวัง ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลทางการตลาด หรืออื่นใดที่จัดอยู่ในหมวดหมู่ทรัพย์สินทางปัญญา แนวทางปฏิบัติมีดังต่อไปนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ต้องปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ จากการถูกละเมิด การถูกเปิดเผย การนำไปผลิตซ้ำ การแก้ไข หรือการกระทำอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ต้องเคารพและหลีกเลี่ยงการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น
- พนักงานทุกคนมีหน้าที่ต้องรายงานต่อผู้บังคับบัญชา เมื่อพบการกระทำใดที่อาจนำไปสู่การฝ่าฝืนหรือละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

8. นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือของบริษัทฯ ในเครือ บริษัทฯ วางนโยบายโดยต่อต้านพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความสำคัญอย่างมากกับรายการที่เกี่ยวข้องกับการติดสินบนและการคอร์รัปชัน (หากมีการละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ จะถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางในการรายงานเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใด ๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับบุคคลใดที่ร้องเรียน หรือให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

9. 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 อาจถือเป็นการติดสินบน ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง หรือเป็นการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการติดสินบน และ/หรือ การคอร์รัปชัน

บริษัทฯ กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการให้และรับของขวัญ และการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม ดังนี้

- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเรียกหรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง จากคู่ค้าและ/หรือบุคคลอื่นที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยเด็ดขาด
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเสนอของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง ให้แก่ คู่ค้า หรือบุคคลอื่นใด เพื่อจูงใจให้บุคคลเหล่านั้นปฏิบัติในทางที่มีขอบ
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสมในทุกสถานการณ์ แก่/จากคู่ค้า และบุคคลภายนอกที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ (รวมถึงหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานกึ่งภาครัฐ หน่วยงานกึ่งเอกชน ซัพพลายเออร์ ธนาคาร หรือผู้ให้บริการ) อย่างไรก็ตาม ในกรณี

ที่มีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของขวัญนั้นต้องมีโลโก้หรือสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ให้ และเป็นการให้ทั่วไป (ไม่เฉพาะเจาะจง) สำหรับให้แก่ลูกค้า หรือ คู่ค้าของบริษัทผู้ให้ และไม่เกี่ยวข้องกับข้อผูกมัดใดๆทางธุรกิจ

- การเลี้ยงรับรองที่เป็นปกติทางธุรกิจ เช่น การเลี้ยงต้อนรับ ซา/กาแฟ อาหาร หรือการเลี้ยงรับรองที่มีลักษณะเช่นเดียวกันอื่น ๆ และที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจโดยตรงหรือที่เป็นประเพณีนั้นไม่เข้าข่ายตามข้อกำหนดนี้ หากการเลี้ยงรับรองดังกล่าวมีมูลค่าที่เหมาะสมและต้องไม่เป็นการผูกมัดใด ๆ ทางธุรกิจ

10. การป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมสูงสุด ซึ่งรวมถึงการห้ามและป้องกันการฟอกเงิน หรือกิจกรรมที่อำนวยความสะดวกในการฟอกเงิน หรือให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้ก่อการร้ายหรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะทำธุรกิจกับองค์กรหรือลูกค้าที่ประกอบกิจการถูกกฎหมาย และไม่เป็นฝ่ายเสี่ยงในด้านแหล่งเงินทุนที่ผิดกฎหมาย
- ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการฟอกเงิน และกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

11. นโยบายด้านภาษี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการเป็นผู้เสียภาษีที่มีความรับผิดชอบและการชำระภาษีที่ตรงต่อเวลาว่าเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมที่จะนำไปสู่ความยั่งยืนในระยะยาวและสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนให้กับผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ยึดมั่นในหลักการบริหารจัดการภาษีที่เป็นธรรม บนหลักการของความถูกต้อง ความโปร่งใสและเชื่อถือได้

แนวทางการปฏิบัติด้านภาษียังมีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับภาษีในแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินการ รวมถึงการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ ดำเนินการยื่นแบบภาษีและชำระภาษีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด
- บริษัทฯ ดำเนินการประเมินผลกระทบทางภาษี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและข้อบังคับด้านภาษีต่าง ๆ
- บริษัทฯ พิจารณาใช้ที่ปรึกษาทางภาษีสำหรับรายการทางธุรกิจที่มีความซับซ้อน เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ มีส่วนร่วมในการเจรจาอย่างเปิดเผย และโปร่งใส และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านภาษีของรัฐ
- บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแผนกบัญชีและการเงินเข้ารับการอบรมด้านภาษี เพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานมีความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านภาษีสำหรับธุรกิจบริษัทฯ อย่างเพียงพอ

12. นโยบายต่อต้านการผูกขาดทางการค้า

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและโปร่งใส กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยึดถือการค้าที่เป็นธรรมและการแข่งขันที่เป็นธรรม วัตถุประสงค์ของนโยบายนี้คือการส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าที่บังคับใช้ในประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินงานอยู่

แนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้ ให้ความสำคัญกับการต่อต้านการผูกขาดทางการค้าและการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- บริษัทฯ จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมต่อคู่ค้าทางธุรกิจ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะการกำหนดเงื่อนไขทางการค้าที่เป็นการจำกัดโอกาส หรือกีดกันทางเลือกในการค้าของคู่ค้า
- บริษัทฯ จะหลีกเลี่ยงการสนทนาใด ๆ เกี่ยวกับข้อมูลที่เป็นความลับหรือความลับทางธุรกิจกับคู่แข่งทางการค้า
- พนักงานทุกคนต้องทำความเข้าใจนโยบายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าของบริษัทฯ ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนและแตกต่างกัน ในกรณีที่มิใช่อสังสยให้พนักงานปรึกษากับที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ

13. การจัดซื้อ

การจัดซื้อต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในระเบียบของบริษัทฯ และมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยการตัดสินใจจัดซื้อจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของราคา คุณภาพและบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดซื้อ ดังนี้

- การจัดซื้อต้องดำเนินการตามระเบียบวิธีการจัดซื้อตามที่บริษัทฯ กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดไว้
- หลีกเลี่ยงการจัดซื้อที่คู่สัญญามีความเกี่ยวข้องกับตนเอง เช่น เป็นสมาชิกในครอบครัวญาติสนิท หรือกิจการที่ตนเป็นเจ้าของ หรือถือหุ้นอยู่
- การจัดซื้อควรพิจารณาเลือกคู่สัญญาที่เป็นนิติบุคคลก่อนบุคคลธรรมดา เว้นแต่ในกรณีที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะบุคคล หรือ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ
- หลีกเลี่ยงการใช้ข้อมูลที่ได้ทราบอันเนื่องมาจากการจัดซื้อ เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับตนเอง หรือผู้อื่น

14. การทำธุรกรรมกับภาครัฐ

ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐหรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม การสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันหรือการกระทำใด ๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นก็ยังสามารถทำได้ เช่น การไปแสดงความยินดีหรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่าง ๆ เป็นต้น

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับการจัดทำธุรกรรมกับภาครัฐ ดังนี้

- ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสม และตรงไปตรงมา เมื่อต้องมีการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานของรัฐ
- ตระหนักเสมอว่ากฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือขนบธรรมเนียมประเพณีต่าง ๆ ของแต่ละท้องถิ่นอาจมีเงื่อนไข ขั้นตอน หรือวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน
- ปฏิบัติตามกฎหมายในแต่ละประเทศ และ/หรือ ในท้องถิ่นเมื่อมีการว่าจ้างพนักงานของรัฐ ทั้งในกรณีที่จ้างเพื่อมาเป็นที่ปรึกษา หรือเป็นพนักงานของบริษัทฯ โดยเงื่อนไขในการว่าจ้างต้องโปร่งใสและเหมาะสม

15. นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งมั่นดำเนินธุรกิจตามมาตรฐานสูงสุดในการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังนี้

- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมของประเทศ ที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ
- ปฏิบัติตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่องเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อเป็นการปกป้องชีวิตและทรัพย์สินของบริษัทฯ และของพนักงานทุกคน
- ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับสุขอนามัย ความปลอดภัยในทุกระดับ ตลอดจนสนับสนุนวิธีการและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายของอุตสาหกรรม
- เปิดเผยข้อมูลที่เป็นจริง ในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

16. นโยบายทางด้านความหลากหลายและความเสมอภาค

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมความเสมอภาคและต่อต้านการเลือกปฏิบัติในสถานที่ทำงาน นโยบายนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานและผู้สมัครงานทุกคนได้รับการปฏิบัติด้วยความเป็นธรรมและการให้เกียรติในสถานที่ทำงาน โดยไม่คำนึงถึงอายุ สถานะทางเพศ เพศภาวะ สถานภาพการสมรส การตั้งครรภ์ การคลอดบุตร ความเชื่อทางการเมือง สัญชาติ เชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ศาสนา หลักความเชื่อ หรือการแสดงออกทางเพศ

แนวทางดังต่อไปนี้จัดทำขึ้นเพื่อส่งเสริมความเท่าเทียมในสถานที่ทำงาน ความหลากหลายและการยอมรับความแตกต่างของพนักงาน

- การจ้างงานและการสรรหาบุคคลเข้าทำงานสำหรับทุกระดับและตำแหน่งงานจะปฏิบัติโดยไม่คำนึงถึงคุณลักษณะของบุคคลตามที่อธิบายไว้ข้างต้น
- กระบวนการและหลักเกณฑ์การสรรหาจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่มีการเลือกปฏิบัติอย่างไม่ยุติธรรมต่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง
- ดำเนินการให้พนักงานทุกคนมีความเท่าเทียมในการเข้าถึงตำแหน่งงานในทุกระดับรวมถึงระดับหัวหน้า และในกรณีที่มีความจำเป็น นโยบายนี้ครอบคลุมถึงการยืนยันสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของกลุ่มผู้ด้อยโอกาส
- ดำเนินการให้มีความเท่าเทียมทางอาชีพและโอกาสการพัฒนาศักยภาพสำหรับพนักงานทุกคน โดยวัดจากประสิทธิภาพและศักยภาพของตัวบุคคล
- การพิจารณาเลื่อนขั้นหรือโยกย้ายตำแหน่งขึ้นอยู่กับคุณสมบัติ ความสามารถ และผลการปฏิบัติงาน ซึ่งเชื่อมโยงกับความต้องการของตำแหน่งงานที่ได้รับการพิจารณา
- จ่ายค่าตอบแทนพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน สำหรับงานที่มีลักษณะเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน
- จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่แยกและไม่แยกเพศตามความเหมาะสม และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอสำหรับพนักงานทุกคน เพื่อให้มั่นใจว่าสภาพแวดล้อมการทำงานมีความสะดวกและเหมาะสมกับพนักงานทุกคน
- พนักงานทุกคนจะได้รับแจ้งถึงนโยบายนี้ และจัดให้มีการอบรมให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบของพนักงานแต่ละคน
- บริษัทฯ จัดให้มีระบบ “การแจ้งเบาะแส” ที่เป็นอิสระ ซึ่งพนักงานสามารถให้ข้อมูลโดยไม่ต้องเปิดเผยตัวตน และเป็นความลับ

17. นโยบายการแจ้งเบาะแส

เพื่อให้การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เหตุการณ์การล่วงละเมิด/การเลือกปฏิบัติ เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

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/หรือกรรมการท่านอื่นในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาข้อร้องเรียนจะพิจารณาเกี่ยวกับขั้นตอนการสืบสวนและวิธีการสืบสวนที่เหมาะสม กรรมการที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาไม่ดำเนินการใด ๆ หากพบว่าข้อร้องเรียนนั้นไม่มีนัยสำคัญหรือผู้ร้องเรียนได้รับผลประโยชน์จากการร้องเรียน

- ข้อร้องเรียนบางกรณีสามารถแก้ไขได้ด้วยข้อตกลงร่วมกันโดยปราศจากการสืบสวน โดยมีพนักงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณา
- ในกรณีที่ต้องมีการสืบสวน กรรมการผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาข้อร้องเรียนอาจมอบหมายให้บุคคลที่มีความเหมาะสมดำเนินการสืบสวนต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นเรื่องสำคัญ ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจขอคำปรึกษาจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือผู้บริหารระดับสูง ผู้สอบบัญชีภายนอก และ/หรือ ที่ปรึกษากฎหมาย ตามความเหมาะสม เพื่อช่วยในการสืบสวนและวิเคราะห์หาข้อสรุป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายควรดำเนินการสืบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริง ภายใต้กรอบเวลาที่เหมาะสม และเป็นไปตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่ข้อร้องเรียนเป็นเรื่องสำคัญ เช่น เป็นเรื่องที่กระทบต่อชื่อเสียง ภาพลักษณ์ หรือฐานะทางการเงินของบริษัทฯ หรือขัดแย้งกับนโยบายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือเกี่ยวข้องกับผู้บริหารระดับสูง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องรายงานผลการสืบสวน ข้อคิดเห็น และมาตรการดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ผิดจรรยาบรรณซ้ำต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจรายงานถึงความลับหน้า/ผลการสืบสวนให้ผู้ร้องเรียนทราบ ในกรณีที่ผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้อัยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

การปกป้องผู้รายงาน

ผู้ร้องเรียนซึ่งเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯที่ได้รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

นโยบายการแจ้งเบาะแสมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯ แจ้งข้อร้องเรียน และให้ข้อมูลเบาะแสดังกล่าวเกี่ยวกับความไม่ถูกต้องที่เกิดขึ้นในบริษัทฯ และเพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ รวมถึงนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่พนักงานผู้แจ้งเบาะแสดังกล่าวในเรื่องที่ตนรู้ว่าเป็นเท็จ พนักงานดังกล่าวจะต้องได้รับการลงโทษทางวินัย เช่นการเลิกจ้าง และอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทฯ

การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

แนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ (Code of Conduct)

1. แนวทางปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าการตัดสินใจและกระทำการใด ๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องโดยภาพรวม
- ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีอาชีพด้วยความรู้ความชำนาญ ความมุ่งมั่นและมีความรอบคอบระมัดระวัง มองเห็นปัญหาล่วงหน้าและหาวิธีการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานดังกล่าวไว้ รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ความรู้และทักษะในการจัดการบริษัทฯ อย่างเต็มความรู้ความสามารถ
- ไม่หาประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการนำข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยหรือที่เป็นความลับไปใช้หรือนำไปเปิดเผยกับบุคคลภายนอกหรือกระทำการอันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- จัดให้มีการดูแล การตรวจสอบ ทั้งภายในบริษัทฯ และสภาพแวดล้อมของบริษัทฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการปฏิบัติตามนโยบายและกระบวนการที่กำหนด
- จัดให้มีการรายงานสารสนเทศที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และสม่ำเสมอ รวมถึงจัดให้มีการรายงานแนวโน้มในอนาคตของบริษัทบนพื้นฐานของความเป็นไปได้และมีข้อมูลสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รักษามาตรฐานอุตสาหกรรมและกำหนดแนวทางปฏิบัติให้ทันต่อเหตุการณ์ มีเอกสารหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการดำเนินการควบคุมและการดูแลรักษาให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดสำหรับนำไปใช้ปฏิบัติในทุกระดับของการจัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าธุรกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง มีการแบ่งแยกกิจกรรมดำเนินธุรกิจ และจัดให้มีการอนุมัติการดำเนินการที่เหมาะสมเป็นไปตามที่กฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
- พัฒนาบริษัทฯ ให้บรรลุถึงเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และเป็นมาตรฐานที่ยอมรับ
- ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัทฯ

2. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ

- กำหนดทิศทาง เป้าหมาย นโยบาย และกลยุทธ์ทางธุรกิจ
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- ติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
- พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ และกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมการให้ชัดเจน และเหมาะสม
- พิจารณาการทำการทางธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและความขยันหมั่นเพียร
- จัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และพิจารณาการประชุมอย่างเหมาะสม
- ประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ
- จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ

3. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะอนุกรรมการ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความตั้งใจและขยันหมั่นเพียร
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและพิจารณาอย่างสม่ำเสมอ

4. แนวทางปฏิบัติสำหรับกรรมการบริษัทฯ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความขยันหมั่นเพียร
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

- พึ่งปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าฝ่ายจัดการได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลดังกล่าวไปสู่ภายนอก และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- หลีกเลี่ยงการกระทำหรือการตัดสินใจ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

5. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขานุการบริษัทฯ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ดูแลการดำเนินการต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ และบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- จัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการ รวมทั้งจัดเตรียมรายงานการประชุมดังกล่าวอย่างครบถ้วนและทันเวลา
- เป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสารที่ระหว่างกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ รวมถึงรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง

6. แนวทางปฏิบัติของพนักงาน

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณที่ดี
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- พึ่งรักษาความสามัคคีในหมู่เพื่อนร่วมงานและพนักงาน

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 ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ด้วยความสุจริตใจ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม

แนวทางปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทฯ ต้องปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ใส่ใจและให้บริการลูกค้าด้วยความรับผิดชอบสูงสุด ด้วยการสร้างและการรักษามาตรฐานการให้บริการที่ดี ควรเก็บรักษาความลับความลับของลูกค้า เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยไม่มีการเปิดเผย เว้นแต่เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลนั้น รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดบริการ คุณภาพและความปลอดภัย

แนวทางปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายให้มีการปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย และหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ จะต้องแน่ใจว่ามีการปฏิบัติที่ดีในเรื่องการจัดซื้อจากซัพพลายเออร์โดยบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการค้าต่าง ๆ รวมทั้งเงื่อนไขการกู้เงินจากเจ้าหนี้สถาบันการเงินต่าง ๆ วัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระหนี้ หลักประกัน และข้อตกลงอื่น ๆ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดในสัญญาได้ บริษัทฯ จะต้องรีบแจ้งให้ลูกค้า และ/หรือ ซัพพลายเออร์ทราบทันที เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการแก้ปัญหา

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกซัพพลายเออร์มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ต้องคัดเลือกซัพพลายเออร์โดยพิจารณาจากความสามารถในการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของต้นทุน ประสิทธิภาพ รวมถึงความเชี่ยวชาญ สถานะการเงิน โดยบุคคลเหล่านั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- คำนึงถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและการให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เป็นสำคัญในการคัดเลือกซัพพลายเออร์
- ในกรณีที่ซัพพลายเออร์เดิมไม่เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของบริษัทฯ ฝ่ายจัดซื้อของบริษัทฯ ต้องค้นหา และเสนอให้มีคู่ค้ารายใหม่ ๆ เข้ามา

แนวทางปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของกลุ่มคู่แข่งทางการค้าต่าง ๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมถึงละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของกลุ่มคู่แข่งทางการค้า หรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริต หรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

แนวทางปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทฯ กำหนดวิธีการทำงานซึ่งให้โอกาสที่เท่าเทียมกันแก่พนักงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับแนวโน้มอุตสาหกรรมในอนาคต

แนวทางปฏิบัติต่อชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ต้องมีความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนและการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด และพยายามที่จะให้มีการซึมซับในเรื่องความรับผิดชอบต่อทางสังคม บริษัทฯ คาดหวังที่จะดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม โดยรักษานโยบายและประเพณีท้องถิ่นของประเทศที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ และมีนโยบายในการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน รวมถึงมีส่วนร่วมในการยกระดับคุณภาพของชีวิต ทั้งที่โดยบริษัทฯ ดำเนินการเอง และ/หรือ โดยการร่วมมือกับภาครัฐและชุมชน

8. การบังคับใช้จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนที่จะต้องปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้อย่างเคร่งครัด หัวหน้างานทุกระดับต้องเป็นผู้นำในการปฏิบัติตามคู่มือนี้ และจะต้องรับผิดชอบโดยถือเป็นเรื่องสำคัญที่จะดำเนินการให้พนักงานภายใต้บังคับบัญชาของตนทราบ เข้าใจ และปฏิบัติตามคู่มือนี้อย่างจริงจัง

Greenhouse Gas Verification Statement Number
TH-IE-22-5003609-001

The inventory of Greenhouse Gas emission in period
 January 01, 2021 – December 31, 2021 of

Precious Shipping Public Company Limited

No. 8, North Sathorn Road, G, 7th, 8th, and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 Thailand

has been verified in accordance with Validation and Verification Requirements for Carbon Footprint for Organization, January 2017, Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 4, December 2018 and ISO 14064-3:2019 as meeting the requirements of

Carbon Footprint for Organization
by Thailand Greenhouse Gas Management Organization
(CFO by TGO)

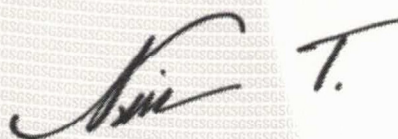
Scope1 (Direct GHG Emission) = 526,625 tCO₂e
 Scope2 (Indirect GHG Emission : Electricity) = 64 tCO₂e

For the following activities:

Servicing of Dry Bulk Shipping

The organizational boundary was established following operational control approach
 and The operational boundary was established cover anthropogenic sources cause
 direct and indirect emissions.

Authorised by



Nattarin Thunsiri
 Operation Manager, SGS (Thailand) Limited
 Date 14/02/2022

SGS (Thailand) Limited, 100 Nanglinchee Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok 10120, THAILAND
 This Statement is not valid without the full verification scope, objectives, criteria and findings available on
 pages 2 to 3 of this Statement.



Schedule Accompanying Greenhouse Gas Verification Statement

TH-IE-22-5003609-001

Brief Description of Verification Process

SGS (Thailand) Limited hereinafter referred to as "SGS" has been contracted by Precious Shipping Public Company Limited hereinafter referred to as "PSL", for the verification of direct and indirect Greenhouse Gas Emissions in accordance with:

Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization as provided by PSL in their Greenhouse Gas (GHG) Assertion covering GHG emissions of the period 01/01/2021 – 31/12/2021.

Roles and responsibilities

The management of PSL is responsible for the organization's GHG information system, the development and maintenance of records and reporting procedures in accordance with that system, including the calculation and determination of GHG emissions information and the reported GHG emissions.

It is SGS' responsibility to express an independent GHG verification opinion on the GHG emissions as provided in the GHG Assertion for the period January 01, 2021 – December 31, 2021.

SGS conducted a third party verification in the period of January 2022 to February 2022.

The verification was based on the verification scope, objectives and criteria as agreed between PSL and SGS in Agreement Date January 14, 2022. The assessment included a desk review and remote verification at PSL office in Bangkok.

Level of Assurance

The level of assurance agreed is that of Limited assurance

Scope

PSL has commissioned an independent verification by SGS of reported GHG emissions of PSL arising from the servicing of dry bulk shipping and associated activities, to establish conformance of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization within the scope of the verification as outlined below. Data and information supporting the GHG assertion were historical in nature and proven by evidence.

This engagement covers verification of emissions from anthropogenic sources of greenhouse gases included within organization's boundary and meets the requirements of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization and ISO 14064-3:2019.

Title or description activities:

- The organizational boundary was established following Control Approach (Operational Control).
 - Title or description activities: Servicing of Dry Bulk Shipping.
 - Physical infrastructure, activities, technologies and processes of the organization: Servicing of Dry Bulk Shipping and associated activities
 - GHG sources, sinks and/or reservoirs included: Only GHG sources, as presented in the inventory spreadsheet provided by PSL.
 - Scope 1 –mobile combustion;
 - Scope 2 – purchased electricity;
 - Types of GHGs included: CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs, SF₆, NF₃
- GHG information for the following period was verified: January 01, 2021 – December 31, 2021.
- Intended user of the verification statement: Client internal use and communicate to stakeholder.

Objective

The purposes of this verification exercise are, by review of objective evidence, to independently review:

- Whether the GHG emissions are as declared by the organization's GHG assertion
- The data reported are accurate, complete, consistent, transparent and free of material error or omission.

Criteria

Criteria against which the verification assessment is undertaken are Validation Verification Requirements for Carbon Footprint for Organization, January 2017, Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 4, December 2018 and ISO 14064-3:2019

Materiality

The materiality required of the verification was considered by SGS to 5% based on the needs of the intended user of the GHG Assertion

Conclusion

PSL provided the GHG Assertion based on the requirements of **Carbon Footprint for Organization**

by Thailand Greenhouse Gas Management Organization (CFO by TGO)

The GHG information for the period January 01, 2021 to December 31, 2021 disclosing emissions of 526,689 metric tonnes of CO₂ equivalent (Summation of emission Scope1 and Scope 2)

Scope1 (Direct GHG Emission) = 526,625 tCO₂e

Scope2 (Indirect GHG Emission : Electricity) = 64 tCO₂e

are verified by SGS to a limited level of assurance, consistent with the agreed verification scope, objectives and criteria.

SGS' approach is risk-based, drawing on an understanding of the risks associated with modeling GHG emission information and the controls in place to mitigate these risks. Our examination included assessment, on a sample basis, of evidence relevant to the reporting of emission information.

Based on the process and procedures conducted, there is no evidence that the GHG assertion

- is not materially correct and is not a fair representation of GHG data and information, and
- has not been prepared in accordance with the related International Standard on GHG quantification, monitoring and reporting, or to relevant national standards or practices.

We planned and performed our work to obtain the information, explanations and evidence that we considered necessary to provide a Limited level of assurance that the GHG emissions for the period 01/01/2021 – 31/12/2021 are fairly stated.

This statement shall be interpreted with the GHG Assertion of the inventory spreadsheet provided by PSL as a whole.

Note: This Statement is issued, on behalf of Client, by SGS (Thailand) Limited ("SGS") under its General Conditions for GHG Validation and Verification Services available at <https://www.sgs.com/en/terms-and-conditions>. The findings recorded hereon are based upon an audit performed by SGS. A full copy of this statement, the findings and the supporting GHG Assertion may be consulted at **Precious Shipping Public Company Limited No. 8, North Sathorn Road, G, 7th, 8th, and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 Thailand**. This Statement does not relieve Client from compliance with any by laws, federal, national or regional acts and regulations or with any guidelines issued pursuant to such regulations. Stipulations to the contrary are not binding on SGS and SGS shall have no responsibility vis-à-vis parties other than its Client.



บริษัท พรีเมเชียส ชิฟปี้ง 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>