รายงานประจำปี 2553

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

2 จุดเด่นทางการเงิน

4 โครงสร้างกลุ่มบริษัท

6 ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

10 ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

18 กองกำลังเรือ

19 โครงสร้างรายได้

20 คณะกรรมการบริษัท

22 รายงานจากคณะกรรมการ

36 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

39 รายงานการกำกับดูแลกิจการ

53 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

54 การควบคุมภายใน

56 สารจากคณะกรรมการบริษัทด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

57 รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

71 ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

76 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

77 โครงสร้างการจัดการ

82 ประวัติคณะกรรมการบริษัท

91 คณะผู้บริหาร

94 คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

120 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

121 รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

122 งบการเงิน

132 หมายเหตุประกอบงบการเงิน

168 งบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

175 นโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงินสกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

179 รายการที่เกี่ยวโยงกัน

182 ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

183 บุคคลอ้างอิง

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

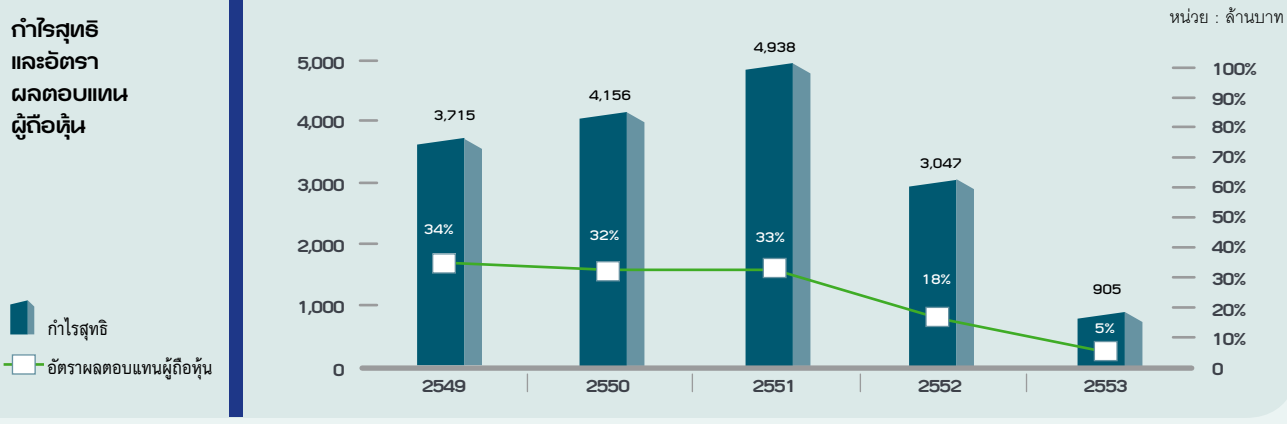
รายการ	2553	2552	2551	2550	2549
รายได้จากการเดินเรือ	2,953.10	5,523.65	8,535.80	7,288.37	9,056.30
ต้นทุนการเดินเรือ	873.25	1,711.84	1,926.25	1,872.37	2,949.98
กำไรขั้นต้น	2,079.85	3,811.81	6,609.55	5,416.00	6,106.32
รายได้รวม	**3,380.17**	**6,408.88**	**8,649.78**	**8,998.91**	**9,230.87**
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	1,616.52	2,403.99	2,614.83	2,836.94	3,442.20
ค่าเสื่อมราคา	796.56	934.61	1,085.16	1,824.37	2,093.43
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่					
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	19.52	22.32	10.17	34.13	19.88
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	986.61	3,092.60	4,959.96	4,371.73	3,715.12
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	81.92	45.54	21.37	215.57	-
กำไรสุทธิ	**904.69**	**3,047.06**	**4,938.59**	**4,156.16**	**3,715.12**
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	4,336.71	6,043.72	3,637.92	1,762.90	1,602.97
สินทรัพย์ถาวร (สุทธิ)	7,518.08	7,780.92	9,080.51	9,525.66	11,023.85
สินทรัพย์รวม	22,071.63	22,140.13	17,960.53	15,018.14	12,758.15
หนี้สินหมุนเวียนรวม	442.69	503.75	777.63	788.31	720.44
เงินกู้ยืมระยะยาวรวม	4,782.04	4,276.83	739.50	-	-
หนี้สินรวม	5,322.14	5,003.77	1,783.08	953.21	720.44
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	16,749.48	17,136.36	16,177.45	14,064.93	12,037.71
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52	520.00
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	609.02	2,688.33	6,122.25	4,651.36	5,896.56
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,749.58)	(1,619.01)	(2,067.33)	(2,014.81)	(308.66)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(519.22)	1,598.31	(2,220.23)	(2,391.33)	(5,032.94)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท) *	16.11	16.48	15.56	13.53	11.58
กำไรต่อหุ้น (บาท) **	0.87	2.93	4.75	4.01	3.62
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท) ***	0.87	1.80	2.80	2.25	2.56
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท) *	1.25	2.00	2.75	2.56	1.78
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	70.43	69.01	77.43	74.31	67.43
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	26.76	47.54	57.09	46.19	40.25
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	5.34	18.29	32.66	31.84	33.80
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	4.09	15.20	29.95	29.93	28.00
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนผู้ถือหุ้น	0.32	0.29	0.11	0.07	0.06
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	21	25	44	44	54

* มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้นและเงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น คำนวณโดยใช้จำนวนหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 (1,039,520,600 หุ้น) เพื่อให้ง่ายในการเปรียบเทียบกับตัวเลขของปี 2550 , 2551 , 2552 และ 2553 หลังจากที่ได้จ่ายหุ้นปันผลเมื่อปี 2549

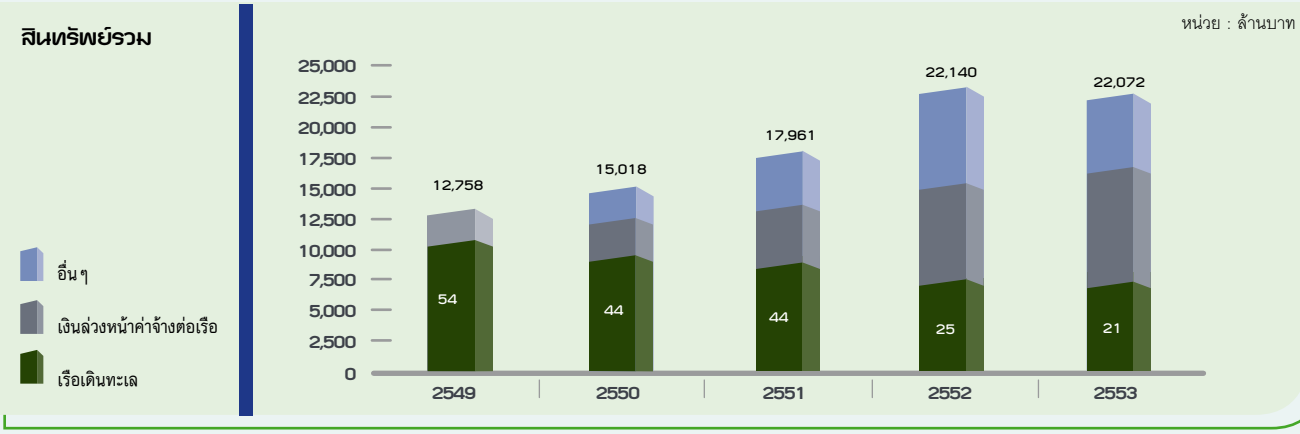
** กำไรต่อหุ้นได้ปรับปรุงจำนวนหุ้นสามัญของงวดก่อนโดยถือเสมือนว่าการออกหุ้นปันผลได้เกิดขึ้นตั้งแต่วันเริ่มต้นของงวดแรกที่เสนอรายงาน

*** เงินปันผลที่ประกาศจ่ายต่อหุ้นสำหรับปี 2549 รวมหุ้นปันผลด้วย

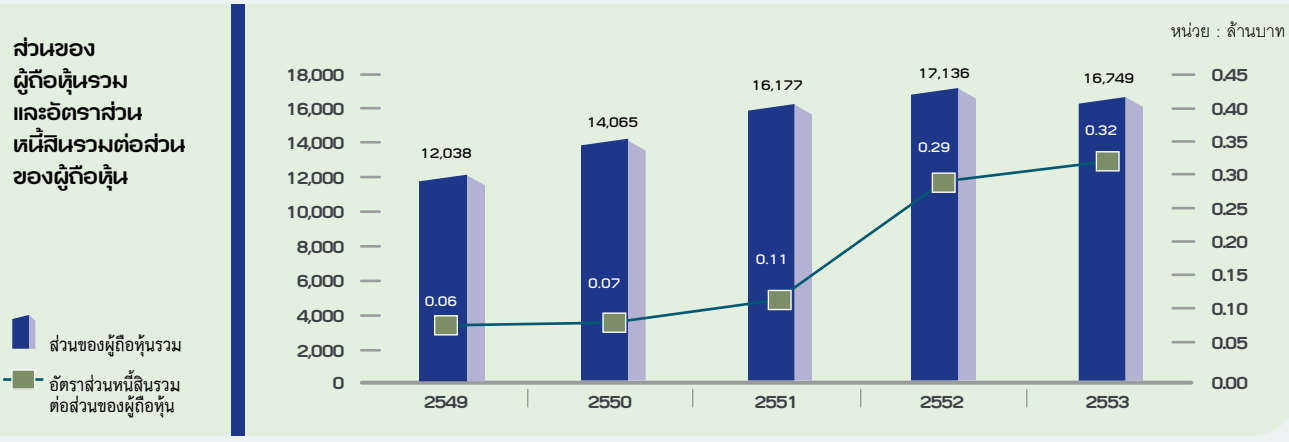
กำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น



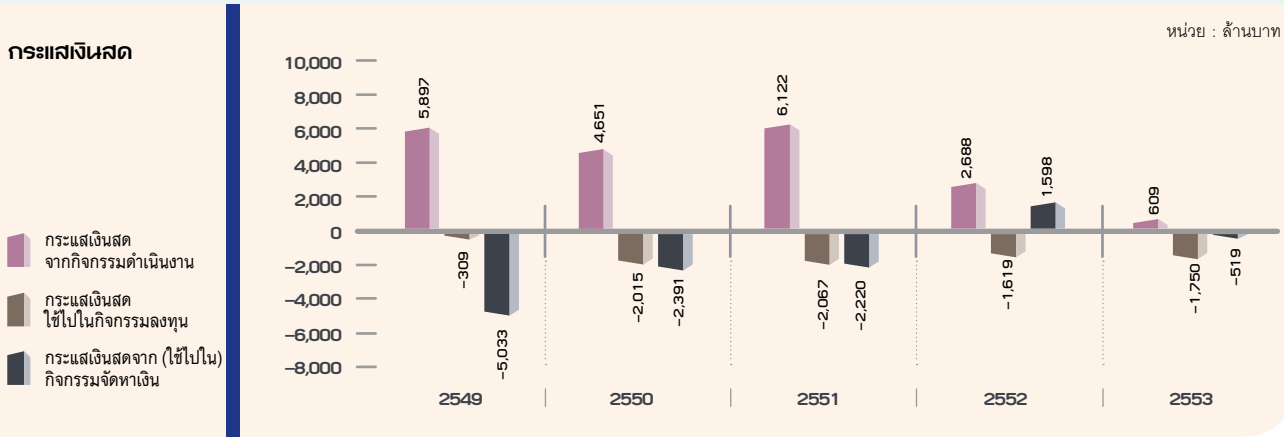
สินทรัพย์รวม



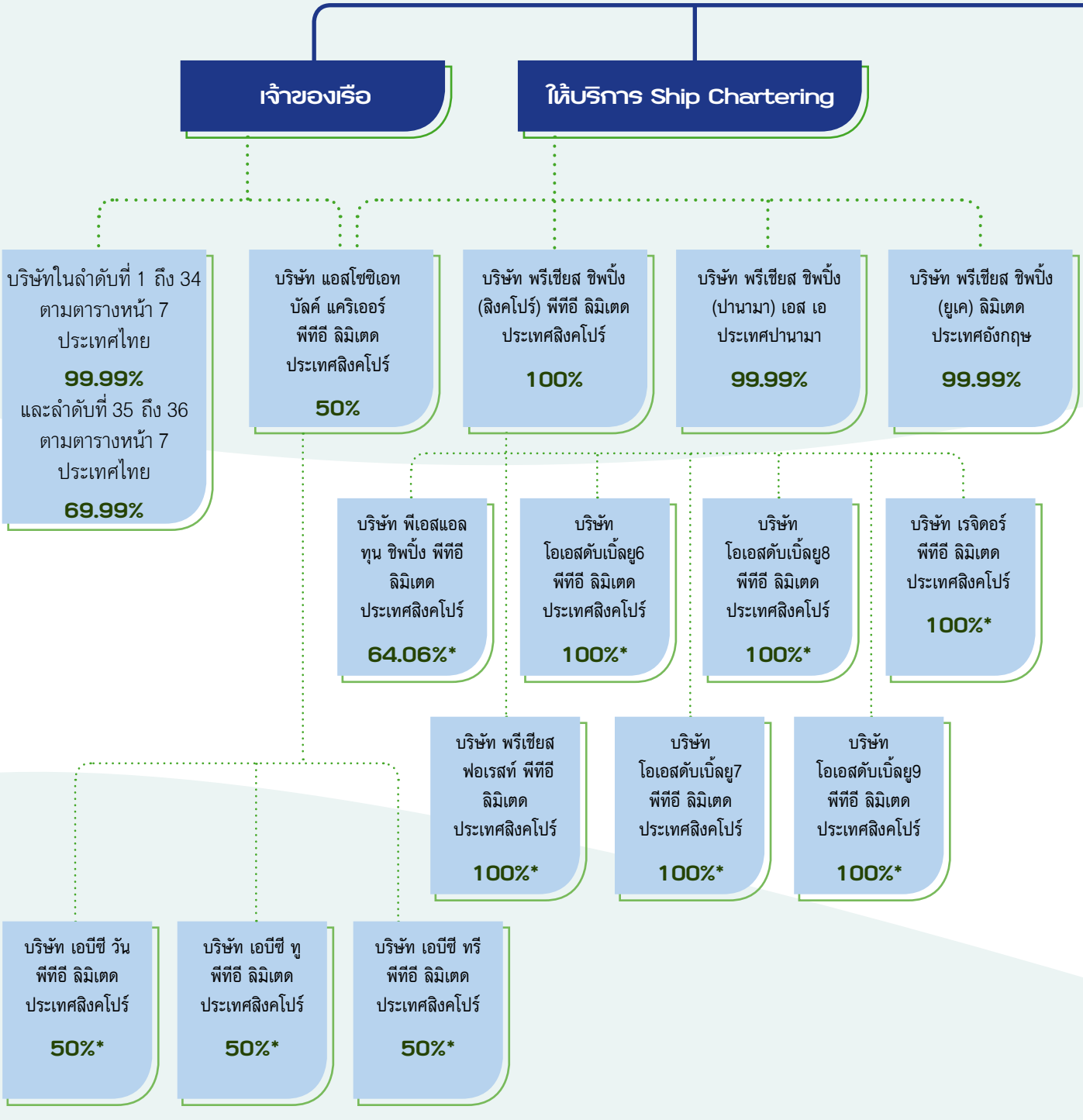
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

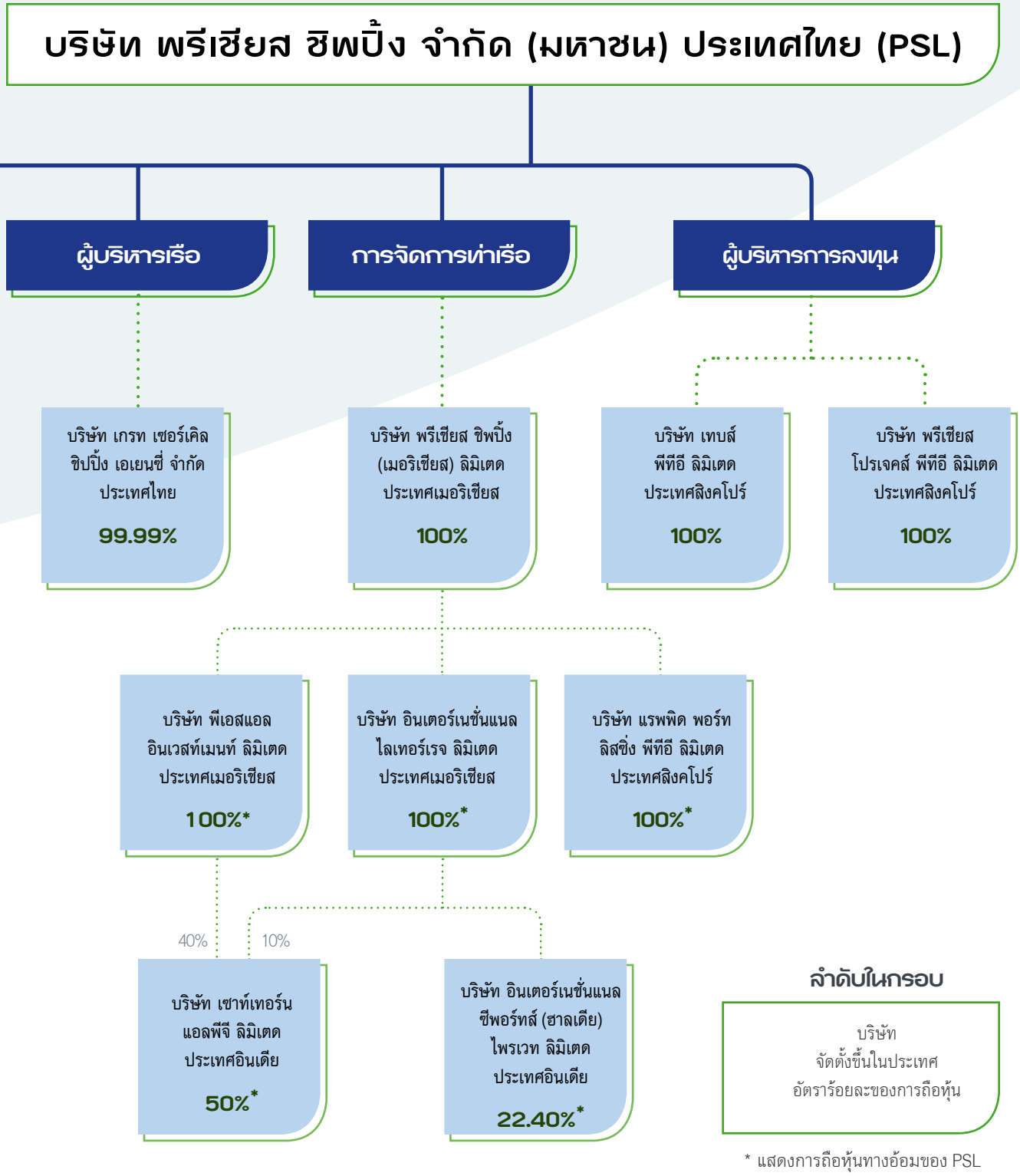


กระแสเงินสด



โครงสร้างกลุ่มบริษัท





* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL

ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114
แห่งพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

รายละเอียดของบริษัท บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโฮลดิ้งคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
ทุนจดทะเบียน	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ที่ตั้ง	เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	66-2 696-8800
โทรสาร	66-2 236-7654
E-mail	ir@preciousshipping.com
Home page	http://www.preciousshipping.com

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	บาท	250,000,000	250,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเซียส วิซเซส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	บาท	99,000,000	99,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	74,000,000	74,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	73,000,000	73,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	76,000,000	76,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	บาท	71,100,000	71,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	บาท	68,100,000	68,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ

ลำดับ ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
37 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
38 บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
39 บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
40 บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
41 บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
42 บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43 บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44 บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
45 บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
46 บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
47 บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
48 บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
49 บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิ่ง พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1,000,000	2	100*	มารีน คอนสตรัคชั่น
50 บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
51 บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100	เจ้าของเรือ
52 บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	50	โฮลดิ้ง คัมพานี
53 บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	50*	เจ้าของเรือ
54 บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	50*	เจ้าของเรือ
55 บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	50*	เจ้าของเรือ
56 บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
57 บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	ให้บริการเช่าเรือ
58 บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
59 บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว	
บริษัทย่อยที่ 1–36	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 38–40	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6th Floor, Tower A, 1 Cybercity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41–47	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 1 Marina Boulevard #28-00, 018989 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 49–55	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 56	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Panama.
บริษัทย่อยที่ 57	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ The Quadrangle - 2nd Floor, 180 Wardour Street, London W1F 8FY United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 58	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1st Floor, No.1, 3rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 59	▶ สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3rd Floor, Kolkata - 700 071, India.

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก และให้บริการเช่าเหมาเรือสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 มกราคม 2554) พีเอสแอล มีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 20 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีเดตเวทตันรวมทั้งสิ้น 522,925 เดตเวทตัน โดยเรือ 20 ลำเป็นเรือธงไทยและจำนวน 1 ลำ (ขนส่งซีเมนต์)เป็นเรือธงบาฮามาส

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดตเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือผู้ประกอบการหนึ่งๆ ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือในขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำ ทำให้พีเอสแอล เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าสู่กลุ่มธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์โดยได้สั่งต่อใหม่จำนวน 6 ลำ ในปี 2550 - 2551 โดยมีกำหนดรับมอบเรือในปี 2554 - 2556 ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์มากขึ้นโดยการเข้าซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ ที่มีกำหนดการรับมอบในปี 2555 ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่งคือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ซึ่งความได้เปรียบนี้ช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าค่าแรงของประเทศนั้นๆ และด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่กว่านี้จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter) การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการ ควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) : Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆ ตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

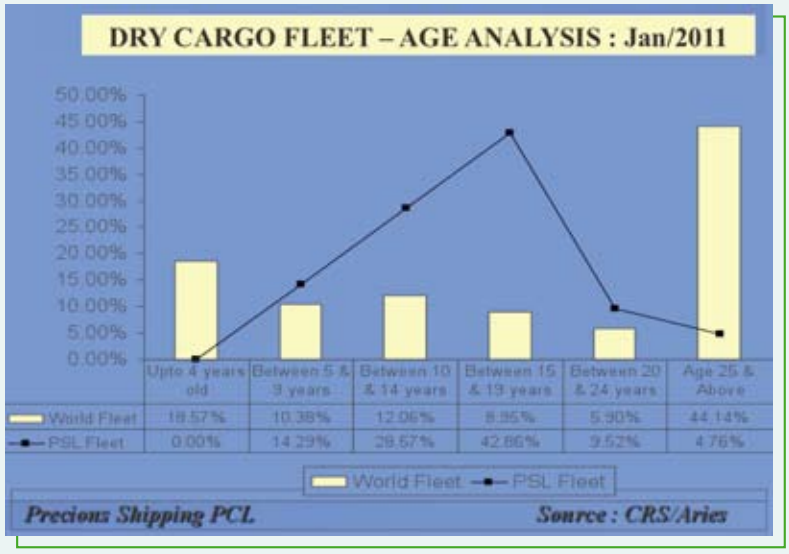
เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว แต่ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนถึงในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไร

ก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการปล่อยให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550, 2551 และแม้แต่ในปี 2553 ที่ร้อยละ 1

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้า ซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอล สามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใด ๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 15 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2554



CRS: Clarksons Research Studies

1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

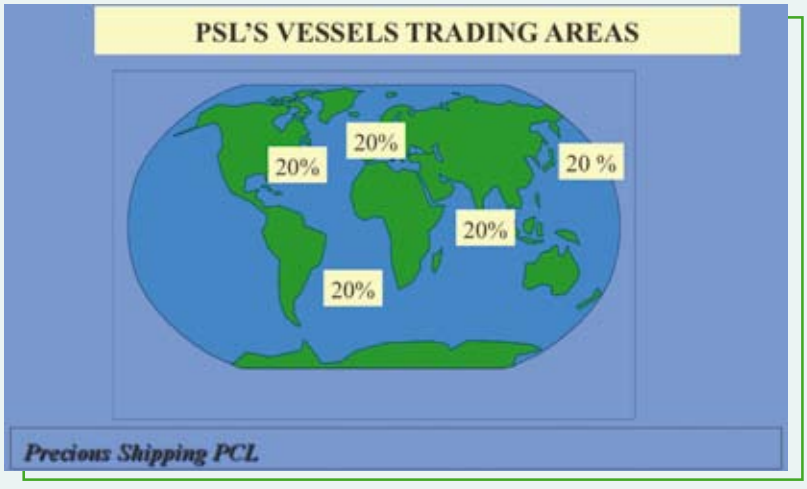
i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2551	2552	2553
สินค้าการเกษตร	138 (31.29%)	80 (24.25%)	50 (22.42%)
เหล็ก	77 (17.46%)	41 (12.42%)	27 (12.11%)
ปุ๋ย	70 (15.87%)	72 (21.82%)	32 (14.35%)
แร่ธาตุและสินแร่	63 (14.28%)	47 (14.24%)	33 (14.80%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	7 (1.59%)	13 (3.94%)	16 (7.17%)
ถ่านหิน	27 (6.12%)	20 (6.06%)	19 (8.52%)
อื่น ๆ	**59 (13.39%)**	**57 (17.27%)**	**46 (20.63%)**

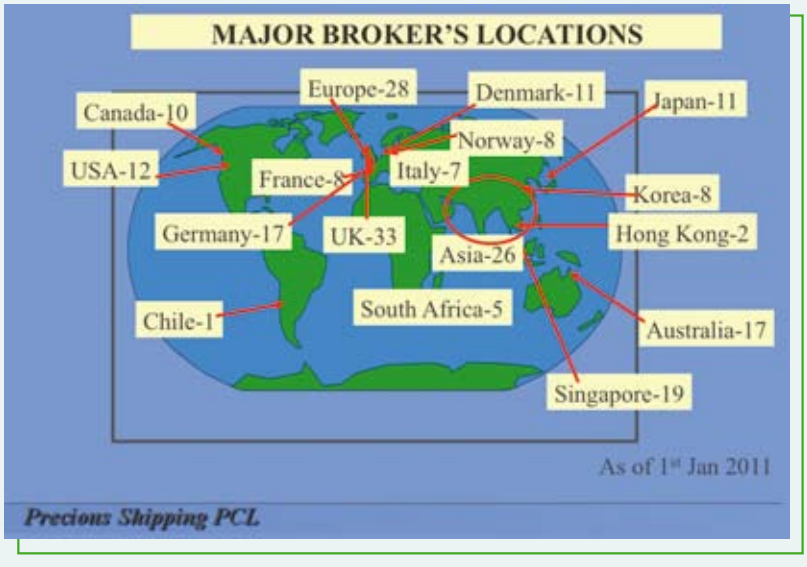
ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2551	2552	2553
Voyage Charters	6 (6.36%)	21 1.35%	1 (0.45%)
Time Charters	437 98.65%	309 (93.64%)	223 (99.55%)

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



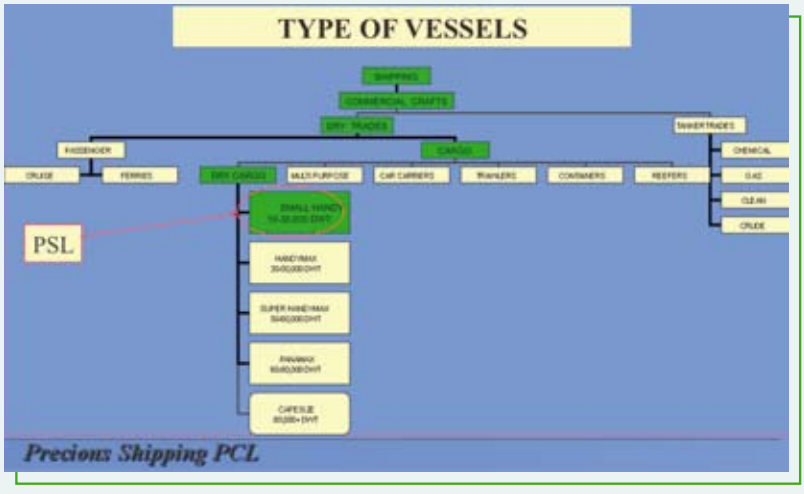
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ต ทำให้การติดต่อ ครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000-30,000 เดตเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือ จะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000-40,000 เดตเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้าง หลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้ เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 3,151 ลำ (ณ สิ้นปี 2553) โดยผู้ประกอบการ รายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่ง คิดเป็นหน่วยเดตเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่ง สินค้าลดต่ำลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวสูงขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อย ๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจาก ปัจจัยหลายอย่าง ตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจน ถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546-2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวาง อีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 ในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลง จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2553 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 3,140 จุด ตอนต้นปี โดยลงมาถึงระดับ 1,773 จุด ณ สิ้นปี 2553 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลก ซึ่งอุปทานคือเรือต่อใหม่นี้ถูกคาดการณ์ว่าจะยังคงเข้ามาสู่กองเรือโลกอย่างต่อเนื่องในช่วง 2 ปีข้างหน้านี้ ซึ่งอาจจะนำไปสู่บทสรุปที่ว่าดัชนี BDI อาจจะปรับตัวลดลงต่อไปในปี 2554 และจะยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้อย่างน้อยสำหรับ ปี 2554 และ 2555

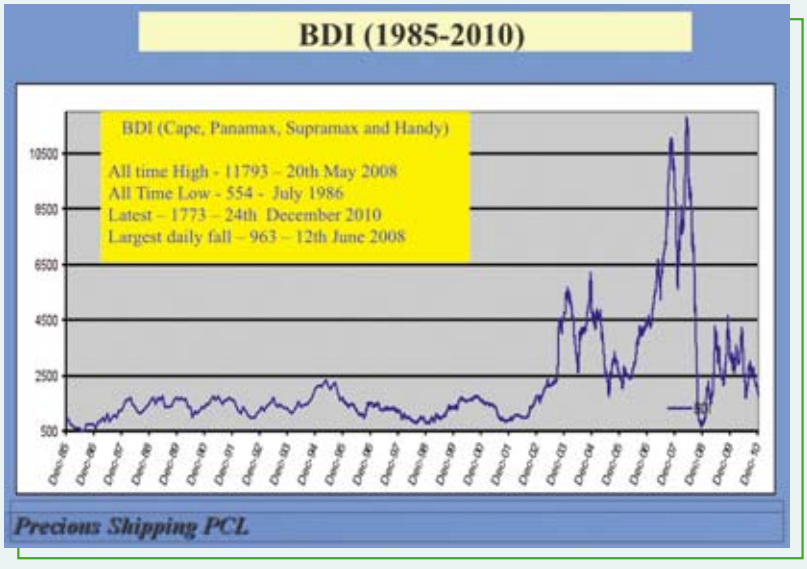
2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัทฯ จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอัน หลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ

2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

กราฟข้างใต้แสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ซึ่งเป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ตั้งแต่ต้นปี 2550 องค์ประกอบของดัชนี BDI ได้ถูกเปลี่ยนแปลงโดยเป็นดัชนีสำหรับเรือประเภทเคปไซส์ (Capesize) ปานามาแมกซ์ (Panamax) ซุปราแมกซ์ (Supramax) และแฮนดี้ไซส์ (Handysize) และมีน้ำหนักต่อดัชนีที่เท่ากันสำหรับเรือทั้ง 4 ประเภท

ดัชนี BDI เมื่อเริ่มต้นปี 2553 อยู่ที่ 3,140 จุด และปรับตัวสูงขึ้นจนถึงวันที่ 26 พฤษภาคม 2553 อยู่ที่ 4,209 จุด หลังจากนั้นจึงปรับตัวลดลงจนถึงจุดต่ำของปี ณ วันที่ 15 กรกฎาคม โดยปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 1,700 จุด ก่อนที่จะปิดท้าย ณ สิ้นปีที่ 1,773 จุด



2.4 กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่าง ๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของ ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือ มีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการต้องซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะซ่อมทำตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization, IMO) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษองค์การหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (UnitedNation-UN) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์การของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับและแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อนุสัญญาหลายฉบับซึ่งออกโดย IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องน้ำหนักบรรทุก (the Load Line Convention) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (the SOLAS Convention;

Safety of Life at Sea) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL; Prevention of Pollution from Ships) เหล่านี้ได้ช่วยสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเดินเรือ และการออกใบรับรองต่าง ๆ ให้กับเรือ อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1968 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี ค.ศ. 1924 ที่กรุงบรัสเซล์สภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้มีขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

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

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยได้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือ: ระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ค เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่าง ๆ ให้ดีมากขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้หลังจากได้รับสัตยาบันจาก 30 ประเทศ ซึ่งมีกองกำลังเรืออย่างน้อย ร้อยละ 33 ของกองกำลังเรือโลก ซึ่ง ณ สถานการณ์ปัจจุบัน อนุสัญญาดังกล่าวคาดว่าน่าจะ**มีผลบังคับใช้ในเดือน ธันวาคม ค.ศ. 2011**

ภาคผนวคของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a maritime labour certificate) และ ใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้ :

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และ การจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (derat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองดังต่อไปนี้

ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือ

ใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคตเรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978)

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1995 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการฑูต ที่กรุงมะนิลาในเดือนมิถุนายน 2553 ที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความมั่นใจมาตรฐานโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่กำลังมาถึงในเวลาอันใกล้นี้ การแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งเป็นที่รู้จักกันว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งกำหนดให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2555 อยู่ในขั้นตอน

การรับรองซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงหลังจากได้รับรองครั้งแรกในปี ค.ศ. 1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1995 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่นำมาใช้ก็จะมีหัวข้อของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในบทของอนุสัญญาแต่ละภาคส่วนของอนุสัญญาที่ว่านี้ด้วยเช่นกัน

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่าง ๆ ปะปนอยู่ ดังนั้นเมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่า อัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิด ก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ บนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิง จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ อีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ ซึ่งกฎระเบียบเหล่านี้จะถูกปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง

ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า "Vessel General Permit (VGP)" ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับ กฎข้อบังคับของ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำเกี่ยวกับเทคโนโลยี่ และ ขอบเขตของการถ่ายเทของเสีย ทั้งหมด 26 ชนิด รวมตั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่ง VGP ต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้อง สิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา

ส่วนของสหภาพยุโรปเองก็ได้มีข้อกำหนดในเรื่องของการเผาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป ซึ่งยังต้องมีการพัฒนาและติดตามอีกต่อไป

14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่าง ๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และ ข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้น ๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553)

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	**มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	***มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	ฟูจิซาน มารู *	บาฮามาส	2519	16,922	1.23	7.00
2	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	7.06	11.50
3	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	7.53	12.00
4	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	6.10	13.50
5	ปริณดา นารี	ไทย	2538	23,720	6.90	14.50
6	บุณฑริกา นารี	ไทย	2533	27,881	4.47	12.00
7	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	6.35	13.50
8	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	8.06	12.00
9	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	8.26	12.00
10	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	8.81	12.00
11	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	7.60	14.50
12	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	8.05	15.50
13	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	14.13	22.50
14	ชโลธร นารี	ไทย	2539	27,079	10.79	16.50
15	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	7.35	12.50
16	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	9.79	16.00
17	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	11.10	19.50
18	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	16.88	19.50
19	มาธวี นารี	ไทย	2539	28,364	16.41	18.50
20	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	20.81	26.00
21	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	22.72	26.50
21 ลำ		**รวม**		**522,925**	**210.40**	**327.50**

หมายเหตุ * กลุ่มบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64

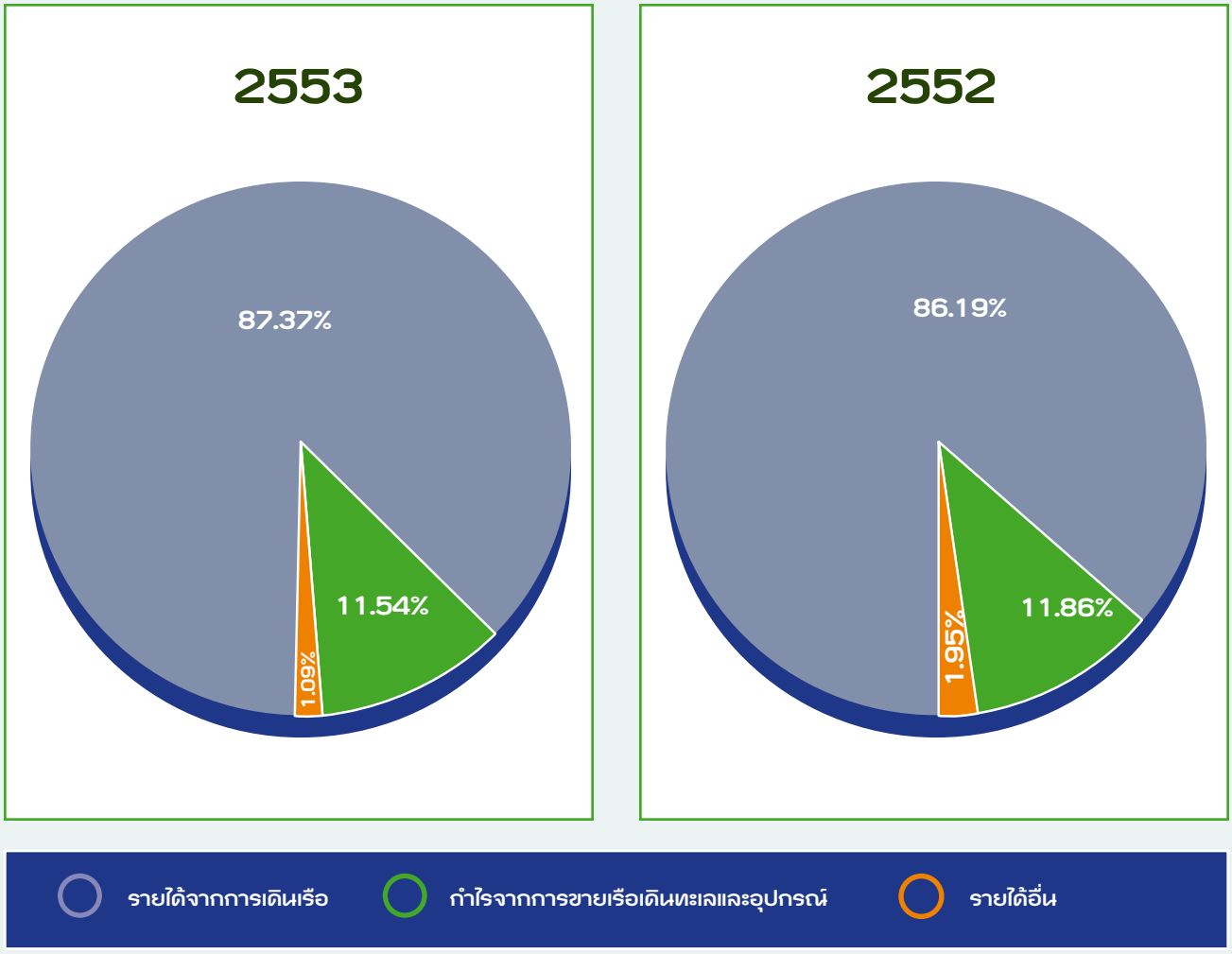
** มูลค่าสุทธิตามบัญชีหมายถึงมูลค่าสุทธิตามบัญชีจากงบการเงินปรับปรุงในรูปดอลล่าร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553

*** มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2553		2552	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	2,953.10	87.37	5,523.65	86.19
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	390.28	11.54	760.28	11.86
รายได้อื่น	36.79	1.09	124.95	1.95
รวมรายได้	**3,380.17**	**100.00**	**6,408.88**	**100.00**



คณะกรรมการบริษัท

1
พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ
ประธานคณะกรรมการบริษัท
กรรมการอิสระ

1

2
นายธีระ วิภูชนิน
รองประธานคณะกรรมการบริษัท
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
ประธานคณะกรรมการสรรหา,
กรรมการตรวจสอบ, กรรมการอิสระ

2

3
นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ
กรรมการบริหาร

3

4
นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการ
กรรมการบริหาร

4

5

6

5
นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ
กรรมการบริหาร

6
พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
กรรมการอิสระ

7

8

7
นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการสรรหา, กรรมการอิสระ

8
นายชีระ ภาณุพงศ์
กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
กรรมการอิสระ

9

10

9
นายไจปาล มันสุขานี
กรรมการ

10
นางสาวนิชิต้า ชาห์
กรรมการ

11
นายกิริต ชาห์
กรรมการ
กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

12
นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น
กรรมการสรรหา
กรรมการอิสระ

11

12

รายงานจากคณะกรรมการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปีที่ 22 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ปี 2553 ได้สิ้นสุดลงด้วยความสับสนที่มีมากขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเริ่มต้นปี กับตัวเลขอุปทานของจำนวนกองเรือสั่งต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดในอนาคต อัตราความล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่เป็นตัวเลขผลต่างระหว่างขนาดของกองเรือสั่งต่อใหม่ที่คาดการณ์ ณ ต้นปีว่าจะต่อเสร็จและส่งมอบได้ภายในปีนั้น กับขนาดของกองเรือใหม่ที่ต่อเสร็จและส่งมอบได้จริง ๆ ณ สิ้นปีนั้น ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 23 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 แต่ได้ลดลงเหลือร้อยละ 38 ในปี 2553 ด้วยอัตราความล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่ที่ไม่คงที่ดังกล่าวทำให้ตัวเลขขนาดของกองเรือต่อใหม่ที่จะส่งมอบจากอู่ต่อเรือออกสู่ตลาดในอนาคตมีความไม่ชัดเจน และคลาดเคลื่อนจนไม่มีใครสามารถคาดการณ์ตัวเลขที่แน่นอนได้ บริษัทคาดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่จะยังคงมีความไม่แน่นอนต่อไปและจะเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงกันข้ามกับการแข็งค่าขึ้นของดัชนีระวางเรือ บรรดาอู่ต่อเรือที่แทบจะไม่ได้รับการว่าจ้างให้ต่อเรือเลยเป็นเวลา 5 ไตรมาส ตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายปี 2551 จนถึงไตรมาสสุดท้ายปี 2552 ได้ดิ้นรนอย่างยิ่งเพื่อจะได้งานใหม่ ๆ ในระหว่างปี 2553 ด้วยการลดราคาว่าจ้างต่อเรือหรือแม้แต่ลดค่างวดที่ต้องชำระก่อนส่งมอบเรือเพื่อจูงใจลูกค้าให้สั่งต่อเรือกับอู่ของตน ด้วยเหตุนี้ปี 2553 จึงเป็นปีที่ถูกจารึกให้เป็นปีที่มียอดการว่าจ้างสั่งต่อเรือมากที่สุดปีหนึ่งในประวัติศาสตร์ ในขณะเดียวกันขนาดของกองเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด ได้เพิ่มขึ้นสุทธิ 76 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.8 ในปี 2553 โดยมีขนาดของกองเรือทั้งหมดรวมถึง 555 ล้านเดทเวทตัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 12.5 ในปี 2554 และร้อยละ 15.25 ในปี 2555 ตัวเลขเหล่านี้ได้คำนวณจากสมมติฐาน 2 อย่าง คืออัตราการล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่ของแต่ละปีดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 50 และไม่มีการขายกองเรือเก่าเพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก ตามที่ได้กล่าวข้างต้น อัตราการล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่ ในปี 2553 ได้ชะลอตัวลดลงเหลือร้อยละ 38 ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของขนาดกองเรือในปี 2554 และ 2555 อาจจะมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากบริษัทได้ใช้ตัวเลขสมมติฐานของอัตราการล่าช้าในการส่งมอบกองเรือต่อใหม่ที่ร้อยละ 50 แต่ถึงกระนั้น การเพิ่มขึ้นของขนาดกองเรือก็จะต้องถูกลดความร้อนแรงลงด้วยด้วยจำนวนเรือที่จะถูกปลดระวางในช่วงสองปีนี้ สถานะทางการเงินของอู่ต่อเรือต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอู่ต่อเรือที่เพิ่งก่อสร้างขึ้นมาไม่นานจะขาดสภาพคล่องจากรายได้ที่ไม่คุ้มค่ากับเม็ดเงินที่ลงทุนไป บริษัทคาดว่าในอีกไม่ช้านี้อู่ต่อเรือที่เกิดใหม่บางอู่จะเริ่มปิดตัวลง ขณะที่หลาย ๆ อู่จะลดขนาดลงและจะมีการควบรวมกิจการกัน อู่ต่อเรือบางแห่งจะกลับไปให้บริการสร้างชิ้นส่วนและซ่อมทำตัวเรือ ขณะที่อู่อื่น ๆ จะแปลงสภาพไปเป็นอู่ตัดชิ้นส่วนตัวเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามหลักฐานเบื้องต้นมีอู่ต่อเรือ 3 แห่งในญี่ปุ่นได้ปิดตัวลงแล้วและอีกอย่างน้อย 6 แห่งในเกาหลีใต้ต้องเลิกกิจการ ในขณะที่อีก 6 แห่งได้ประสบปัญหาด้านการเงิน (โดยอู่ Jinse ที่เกาหลีใต้เพิ่งประกาศเข้าสู่กระบวนการถูกฟ้องล้มละลายบังคับใช้หนี้) นอกจากนี้อู่วินาชิน ที่รัฐบาลเวียดนามเป็นเจ้าของ กำลังอยู่ในสภาวะย่ำแย่จากหนี้สินมากถึงประมาณ 4.4 พันล้านเหรียญสหรัฐโดยที่ผู้บริหารสูงสุดของอู่ทั้ง 5 คนได้ถูกส่งไปควบคุมตัวในเรือนจำ ในด้านของอุปสงค์ความต้องการกองเรือขนส่ง บริษัทได้เห็นอุปสรรคบางอย่างที่อยู่ข้างหน้า ด้วยมาตรการอัดฉีดเม็ดเงินเข้าไปในระบบเศรษฐกิจตามมาตรการ QE2 ของสหรัฐอเมริกา ทำให้บริษัทเข้าใจว่าปัญหาทางเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลกยังคงน่าเป็นห่วง ทางฝั่งสหภาพยุโรปเองก็กำลังดิ้นรนเอาตัวรอดจากวิกฤต “เบย์ ออฟ พิกส์” (Bay of Pigs) ซึ่งเป็นวิกฤติทางเศรษฐกิจที่คุกคามต่อความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ ประเทศกรีซและไอร์แลนด์ได้ตกอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่แล้ว จึงค่อนข้างแน่ว่าประเทศอิตาลี โปรตุเกส และสเปน จะเริ่มร้องขอความช่วยเหลือตามมาในอีกไม่นานเพียงแต่จะเป็นเมื่อใดเท่านั้นเอง ประเทศจีนเองซึ่งมีบทบาทในตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองก็มีปัญหาภายในประเทศตัวเองที่ต้องแก้ไขในเรื่องของเงินเฟ้อและภาวะฟองสบู่ที่กำลังเกิดขึ้นกับภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยจีนได้พยายามที่จะจัดการกับปัญหาทั้งสองเรื่องดังกล่าวโดยการประกาศให้สถาบันการเงินเพิ่มอัตราการกันเงินสำรองไปที่ระดับสูงที่ร้อยละ 18.5 ในขณะเดียวกันก็ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ย สิ่งเหล่านี้คือเหตุผลว่าทำไมบริษัทคิดว่าความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้าจะยังคงมีไม่มากพอกับที่ควรจะเป็น เนื่องจากปัญหาของทั้งผู้มีบทบาททั้งสามที่เป็นตัวขับเคลื่อนหลักของระบบเศรษฐกิจโลกตามที่กล่าวข้างต้นจะส่งผลกระทบทางลบต่อความแข็งแกร่งและทิศทางของความต้องการขนส่งสินค้าโดยรวม ด้วยเหตุนี้ถ้าตลาดค่าระวางเรือตามตัวเลขของดัชนีค่าระวางเรือสินค้าเทกอง (BDI) จะต้องหยุดชะงักและร่วงต่ำลงตลอดปี 2554 สัญญาสั่งต่อเรือจำนวนมากที่ทำขึ้น

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

นายคูชรู คาลี วาเดีย

ในปี 2553 ก็อาจจะต้องหยุดและยกเลิกไปโดยปริยายโดยที่อู่ต่อเรือต่าง ๆจะเรียกร้องเงินชดเชยเป็นจำนวนเท่ากับเงินวางดาวน์ที่ได้รับเมื่อตอนเซ็นต์สัญญาต่อเรือ (ร้อยละ 5-10 ของมูลค่าสัญญา)ในขณะเดียวกันการขายเรืออายุมากเพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก ซึ่งปัจจุบันยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าที่ควรจะเป็นก็อาจจะกลับมามีมากขึ้น โดยอาจมีกองเรืออย่างน้อยร้อยละ 20 ของขนาดกองเรือสินค้าแห้งเทกองที่มีอายุมากกว่า 20 ปี จะต้องถูกส่งไปอู่ตัดเรือเป็นเศษเหล็กภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว หากจะย้อนเหตุการณ์ไปในปี 2529 เพื่อเป็นการอ้างอิง ในปีนั้นดัชนีค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำกว่า 1,000 จุด เรือสินค้าแห้งเทกองบางลำที่มีอายุน้อยเพียงแค่ 10-14 ปีถูกขายตัดเป็นเศษเหล็ก โดยเรือส่วนใหญ่ที่ถูกขายตัดเป็นเศษเหล็กมีค่าอายุเฉลี่ยระหว่าง 15-19 ปีเท่านั้น ถ้าหากบริษัทนำเอาค่าอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ถูกขายตัดเป็นเศษเหล็กในปี 2529 มาใช้กับกองเรือในปี 2554 แล้ว จะมีเรือสินค้าแห้งเทกองอย่างน้อยร้อยละ 30 ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองของโลก (คิดตามน้ำหนักบรรทุกของเรือ) ที่อาจจะพร้อมสำหรับถูกขายตัดเป็นเศษเหล็ก

เพื่อจะให้เห็นภาพผลการดำเนินงานของบริษัทให้ชัดเจนมากขึ้น บริษัทขอนำเสนอตัวเลขผลประกอบการรายปีของบริษัทฯในรอบหลายปีที่ผ่านมาเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐดังนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758
กำไรสุทธิ - ล้านเหรียญสหรัฐ	24.79	110.10	154.22	92.63	96.48	148.14	88.09	35.16
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.37
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ - ล้านเหรียญสหรัฐ	0.87	2.47	2.92	1.72	2.15	3.36	2.69	1.65

บริษัทคงต้องพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัทเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีระวางเรือที่เป็นอยู่ของปี รวมถึงกองเรือของบริษัทที่มีขนาดเล็กลงหลังจากที่บริษัทมีการขายเรือที่มีอายุมากออกไป ปี 2553 จะถูกจดจำไว้ให้เป็นปีแห่งการเตรียมตัวสู่ความสำเร็จอย่างยั่งยืนเมื่อบริษัทได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทและเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตอย่างแข็งแกร่งในปีข้างหน้าต่อไป

รางวัลและเกียรติยศ

ปี 2553 เป็นปีที่บริษัทได้รับเกียรติจากผลการสำรวจในด้านการจัดการบรรษัทภิบาลของบริษัทต่าง ๆที่จัดขึ้นโดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือนธันวาคม 2553/มกราคม 2554 ให้บริษัทได้รับการโหวตให้เป็นบริษัทที่มีธรรมาภิบาลในภาพรวมที่ดีที่สุด เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในการดูแลสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น รวมถึงเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ ในประเทศไทย

นิตยสาร Marine Money ฉบับเดือนมิถุนายน 2553 ซึ่งเป็นฉบับที่จัดอันดับบริษัทเรือต่าง ๆ ได้จัดอันดับให้บริษัทเป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 6 ของโลก โดยพิจารณาจากตัวเลขทางการเงินของบริษัทในปี 2552 โดยทางนิตยสารได้ใช้วิธีการจัดลำดับโดยการใช้ยอดรวมของอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ 6 อย่างคือ อัตราผลตอบแทนรวมของผู้ถือหุ้น อัตราการสร้างรายได้ต่อสินทรัพย์ อัตรากำไรขั้นต้น อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น อัตราผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม และอัตราส่วนของราคาหุ้นในตลาดซื้อขายต่อมูลค่าหุ้นทางบัญชี นิตยสาร Marine Money ฉบับดังกล่าวได้กล่าวถึงบริษัทพีเอสแอลไว้ดังนี้ “แต่บางทีสิ่งที่น่าประทับใจมากกว่าคือการที่บริษัทกำลังแสดงให้เห็น ในรอบหกปีที่บริษัทได้รับการจัดอันดับจากทางนิตยสารนั้น พรีเซียสได้ถูกจัดให้ติดหนึ่งในสิบอันดับแรกเป็นเวลาถึงห้าปีและมีเพียงปีเดียวที่บริษัทได้พลาดหนึ่งในสิบอันดับแรกโดยอยู่ในลำดับที่ 14 ความเที่ยงตรงและโปร่งใสคือคำกล่าวขวัญถึงบริษัท และเป็นที่มาของการได้คว้าตำแหน่งที่ 6 ในการจัดอันดับประเภททั่วไป และตำแหน่งที่ 5 ในการจัดอันดับด้านความแข็งแกร่งทางการเงิน แทบจะกล่าวได้ว่าการจัดอันดับจะไม่ถือว่าเป็นทางการเลยหากพรีเซียส ชิพปิ้ง ไม่ได้รับเลือกให้อยู่ในอันดับต้น ๆ ในขณะที่ทุกคนคิดว่าขนาดที่ใหญ่ที่สุดนั้นคือสิ่งที่ดีที่สุด บริษัทนี้กลับคิดแตกต่าง และมุ่งมั่นกับธุรกิจของตนในการให้บริการลูกค้าต่าง ๆทั่วโลกด้วยกองเรือของบริษัทเองที่เป็นเรือสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กโดยการบริการให้ลูกค้าเช่าเรือแบบเป็นระยะเวลา แต่สิ่งสำคัญที่ทำให้การได้รับตำแหน่งในครั้งนี้มีความโดดเด่นไม่ธรรมดา ก็คือการที่บริษัทสามารถคว้าตำแหน่งมาครองได้แม้จะอยู่ในช่วงเวลาของแผนการปรับเปลี่ยนกองเรือของบริษัทโดยมีเพียงเรือเพียง 20 กว่าลำเท่านั้นในช่วงเวลาของปีนี้”

งานนักลงทุนสัมพันธ์ ยังคงเป็นส่วนงานที่บริษัทให้ความสำคัญอย่างมากโดยมีกรรมการผู้จัดการบริษัทของบริษัททำหน้าที่กำกับดูแลด้วยตัวท่านเองในการให้ข้อมูลข่าวสารและรายงานต่าง ๆแก่สื่อและนักวิเคราะห์ ด้วยเหตุนี้ท่านจึงได้รับการโหวตคัดเลือกให้ได้รับตำแหน่ง “นักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุด” เป็นปีที่สามติดต่อกัน จากผลการสำรวจประจำปี 2553 เกี่ยวกับบรรษัทภิบาลโดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือนธันวาคม 2553/มกราคม 2554 นอกจากกรรมการผู้จัดการของบริษัทที่ดูแลงานในด้านนี้แล้ว บริษัทยังมีกรรมการด้านการเงินของบริษัทและพนักงานอาวุโสของบริษัทอีกสองท่านมาร่วมดูแลงานในส่วนนี้ด้วย โดยในรอบปีที่ผ่านมา นอกเหนือจากที่ทางบริษัทได้เข้าร่วมงาน Road Shows ต่าง ๆแล้ว ทางบริษัทยังได้เข้าร่วมงาน SET Opportunity Days ทั้ง 4 ครั้งของแต่ละไตรมาสในปี 2553 ที่จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพื่อให้บริษัทจดทะเบียนต่าง ๆ และนักลงทุนได้มีโอกาสพบปะกันด้วย ทางบริษัทหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะดำเนินการสานต่อในงานสำคัญนี้ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนนักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในปี 2554 และต่อ ๆไป

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ คือ 3,380.17 ล้านบาท (ปี 2552: 6,408.88 ล้านบาท) และมีผลกำไรสุทธิเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 904.69 ล้านบาท (ปี 2552: 3,047.06 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้ลดลงเป็น 16,749.48 ล้านบาท (ปี 2552: 17,136.36 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเพียงเล็กน้อย แม้จะมีการขายเรือไป 5 ลำในระหว่างปี ลดลงอยู่ที่ 22,071.63 ล้านบาท (ปี 2552: 22,140.13 ล้านบาท) เนื่องจากมีการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1,651.51 ล้านบาท และจากกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 1,098.85 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 112.24 ล้านบาท (ปี 2552 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 43.63 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 81.92 ล้านบาท (ปี 2552 จำนวน 45.54 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ย 12,304 ดอลล่าร์ต่อวันต่อลำ เมื่อเปรียบเทียบกับ 13,459 ดอลล่าร์

ต่อวันต่อลำ ของปี 2552 รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนวันเดินเรือ ซึ่งเป็นผลจากการขายเรือเก่าและส่งมอบเรือจำนวน 5 ลำจากกองเรือของบริษัทฯ รวมถึงรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือของปี 2553 ที่ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 49 เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำและจำนวนวันที่มีการเดินเรือในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 8.44 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 15 ปี ในปี 2553 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2553 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 1,299.20 ล้านบาทไปในปี 2553

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 17 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536 จนถึงวันพฤหัสบดี ที่ 16 กันยายน 2553 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.20 บาทต่อหุ้น หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 17 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.76 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก!! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัท

บริษัทมีกองเรือ ณ เวลาสิ้นปี 2553 อยู่ที่ 21 ลำโดยมีขนาดระวางบรรทุกรวม 522,925 เดตเวทตัน หรือเฉลี่ย 24,901 เดตเวทตันต่อลำ และมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 15.43 ปี แผนการลดอายุกองเรือของบริษัทในส่วนของเรือใหม่ที่กำลังถูกต่อเรืออยู่ที่อู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย บริษัทได้รายงานรายละเอียดไปแล้วในรายงานประจำปี

อู่ต่อเรือ ABG: ตามที่ท่านได้ทราบแล้วว่า เรือสั่งต่อกำลังต่ออยู่ที่อู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย และจะมีการส่งมอบเรือเมื่อแล้วเสร็จ ถึงแม้ว่ากำหนดการส่งมอบของเรือที่สั่งต่อใหม่ลำแรก ๆจะล่าช้าออกไปเกินกว่าวันที่กำหนดไว้ในสัญญาก็ตาม การส่งมอบเรือไม่ทันกำหนดดังกล่าวนี้ได้ทำให้เกิดคำถามตามมาพอสมควร เมื่อมีการเซ็นต์สัญญาสั่งต่อเรือเป็นเวลาล่วงหน้าก่อนที่จะมีการสร้างอู่ต่อเรือ คำถามแรกสุดเลยก็คือว่า แล้ว ณ ปัจจุบันการสร้างอู่ต่อเรือนั้นเสร็จสิ้นสมบูรณ์หรือไม่ และถ้าใช่ อู่ต่อเรือและเครื่องจักรอุปกรณ์ของอู่นั้นมีมาตรฐานตามที่ต้องการหรือไม่ บริษัทมีความยินดีที่จะตอบว่าโครงสร้างและเครื่องจักรอุปกรณ์ของอู่ ได้มีการสร้างและมีมาตรฐานสูงสุด โดยมีการติดตั้งเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ทันสมัย และมีคุณภาพสูงสุด ดังนั้นบริษัทจึงไม่มีความกังวลใด ๆในเรื่องนี้ คำถามต่อไปก็คือ แล้วเรือที่ได้ต่อเสร็จแล้วหรือกำลังต่ออยู่จนถึงปัจจุบันนี้จะมีมาตรฐานและคุณสมบัติที่ดีตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา และตามที่บริษัทได้มีการพัฒนาการออกแบบและคุณสมบัติร่วมกับทางอู่หรือไม่ บริษัทมีความยินดีที่จะเรียนให้ทราบว่าเรือของบริษัทที่กำลังต่ออยู่นั้นมีคุณสมบัติตามที่ต้องการและมีมาตรฐานสูงสุดโดยในฐานะที่บริษัทเป็นเจ้าของเรือและดำเนินธุรกิจด้านนี้มาเป็นเวลานาน บริษัทเฝ้ารอด้วยใจจดจ่อที่จะรับมอบเรือเหล่านี้เมื่อแล้วเสร็จ ซึ่งบริษัทจะสามารถนำเรือเหล่านี้ไปให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะเป็นเรือที่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่ต่ำและมีปัญหาในการทำงานน้อยที่สุด ส่วนคำถามสุดท้ายก็คือ แล้วทางอู่ต่อเรือนั้นมีความพร้อมสมบูรณ์และมีความสามารถทำพันธะสัญญาให้เสร็จสิ้นสำเร็จผลในการที่จะสามารถส่งมอบเรือทุกลำได้ทันเวลาที่กำหนดหรือไม่ บริษัทคงต้องยอมรับว่าคำถามนี้เป็นสิ่งที่บริษัทกังวลอยู่ เนื่องจากบริษัททราบว่าทางอู่กำลังประสบปัญหาในการเตรียมความพร้อมที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงาน เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนแรงงานมีฝีมือ โดยขณะนี้ทางอู่ได้กำลังพยายามทุกวิถีทางในการแก้ปัญหาในเรื่องนี้ และบริษัทกำลังจับตาเฝ้ามองสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยบริษัทหวังว่าจะได้เห็นความคืบหน้าในการแก้ปัญหาของทางอู่ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ถึงอย่างไรก็ตามภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวบริษัทยังคงมีทางเลือกอื่นไม่ว่าจะเป็นการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือของเรือลำใดก็ตามที่ล่าช้าเกินกว่ากำหนดส่งมอบตามข้อสัญญา หรือการขายต่อสัญญาต่อเรือสำหรับเรือที่มีความล่าช้าในการส่งมอบเหล่านี้ หรือการเจรจาข้อตกลง/ราคาใหม่ในการต่อเรือที่มีความล่าช้าเหล่านี้ โดยในขณะนี้บริษัทกำลังอยู่ระหว่างการเจรจากับทางอู่ต่อเรือถึงปัญหาของเรือ 3-4 ลำแรกที่เกิดความล่าช้าในการส่งมอบ และบริษัทหวังว่าจะได้ข้อสรุปและทางออกที่ดีในอีกไม่นานนี้

ในส่วนของการดำเนินการตามแผนลดอายุกองเรือของบริษัทดังกล่าวข้างต้น บริษัทได้ทำการขายเรืออายุมากออกไป 25 ลำ ในช่วงปี 2552/2553 ซึ่งถือเป็นการสิ้นสุดขั้นตอนแรกของแผนลดอายุกองเรือ และบริษัทได้ซื้อเรือ รจเรข นารี (ขนาด 29,870 เดตเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่นเมื่อปี 2548) และเรือ นลินี นารี (ขนาด 32,000 เดตเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่นเมื่อปี 2548 เช่นกัน) ซึ่งการซื้อเรือทั้ง 2 ลำนี้ถือได้ว่าเป็นการก้าวสู่ขั้นตอนต่อไปของแผนลดอายุกองเรือที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดคุ้มค่ากว่า จากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าทั้ง 25 ลำที่ได้ขายออกไป เมื่อเร็ว ๆนี้บริษัทได้ประกาศให้ทราบถึงการจัดซื้อเรือใหม่ขนาดซุปราแมกซ์ 4 ลำที่กำลังต่ออยู่ในอู่ต่อเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีนโดยจะมีการส่งมอบเรือใหม่ทั้ง 4 ลำในปี 2555 บริษัทยังคงต้องจัดหาซื้อเรือเพิ่มเติมอีก 19 ลำ จากตลาดเรือมือสองหรือซื้อต่อจากตลาดเรือต่อใหม่ เพื่อให้เสร็จสิ้นขั้นตอนการทดแทนกองเรือเก่าทั้ง 25 ลำ ซึ่งจะเป็นการเติมเต็มจิ๊กซอตัวสุดท้ายและจะทำให้บริษัทสามารถยืนหยัดอย่างมั่นคงได้ในปีต่อ ๆไป สำหรับองค์กรส่วนใหญ่แล้วสิ่งเหล่านี้นับเป็นงานที่ท้าทายอย่างมาก แต่ในกรณีของบริษัทนั้นนับว่าแตกต่างจากองค์กรอื่น หากผู้ถือหุ้นยังจำได้ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน 2546 และกันยายน 2547 กองเรือของบริษัทได้เพิ่มจาก 28 ลำไปเป็น 52 ลำ ด้วยการที่บริษัทซื้อเรือจำนวน 24 ลำจากตลาดเรือมือสองในช่วงเวลาเพียงแค่ 12 เดือนเท่านั้นโดยเป็นช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางเรือเพิ่งเริ่มเข้าสู่ภาวะกระทิงจริง ๆ ซึ่งนับว่าบริษัทได้ดำเนินการจัดซื้อกองเรือทดแทนในช่วงตลาดขาขึ้น มาในครั้งนี้ก็เช่นกันบริษัทต้องการซื้อเรือมือสองอีก 19 ลำ เมื่อตลาดค่าระวางเรือเริ่มที่จะทรงตัวโดยมีค่าดัชนีระวางเรือ (BDI) อยู่ระหว่าง 1,000 ถึง 2,000 จุด สถานการณ์ของตลาดที่คาดไว้ ณ ปัจจุบัน จนถึงสิ้นปี 2554 น่าจะเป็นตลาดที่เอื้ออำนวยให้บริษัทสามารถดำเนินการจัดซื้อเรือได้ง่ายกว่าตลาดที่กำลังพุ่งสูงขึ้น ตราบใดที่ยังมีเรือในตลาดให้บริษัทซื้อ แผนการซื้อเรือทดแทนของบริษัทก็ไม่น่าจะมีอุปสรรคแต่อย่างใด เพราะถ้าจะว่าไปแล้วบริษัทได้รับข้อมูลมากเกี่ยวกับเรืออายุน้อยที่ประกาศขายอยู่ในตลาดทุกวัน ถ้าบริษัทเพียงแค่บอกตอบรับราคาที่ผู้ขายเสนอมา บริษัทจะสามารถทำการจัดซื้อเรือทั้ง 19 ลำจากตลาดเรือมือสองได้เสร็จสิ้นภายในเวลา 3 ถึง 6 เดือนเท่านั้น แต่เนื่องจากบริษัทคาดว่าราคาเรือน่าจะถูกลงกว่าระดับราคา ณ ปัจจุบัน บริษัทจึงได้ชะลอการตัดสินใจไว้ก่อน เพราะว่าไม่ว่าทั้งธุรกิจอู่ต่อเรือและธุรกิจที่ให้แหล่งเงินลงทุนต่อเรือต่างยังอยู่ในสภาพย่ำแย่ โดยด้านหนึ่งเกิดการขาดสภาพคล่องทางการเงินและอีกด้านหนึ่งไม่มีใครต้องการเรือที่ได้สั่งต่อไปแล้ว ในสถานการณ์เช่นนี้บริษัทสามารถที่จะทำการต่อรองได้ราคาที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่าหรือซื้อสัญญาสั่งต่อเรือจากเจ้าของที่มีปัญหาสภาพคล่อง เพื่อที่ให้การดำเนินการจัดซื้อกองเรือทดแทนของบริษัทสำเร็จลุล่วงไปได้

เมื่อใดที่การจัดซื้อกองเรือทดแทนของบริษัทได้เสร็จสิ้น บริษัทเชื่อมั่นว่าบริษัทจะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า จากการที่บริษัทสามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าโดยได้ราคาซื้อที่อยู่ในระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ เพื่อให้เป็นดังนั้นบริษัทจะยังคงเฝ้ามองเพื่อเสาะหาจังหวะที่ดีในการจัดซื้อกองเรือทดแทนโดยมีเป้าหมายให้มีขนาดของกองเรือต่อปีอยู่ระหว่าง 50 ถึง 70 ลำภายในสองถึงสามปีข้างหน้านี้

เหตการณ์สำคัญของปี 2553

ผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจโลกยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และกำลังส่งผ่านวิกฤตจากธนาคารไปยังรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ที่ใกล้ล้มละลายทางเศรษฐกิจโดยมีประเทศโปรตุเกส ไอร์แลนด์ อิตาลี กรีซ และสเปนที่ได้สร้างภาวะวิกฤตของตนเองที่เรียกว่า “เบย์ ออฟ พิกส์” (Bay of Pigs) ให้กับสหภาพยุโรป โดยทางสหภาพยุโรปเองได้ใช้มาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายควบคู่ไปกับนโยบายทางการเงินที่เข้มงวดเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตของตนเอง ซึ่งแน่นอนว่ามาตรการดังกล่าวจะทำให้ความต้องการขนส่งสินค้าของประเทศเหล่านี้ลดน้อยลง ในทางกลับกันสหรัฐอเมริกากลับใช้มาตรการที่แตกต่างออกไป โดยได้ “เปิดก๊อกน้ำ” ด้วยมาตรการทุ่มเม็ดเงินเข้าไปในระบบเศรษฐกิจของตนเองเป็นรอบที่ 2 (QE2) ด้วยความหวังที่ว่าการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยให้เศรษฐกิจเกิดความเข้มแข็งมากขึ้น ในขณะที่ประเทศจีนรัฐบาลของเขาได้ตัดสินใจที่จะต้องลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยไม่ให้มันโป่งพองขึ้น ด้วยการกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราการกันเงินสำรองของสถาบันการเงินต่าง ๆให้สูงขึ้นไปถึงระดับมากกว่า 2 เท่าของอัตราที่ประเทศอื่น ๆใช้บังคับกัน ซึ่งแม้ว่ามาตรการนี้จะส่งผลให้การปล่อยเงินกู้จากธนาคารต่าง ๆ ในจีนลดน้อยลง แต่อัตราเงินเฟ้อก็ยังไม่มีทีท่าว่าจะลดต่ำลงและยังคงเป็นปัญหาอยู่ ทำให้ทางรัฐบาลจีนต้องใช้มาตราการเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ดังนั้นท่านคงเข้าใจแล้วว่าแหล่งตลาดที่เป็นตัวขับเคลื่อนความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้กำลังประสบปัญหา

ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ของรัฐบาลเหล่านั้นที่ออกมามากเกินไปในช่วงที่วิกฤตเศรษฐกิจโลก และเมื่อไม่มีแรงกระตุ้นเหลืออยู่ ต่อไปก็ขึ้นอยู่กับคนเดินถนนธรรมดา ๆ ที่จะต้องช่วยกันกระตุ้นและสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจแบบใช้เงินกระตุ้นไปเป็นแบบใช้ความต้องการบริโภคในการขับเคลื่อนแทน

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลศุลกากรเบื้องต้นมีตัวเลขที่ไม่น่าประทับใจเท่าไหร่ โดยมีปริมาณนำเข้า 619 ล้านล้านตัน หรือลดลงประมาณร้อยละ 2 จากตัวเลขสถิติสูงสุดที่ทำไว้ของปี 2552 ที่ 628 ล้านล้านตัน และเป็นครั้งแรกในรอบ 12 ปี ที่มีการนำเข้าลดน้อยลง เป็นที่คาดการณ์ว่าประเทศจีนจะมีการนำเข้าแร่เหล็กจำนวน 740 ล้านล้านตัน ในปี 2554 โดยตัวเลขนำเข้านี้ขึ้นอยู่กับราคานำเข้าเทียบกับตัวเลขการผลิตภายในประเทศและต้นทุนขนส่ง ส่วนตัวเลขเบื้องต้นในการผลิตเหล็กของจีนสำหรับปี 2553 ได้เพิ่มขึ้นถึงระดับประมาณ 625 ล้านล้านตัน เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับตัวเลข 566 ล้านล้านตันของปี 2552 ที่สูงมากเป็นประวัติการณ์อยู่แล้ว และในปี 2554 คาดว่าจีนจะผลิตเหล็กได้มากกว่า 665 ล้านล้านตัน ส่วนทางด้านของถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณกว่าร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน สมัยก่อนจีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว เพราะจีนได้นำเข้าถ่านหินประมาณ 126 ล้านล้านตันในปี 2552 และ ประมาณ 164 ล้านล้านตันในปี 2553 และคาดว่าอาจเพิ่มสูงถึง 190 ล้านล้านตันหรือมากกว่าในปี 2554 คาดว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินนี้จะยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับราคานำเข้าเทียบกับตัวเลขการผลิตถ่านหินภายในประเทศและต้นทุนค่าขนส่ง

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ สิ้นปีอยู่ที่ 1,773 จุด ลดลงประมาณร้อยละ 43 จากตัวเลขดัชนีเมื่อต้นปีที่ 3,140 จุด โดยมีค่าสูงสุดที่ 4,209 จุด ณ วันที่ 26 พฤษภาคม 2553 สาเหตุสำคัญที่ทำให้ดัชนีค่าระวางเรือไม่ได้ทรุดหนักในระหว่างปีก็เนื่องจากตัวเลขที่ไม่ปกติของจำนวนเรือที่ต้องจอดรอเข้าเทียบท่า (ซึ่งเมื่อถึงสิ้นปี 2553 จำนวนเรือที่ต้องทอดสมอจอดรอเทียบท่า ณ เมืองท่าต่าง ๆทั่วโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภทเรือขนาดเคปไซส์ ได้เพิ่มสูงขึ้นถึงเกือบร้อยละ 7 ของกองเรือทั้งหมดของโลก ประกอบกับตัวเลขการนำเข้าถ่านหินในระหว่างปีเกือบ 164 ล้านล้านตันของประเทศจีน จากที่เป็นประเทศผู้ส่งออกมาเป็นประเทศผู้นำเข้ารายใหญ่มากของโลก ซึ่งส่งผลให้ระยะทางในการขนส่งสินค้าเมื่อเทียบกับน้ำหนักสินค้า 1 ตัน (ตัน-ไมล์) มีระยะทางที่ไกลขึ้น (นั่นคือเรือจะใช้เวลามากขึ้นในการขนส่งสินค้าทำให้เรือขาดตลาดมากขึ้น) จึงเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือเอาไว้ และสาเหตุประการสุดท้ายก็คือภาวะชะงักงันของระบบการเงินที่ทำให้การเสียสมดุลระหว่างความต้องการใช้เรือและปริมาณเรือในตลาดได้เพิ่มมากขึ้น นำไปสู่ความต้องการใช้เรือที่น้อยลง ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ได้คาดหมายที่ได้ช่วยลดปริมาณเรือที่มีอยู่ในตลาด นอกเหนือจากนี้คงจะไม่เป็นการครบถ้วนสมบูรณ์ถ้าไม่ได้กล่าวถึง การส่งมอบกองเรือต่อใหม่จากอู่ต่อเรือที่มีความล่าช้ากว่าที่คาดการณ์โดยมีอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 38 ในปี 2553 ซึ่งเป็นอีกสาเหตุสำคัญที่ได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้ได้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปีนี้ 2553 อยู่ที่ 2,758 จุด เกือบจะเท่ากันกับค่าเฉลี่ยของปี 2552 ที่ 2,617 จุด เพื่อให้เห็นภาพรวมมากขึ้นจึงขอย้อนไปดูค่าเฉลี่ยของดัชนีในอดีตจะเห็นว่าในระหว่างปี 2528-2546 ก่อนที่ดัชนีจะเข้าสู่ภาวะกระทิง ค่าเฉลี่ยของดัชนีในช่วงเวลานั้นอยู่ที่ 1,358 จุด ถ้ารวมช่วงภาวะกระทิงเข้าไปด้วย (ช่วงปี 2528-2553) ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และค่าเฉลี่ยของดัชนีช่วงภาวะกระทิง(ปี 2547-2553)อยู่ที่ 4,265 จุด เมื่อดัชนีค่าระวางเรือมีความผันผวนไม่แน่นอนมากขึ้น สัญญาเช่าเรือระยะยาวจึงไม่ได้มีความแน่นอนไปกว่าลายเซนต์ของผู้เช่าเรือ ผู้เช่าเรือรายใหญ่หลายรายจึงไม่อยากที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงตามสัญญาเช่าเรือระยะยาว และได้พยายามใช้ทุกช่องทาง ทั้งที่ถูกต้องตามหลักกฎหมายและไม่ถูกต้องตามหลักกฎหมายหรือหลักจรรยา ในการที่จะดิ้นรนให้ตนเองหลุดพ้นจากพันธะสัญญา แต่เนื่องด้วยค่าดัชนีระวางเรือที่ยังคงแข็งแกร่งอย่างไม่คาดคิดตลอดทั้งปี การล้มละลายของบริษัทเรือและผู้เช่าเรือต่าง ๆ ที่คาดว่าจะมีมากมายนั้นจึงยังไม่มาถึง บริษัทคาดว่าปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 จะไม่ราบรื่นนัก โดยอาจมีหลายบริษัทที่ต้องล้มละลายลงเมื่อเวลาผ่านไป การจะพูดว่าธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นธุรกิจที่ต้อง “คาดหวังในสิ่งที่ไม่คาดฝัน” คงจะไม่เหมาะอีกต่อไป แต่ถ้าจะพูดว่าเป็นธุรกิจที่ต้อง “คาดหวังในสิ่งที่คาดฝันได้” ในช่วงสองปีข้างหน้าน่าจะเป็นคำพูดที่อธิบายถึงอนาคตได้ถูกต้องมากกว่า

นโยบายของบริษัทในการทำสัญญาปล่อยเช่าเรือของบริษัทให้เป็นการเช่าแบบมีระยะเวลายาว ณ อัตราค่าเช่าที่ค่อนข้างสูงนั้นได้รับการพิสูจน์อีกครั้งหนึ่งว่าเป็นนโยบายที่ถูกต้องเลยทีเดียว รายได้ต่อวันต่อลำเรือตลอดปี 2553 สำหรับกองเรือของบริษัทยังคงสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายของบริษัทในการที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันของรายได้ ซึ่งอาจจะเป็นเช่นนั้นไปแล้วหากบริษัทปล่อยเช่าเรือให้แปรเปลี่ยนเป็นไปตามดัชนีค่าระวางเรือ สำหรับปี 2553 บริษัทได้คำนวณรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 12,304 เหรียญสหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงมากกับที่บริษัทได้คาดการณ์ไว้ที่ 12,500 เหรียญสหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทสามารถควบคุมได้ตามเป้าที่ตั้งไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ โดยทำได้ที่ 4,725 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวางเรือ (ขายเรือตัดเป็นเศษเหล็ก) ในปีที่ผ่านมานั้นมีค่อนข้างน้อย โดยมีเรือเพียง 125 ลำที่ถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือใหม่ 150 ลำเพิ่มเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือของโลกเพิ่มจำนวนขึ้น 25 ลำ หรือร้อยละ 0.8 จาก 3,126 ลำ ไปเป็น 3,151 ลำในประเภทขนาดเรือของบริษัท (ขนาด 10-30,000 เดทเวทตัน) ในปี 2553 สาเหตุที่อัตราการปลดระวางเรือได้ลดลงในปี 2553 ก็เป็นเพราะความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือ แต่ถึงอย่างไรมันเป็นไปไม่ได้ที่จะหลุดพ้นจากบทสรุปที่ว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงร่วงลงสู่ระดับต่ำ จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือพุ่งสูงขึ้นในอนาคตอันใกล้

เรือใหม่จำนวนมากคาดว่าจะส่งมอบในปี 2554 และ 2555:

เรือขนาดเคปไซส์ (90,000+ เดตเวทตัน – มีเรือ 1,287 ลำ ขนาดระวางรวม 220 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2554) มีเรือ 448 ลำ ขนาดระวางรวม 73.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 33.3 ของขนาดระวางทั้งหมดจะถูกส่งมอบในปี 2554 ส่วนอีก 278 ลำ ขนาดระวางรวม 50.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 23.1 จะส่งมอบในปี 2555 และอีก 91 ลำ ขนาดระวางรวม 16.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 7.6 ในปี 2556 และที่เหลืออีก 22 ลำ ขนาดระวางรวม 4.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.9 จะถูกส่งมอบในปี 2557 และมีเรือ 147 ลำ ขนาดระวางรวม 25 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.3 จะมีอายุมากกว่า 22 ปี ในปี 2557 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (60–90,000 เดตเวทตัน – มีเรือ 1,678 ลำ ขนาดระวางรวม 124 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2554) มีเรือ 302 ลำ ขนาดระวางรวม 23.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19 ของขนาดระวางที่มีอยู่จะถูกส่งมอบระหว่างปี 2554 ส่วนเรืออีก 341 ลำ ขนาดระวางรวม 26.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 21.3 ทำสัญญาว่าจะส่งมอบในปี 2555 อีก 109 ลำ ขนาดระวางรวม 8.3 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.7 ทำสัญญาส่งมอบในปี 2556 ที่เหลืออีก 11 ลำ ขนาดระวางรวม 0.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 0.7 จะถูกส่งมอบในปี 2557 แต่ยังดีที่ในส่วนเรือขนาดปานามาแมกซ์นี้มี 306 ลำ ขนาดระวางรวม 20.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.5 ของกองเรือที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปี ในปี 2557 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลขึ้นกับกองเรือที่เข้ามาใหม่และทำให้อัตราค่าระวางฟื้นตัวได้ในอนาคตอันใกล้

เรือขนาดซุปราแมกซ์ (40–60,000 เดตเวทตัน – มีเรือ 2,163 ลำ ขนาดระวางรวม 109 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2554) เรือ 434 ลำ ขนาดระวางรวม 24.3 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 22.3 ของขนาดระวางเรือที่มีจะส่งมอบในปี 2554 อีก 269 ลำ ขนาดระวางรวม 14.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.6 จะถูกส่งมอบในปี 2555 ส่วน 98 ลำ ขนาดระวางรวม 5.3 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.9 จะส่งมอบในปี 2556 อีก 24 ลำที่เหลือ ขนาดระวางรวม 1.3 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.2 จะตามมาในปี 2557 ในส่วนนี้ 327 ลำ ขนาดระวางรวม 14.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.3 จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ภายในในปี 2557 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำสุดที่เคยเกิดขึ้นมา

เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (30–40,000 เดตเวทตัน – มีเรือ 1,109 ลำ ขนาดระวางรวม 39 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2554) มีเรือ 397 ลำ ขนาดระวางรวม 13.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35 ของขนาดระวางปัจจุบันจะถูกส่งมอบในปี 2554 อีก 222 ลำ ขนาดระวางรวม 7.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 20.1 ส่งมอบในปี 2555 อีก 53 ลำ ขนาดระวางรวม 1.9

ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.8 ในปี 2556 ส่วนอีก 9 ลำ ขนาดระวางรวม 0.3 ล้านเดทเวทตัน หรือ ร้อยละ 0.8 จะถูกส่งมอบในปี 2557 ในส่วนนี้ เรือ 475 ลำ ขนาดระวางรวม 17 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 44.2 จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2557 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (10–30,000 เดตเวทตัน – มีเรือ 3,151 ลำ ขนาดระวางรวม 63 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2554) มีเรือ 288 ลำ ขนาดระวางรวม 5.7 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9 จะถูกส่งมอบในปี 2554 อีก 104 ลำ มีขนาดระวางรวม 2.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.5 จะส่งมอบในปี 2555 ส่วนอีก 22 ลำ ขนาดระวางรวม 0.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 0.7 ส่งมอบในปี 2556 และในปี 2557 ไม่มีเรือส่งมอบ โดยที่จะมีเรือ 1,159 ลำ ขนาดระวางรวม 22.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35.7 มีอายุมากกว่า 27 ปีภายในปี 2557 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน การที่มีเรืออายุมากอยู่จำนวนมาก จึงทำให้สมการอุปสงค์ อุปทานดูจะแข็งแกร่งที่สุดในส่วนของเรือขนาดอเนกประสงค์ขนาดเล็กนี้ ซึ่งเป็นกลุ่มเรือที่บริษัทฯ ดำเนินงานอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง

ขณะที่ท่านผู้ถือหุ้นอ่านตัวเลขที่กล่าวมาในข้างต้น โปรดระลึกถึงว่าการเลื่อนการส่งมอบเรือออกไป ในปี 2551 นั้นมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 23 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และลดลงร้อยละ 38 ในปี 2553 ตอนนี้อาจไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าตัวเลขจะเป็นเช่นไรในปี 2554, 2555 และ 2556 แต่บริษัทฯ จะไม่ประหลาดใจหากตัวเลขจะข้ามผ่านร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 60 ถ้าดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ยังคงลดลงและอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 1,500 จุด

สถานภาพการแข่งขันของบริษัท จากการที่บริษัทมีเรือในปัจจุบันอยู่ 21 ลำ บวกกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 25 ลำ (เป็นเรือสินค้าแห้งเทกอง 18 ลำ และเรือบรรทุกซีเมนต์อีก 3 ลำ จากอู่ในประเทศอินเดีย และ เรือสินค้าแห้งเทกองขนาดซุปราแมกซ์อีก 4 ลำจากอู่ในประเทศจีน) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 600 ล้านเหรียญสหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทได้ขายออกไป ทำให้บริษัทเป็นหนึ่งในบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ที่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆอยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทจึงได้รับการยอมรับจากลูกเรือว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าทุกรายต้องการที่จะติดต่อขอทำธุรกิจกับบริษัทก่อนเป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนงานของบริษัทในการที่จะจัดหาเรือมือสองที่ใหม่กว่า, ใหญ่กว่า, ทันสมัยกว่าและประหยัดกว่าเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายออกไป โดยจะจัดซื้อ ณ ระดับราคาที่ถือได้ว่าต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาที่น่าจะสูงมากเป็นประวัติการณ์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมบริษัทกำลังเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วในปี 2551 ในขณะที่ปี 2552 และ 2553 ได้กลายเป็นปีแห่งความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ บริษัทเรือส่วนใหญ่ที่มีความรอบคอบและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมากก็น่าจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมได้ ซึ่งอาจทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสอง หรือเรือต่อใหม่อย่างระมัดระวังในช่วงที่ราคาเรือลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์ หรือโดยผ่านการควบรวมกิจการและการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่ามันจะช่วยทำให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้แข็งแกร่งขึ้นแม้ว่าจะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ โดยทั่วไปได้ลดลงในปี 2553 ซึ่งถือว่าเป็นการผ่อนเบาภาระค่าใช้จ่ายที่น่ายินดีเนื่องจากการที่ค่าใช้จ่ายได้มีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี และน่าจะเพิ่มขึ้นไปอีกหากไม่เป็นเพราะวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2551 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากระดับก่อนหน้านี้ โดยค่าใช้จ่ายที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดคือค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันหล่อเครื่องยนต์ ค่าซ่อมแซม ค่าบำรุงรักษา ค่าเสบียงอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่ และค่าประกันภัย เรือที่มีอายุน้อยกว่าก็จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษาที่ถูกกว่า และมีค่าใช้จ่ายด้านชิ้นส่วนอะไหล่และการซ่อมที่ลดน้อยลงไปด้วย เจ้าของเรือที่มีคุณภาพจะมีความได้

เปรียบจากสถานการณ์นี้ในการที่จะทำการปรับลดอายุกองเรือของตนด้วยการขายหรือปลดระวางเรือที่มีอายุมาก บริษัทคาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพกองเรือเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและต้นทุนต่าง ๆ โดยการปรับลดอายุกองเรือนี้จะเกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในปี 2554 ด้วยเช่นกัน

ราคาน้ำมันหล่อเครื่องยนต์ได้ลดลงในปี 2553 ตามการลดลงของราคาน้ำมันดิบและสินค้าโภคภัณฑ์อื่น ๆ อย่างไรก็ตาม บริษัทคาดว่าราคาน้ำมันหล่อจะเพิ่มขึ้นในปี 2554 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของราคาน้ำมันและการอ่อนค่าลงของค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ

ตามที่ได้รายงานไปแล้วในรายงานประจำปีของปีที่แล้ว ความต้องการนายประจำเรือและลูกเรือได้ลดลงจากระดับสูงสุดที่เกิดขึ้นในปี 2551 เนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือในตลาด และการส่งมอบเรือต่อใหม่จากอู่ต่อเรือที่มีน้อยกว่าที่คาด ด้วยเหตุนี้ค่าจ้างคนประจำเรือในปี 2553 จึงไม่ได้เพิ่มขึ้นอีกแต่ก็ไม่ได้ลดลงเพราะว่าเจ้าของเรือที่มีคุณภาพส่วนใหญ่ไม่ได้ตัดลดระดับค่าจ้างคนประจำเรือ แต่ยังคงระดับค่าจ้างเอาไว้เพื่อเป็นวิธีในการรักษาคนประจำเรือที่มีคุณภาพให้อยู่กับบริษัท

มูลค่าเรือได้เพิ่มขึ้นเมื่อตอนต้นปีแต่ได้ลดลงในช่วงครึ่งปีหลัง บริษัทคาดว่ามูลค่าเรือจะยังคงผันผวนแต่น่าจะเพิ่มขึ้นได้ในครึ่งหลังของปี 2554 ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ตรงข้ามกับที่เกิดขึ้นในปี 2553

ปี 2553 เป็นปีที่มีการฟ้องร้องคดีไม่มากนักสำหรับบรรดาผู้ให้ประกันภัยทางทะเลแบบคุ้มครองและชดใช้หรือที่เรียกกันว่า P&I Clubs และถือว่าเป็นช่วงเวลาผ่อนคลายที่น่ายินดีหลังจากที่มีคดีมากมายเกิดขึ้นในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา เมื่อตอนที่ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ในช่วงสูงสุด การประกันภัยทางทะเลแบบคุ้มครองและชดใช้ (P&I Insurance) นี้ เป็นรูปแบบเฉพาะสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ได้ให้ความคุ้มครองแทบจะทุกด้าน และยังให้บริการช่วยเหลือที่มีคุณภาพสูงในการฟ้องร้องดำเนินคดีสำหรับทุกสถานการณ์ที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเรือ ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่บรรดาผู้ให้ประกันภัยเหล่านั้นจะต้องมีสถานะทางการเงินที่เข้มแข็ง โดยมีจำนวนคดีฟ้องร้องที่ไม่มากเพื่อช่วยรักษาระดับค่าเบี้ยประกันภัยให้อยู่ในระดับต่ำ และสิ่งสำคัญมากไปกว่านั้น บรรดาผู้ให้ประกันภัยทั้งหมดที่ถูกผลกระทบวิกฤตการเงินและภาวะเศรษฐกิจถดถอยในปี 2551 และ 2552 ได้ฟื้นสถานะทางการเงินค่อนข้างมากที่เดียวจากการนำเงินไปลงทุนในตลาดตราสารทุนที่มีราคาเพิ่มขึ้นมาก รายได้จากการลงทุนนี้ได้ช่วยพยุงสถานะทางการเงินของบรรดาผู้ให้ประกันภัยแทบทุกรายและทำให้เกิดเสถียรภาพต่อตลาดประกันภัยทางทะเลโดยรวม ด้วยเหตุนี้บริษัทคาดว่าอัตราค่าเบี้ยประกันภัยทางทะเลจะยังคงทรงตัวอยู่ได้ในปี 2554

จากเหตุผลที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ได้ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทลดลงประมาณร้อยละ 5 จากปีที่แล้ว ถึงแม้ว่าบริษัทจะไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายเดินเรือโดยเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรม แต่จากประสบการณ์ของบริษัทที่ผ่านมาบริษัทเชื่อมั่นว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัทมีน้อยกว่าบริษัทเจ้าของเรืออื่น ๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO Conventions)นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมาธิการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่าง ๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรทุกสินค้าแห้งเทกองบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง Bulk Cargo Code (BC Code) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Solid Bulk Cargo code (IMSBC Code) ประเทศต่าง ๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ International Labour Organisation (ILO) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่าง ๆ ภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยองค์กรแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานแรงงานทางทะเล Maritime Labour Certificate (MLC) และใบรับรองการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานทางทะเล

Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 นี้จะมีการบังคับใช้ภายใน 1 ปี หลังจากที่มีประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศที่มีขนาดกองเรือรวมกันอย่างน้อยร้อยละ 33 ของกองเรือโลกให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าว โดยบริษัทคาดว่าถ้าสหภาพยุโรปได้ให้การรับรองอนุสัญญาก่อน 31 ธันวาคม 2553 อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับในเดือนธันวาคม 2554 ซึ่งบริษัทกำลังเตรียมการด้านต่าง ๆเพื่อที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับใหม่ให้ทันก่อนอนุสัญญามีผลบังคับ

การให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม ได้กำลังเป็นเรื่องที่สำคัญมากขึ้นอีก คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทจะกล่าวเพียงว่า “Going Green” (เพื่อโลกสีเขียว) บริษัทต่าง ๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้ร่วมทุนต่าง ๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยยังมิต้องกล่าวถึงกฎหมายและข้อบังคับใหม่ต่าง ๆมากมายที่ต้องปฏิบัติตาม ตามที่ได้เคยรายงานไปแล้ว อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้ถูกจับตามองและตรวจสอบอย่างใกล้ชิด จากข่าวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งสำคัญต่าง ๆของโลก เช่นที่เกิดกับเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ “EXXON VALDEZ” บริษัทได้นำมาตรการแบบทำด้วยความสมัครใจที่ไม่ได้บังคับตามกฎหมายมาใช้ในการลดการปล่อยปริมาณก๊าซเรือนกระจกแล้ว ดังที่ได้อธิบายเอาไว้ในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท บริษัทยังได้นำมาตรการต่าง ๆที่ใช้บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎข้อบังคับต่าง ๆ ของแต่ละประเทศมาใช้เพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ฮาลอน และคลอโรฟลูโอคาร์บอน ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบางรัฐในประเทศอเมริกาอาจมีข้อบังคับให้เรือที่มายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าบนบกของทางเมืองท่าที่มีมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ หรืออาจจะมีการบังคับใช้เทคนิค “Bonnet” ซึ่งปัจจุบันได้มีใช้ในบางเมืองท่าเท่านั้น มาช่วยในการบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อีกและอาจมีปัญหาในทางปฏิบัติจริงรวมถึงจะส่งผลให้เจ้าของเรือมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท ตามที่ได้เคยรายงานไปก่อนหน้านี้ บริษัทได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทที่กรุงเทพฯ ในเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ได้จัดให้มีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัย (Bridge Navigation Simulator) สำหรับการฝึกคนประจำเรือเป็นการเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองเสมือนสะพานเดินเรือบนเรือจริง และสามารถทำการฝึกการเดินเรือในน่านน้ำของเมืองท่าสำคัญทั่วโลก โดยมีความสมจริงในสถานการณ์การเดินเรือต่าง ๆ ทำให้นายประจำเรือที่เข้ารับการฝึกได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือแบบสมจริง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันและนักเดินเรือในการนำเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือเป็นก้าวย่างที่สำคัญของบริษัท ในการที่จะฝึกคนประจำเรือของบริษัทให้สามารถทำงานและดูแลเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและเพื่อเป็นการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management : MRM) สำหรับการฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานระดับสูงในออฟฟิตที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อสร้างเสริมให้เกิดทัศนคติที่เป็นบวกต่อความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะการทำงานร่วมกันเป็นทีม และช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมากจากความผิดพลาดของมนุษย์ และจากการขาดการบริหารจัดการในการทำงานเป็นทีมเวอร์คที่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้จัดทำขึ้นโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาใช้ฝึกคนประจำเรือของบริษัท นอกจากนี้ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทยังมีโปรแกรมหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆอีกมากมายรวมถึงโปรแกรมการฝึกอบรมโดยใช้คอมพิวเตอร์และวีดีทัศน์ Video-Based Training (VBT) and Computer based training (CBT) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการการเดินเรือเป็นทีม Bridge Team Management (BTM) การฝึกทักษะการนำเรือและบังคับเรือ Bridge Team Competency (BTC) การฝึกหน้าที่การปฏิบัติงานเข้าเวรยามบนเรือ Officer Of the Watch (OOW) การฝึกเรียนรู้การปฏิบัติงานในตำแหน่งต้นเรือ Chief Mate Course (CMC) การฝึกเรียนรู้การปฏิบัติงานในตำแหน่งกัปตันเรือ Command Course (Command) การฝึกความ

ปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ Shipboard Safety Course (SSC) การอบรมสรุปปัญหาการทำงานบนเรือ Maritime Professional Briefing (MPB) การฝึกอบรมการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับคนเรือซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ และในปี 2553 ทางศูนย์ฝึกอบรมได้เพิ่มหลักสูตรการสื่อสารทางทะเลที่ต้องใช้คำศัพท์ที่ใช้เฉพาะทางทะเลเท่านั้น เพื่อให้นายประจำเรือของบริษัทมีทักษะการใช้ภาษาที่เป็นสากลสามารถสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางน้ำของเมืองท่าต่าง ๆได้ หลักสูตรต่าง ๆเหล่านี้ได้มีการปรับปรุงพัฒนาตลอดเวลา และถือได้ว่าเป็นรากฐานสำคัญต่อการฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทให้มีคุณภาพและเข้าใจถึงปัญหาและการเรียนรู้ใหม่ ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานจริงบนเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทได้มีการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิด กับบุคคลากรด้านเทคนิคเรือชั้นสูงของบริษัทในการที่จะเสาะหาและกำหนดการฝึกอบรมที่จำเป็นสำหรับนายประจำเรือและลูกเรือ รวมถึงการออกแบบหลักสูตรฝึกอบรมพิเศษต่าง ๆให้เหมาะสมกับความต้องการ ด้วยเหตุนี้จึงได้เกิดหลักสูตรฝึกอบรมใหม่ ๆด้านเทคนิคสำหรับนายช่างกลเรือของบริษัทคือ หลักสูตรเสริมสร้างทักษะและการจัดการสำหรับนายช่างกลเรือระดับบริหาร Engine Room Management and Competency Enhancement (EMC) และหลักสูตรสำหรับการปฏิบัติงานเข้าเวรยามสำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ Engineer on Watch (EOW) และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีกเช่นหลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไอดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” โดยทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรที่เป็นพื้นฐานสำคัญเช่น เครื่องเทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกภาคปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎีในห้องเรียน การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรเหล่านี้ร่วมกับเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการฝึกอบรมที่จำเป็นให้กับคนประจำเรือทั้งฝ่ายปากเรือ (นักเดินเรือ) และฝ่ายห้องเครื่อง (นายช่างกลเรือ)

ภัยร้ายโจรสลัด ที่โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากประเทศโซมาเลีย ได้ก่อให้เกิดความกังวลอย่างมาก โจรสลัดที่เดิมทีก่อการอยู่ภายในบริเวณอ่าวเอเดนได้ขยายพื้นที่ออกไปทั่วทั้งทะเลอะราเบียนและมหาสมุทรอินเดีย พื้นที่ทางทะเลตั้งแต่ชายฝั่งอินเดียไปยังทวีปแอฟริกา และระหว่างอ่าวโอมานกับเกาะมาดากาสการ์ ได้ถูกประกาศให้เป็นพื้นที่เสี่ยงภัยโดยบรรดาผู้ให้ประกันภัยด้านภัยสงคราม เส้นทางเดินเรือที่เรียกว่า “Safe Corridor” ในอ่าวเอเดนที่มีการลาดตระเวนคุ้มครองโดยกองกำลังเรือรบของสหประชาชาติและของหลาย ๆประเทศ แทบจะไม่ได้ช่วยกำจัดโจรสลัดได้เลย แต่โจรสลัดกลับสามารถเลือกโจมตีเรือสินค้าได้ตามที่ต้องการ

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตามที แต่สถานการณ์ปัจจุบันถือได้ว่าเป็นมิติใหม่โดยสิ้นเชิงเมื่อโจรสลัดชาวโซมาเลียได้ผันเปลี่ยนมาเป็นองค์กรธุรกิจที่ทำกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจี้ปล้นในอดีตได้กลายเป็นอะไรที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่มีอาวุธหนักครบมือไล่ล่าไปตามน่านน้ำจากโซมาเลียไปยังอินเดีย เพื่อจับยึดบรรดาเรือสินค้าที่ตกเป็นเป้าถูกโจมตีได้ง่าย เป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทต้องตระหนักว่าภัยโจรสลัดนั้นเป็นธุรกิจทำกำไรทางการค้าอย่างหนึ่ง พวกมันไม่ได้ต้องการในตัวสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่หากเป็นเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยเอาชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูง ก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองให้กับพวกมันในการเรียกร้องเงินสดค่าไถ่ก้อนโตมากขึ้นไปอีก

พวกโจรสลัดมีเรือประมงหลายลำไว้ก่อการ โดยจะใช้เรือประมงลำใหญ่เป็น “เรือแม่” ซึ่งจะช่วยเป็นการอำพรางตัวเองและยิ่งไปกว่านั้นช่วยให้พวกมันสามารถทำการได้ในระยะทางที่ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่พวกนี้สามารถบรรทุกเสบียงและน้ำได้จำนวนมาก และมีความคงทนทะเลมากกว่าบรรดาเรือประมงลำเล็ก ๆที่ปกติไว้ใช้หาปลาตามชายฝั่งที่ไม่มีคลื่นลมแรง เรือสินค้าที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ทางทะเลที่เมื่อก่อนถือได้ว่าอยู่นอกระยะทำการของโจรสลัดโซมาเลีย แต่ ณ เวลานี้ พื้นที่ทางทะเลนั้นไม่ปลอดภัยอีกต่อไปแล้ว บริษัทได้แจ้งเตือนไปยังกองเรือของบริษัทในการใช้ระบบบริหารจัดการและมาตรการเข้มงวดต่าง ๆเพื่อป้องภัยโจรสลัด มหาสมุทรอินเดียนั้นปราศจากการคุ้มครองจากกองเรือรบอย่างที่มีการลาดตระเวนคุ้มครองอยู่ในอ่าวเอเดน ดังนั้นเรือสินค้าจึงตกเป็นเป้าถูกโจมตีได้ง่ายเมื่อต้องเดินเรือผ่าน แต่ถึงอย่างนั้นการมีกองเรือรบคุ้มครองก็แทบจะไม่ส่งผลใด ๆต่อเปอร์เซนต์ความสำเร็จของโจรสลัดในการจับยึดเรือในมหาสมุทรอินเดียแต่อย่างไร

มีรายงานการเกิดเหตุการณ์โจรสลัดโจมตีเรือสินค้าบริเวณตอนใต้ของทะเลแดงเป็นเวลาหลายสัปดาห์ เหตุการณ์โจรสลัดยังคงแผ่ขยายออกไปโดยทางตอนใต้เกือบจะถึงช่องแคบโมแซมบิค หรือแม้แต่ทางตะวันออกมีเรือสินค้าถูกจับยึดเรียกค่าไถ่จากบริเวณไม่ไกลจากชายฝั่งประเทศอินเดียเมื่อไม่นานมานี้

สถานการณ์ที่กำลังเกิดขึ้นอย่างน่าเป็นห่วงภายในประเทศโซมาเลีย ได้บ่งชี้ให้เห็นว่าภัยอันตรายจากโจรสลัดในบริเวณอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดียจะยังคงมีอยู่ต่อไป เนื่องจากพวกโจรสลัดไม่ต้องเกรงกลัวต่อการถูกจับกุมลงโทษใด ๆเพราะยังคงมีความไม่แน่ชัดเลยว่าจะมีกฎหมายใด ๆจัดการกับพวกโจรสลัดเหล่านี้ได้ บรรดากลุ่มโจรสลัดต่าง ๆจึงยังคงก่อการอย่างต่อเนื่อง

การจ่ายเงินค่าไถ่เพื่อให้โจรสลัดปล่อยเรือที่ถูกยึดยังคงเพิ่มจำนวนสูงขึ้น จากโดยเฉลี่ย 1 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 4 ล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้ ซึ่งดูเหมือนว่าโจรสลัดสามารถที่จะเรียกร้องเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลได้ตามที่ตนต้องการอย่างไร้ขีดจำกัด

ตามข้อมูลจากองค์กรทางทะเลสากล มีเรือสินค้า 39 ลำถูกโจรสลัดยึดเรือเอาไว้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2553 เทียบกับ 36 ลำ ของช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งเมื่อปี 2549 ตัวเลขนี้เคยมีอยู่เพียง 11 ลำเท่านั้น นั่นหมายถึงปัญหานี้ได้รุนแรงมากขึ้นถึง 3 เท่าในช่วงเวลา 4 ปีที่ผ่านมา องค์กรทางทะเลสากลได้รายงานในบรรดาเรือ 39 ลำที่ถูกยึดนั้นเป็นฝีมือโจรสลัดโซมาเลียถึง 35 ลำ และตามรายงานจากกองกำลังต่อสู้โจรสลัดของสหภาพยุโรป มีเรือสินค้าจำนวน 26 ลำ และลูกเรือ 613 คน ยังคงถูกโจรสลัดโซมาเลียยึดเป็นตัวประกันเอาไว้ โดยเรือสินค้าเหล่านั้นได้ถูกจอดทอดสมออยู่บริเวณชายฝั่งประเทศโซมาเลีย

ทางด้านรัฐบาลไทยเองโดยกองทัพเรือได้ส่งเรือรบหลวง 2 ลำ ไปประจำการลาดตระเวณที่บริเวณอ่าวเอเดนเมื่อเดือนตุลาคม 2553 โดยมีวัตถุประสงค์ในการที่จะช่วยปกป้องเรือสินค้าไทยที่ต้องเดินทางผ่านทะเลบริเวณนั้น มาตราการความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยในครั้งนี้เป็นสิ่งที่น่าชื่นชมและช่วยให้บริษัทรู้สึกสบายใจขึ้นบ้าง ทางบริษัทต้องขอขอบคุณกองทัพเรือมา ณ โอกาสนี้ แต่อย่างไรก็ตามเข้าใจว่าเรือรบหลวงทั้งสองลำได้รับคำสั่งให้เดินทางกลับประเทศไทยแล้ว

MAST เป็นชื่อของบริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศอังกฤษที่ทางบริษัทได้ว่าจ้างให้ส่งทีมผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยให้ขึ้นไปประจำการบนเรือสินค้าของบริษัทเมื่อต้องเดินทางผ่านน่านน้ำโจรสลัด เพื่อช่วยเหลือให้คำแนะนำฝึกฝนและการเฝ้าระวังภัยโจรสลัดรวมถึงช่วยเพิ่มขวัญกำลังใจให้กับกัปตันเรือและลูกเรือทุกคน ก็ได้ขยายขอบเขตการให้บริการกับกองเรือของบริษัทเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งหมดในมหาสมุทรอินเดีย ด้วยความชำนาญรอบคอบและการเฝ้าระวังที่ดี และการใช้มาตราการป้องกันโจรสลัดต่าง ๆบนเรือตลอดเวลาที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยโจรสลัด ทำให้กองเรือสินค้าของบริษัทสามารถเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยได้โดยยังไม่เกิดเหตุการณ์ใด ๆ

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียที่ก่อการในน่านน้ำที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีประเทศไนจีเรีย บริเวณทะเลชายฝั่งและแท่นขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่ง ยังคงเป็นพื้นที่เสี่ยงภัยที่มีการก่อการของโจรสลัด แต่สิ่งที่แตกต่างก็คือประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลในการปกครองดูแลประเทศและมีนโยบายในการจัดการปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตนซึ่งสามารถช่วยควบคุมดูแลจัดการปัญหาโจรสลัดได้บ้าง

โครงการร่วมทุน

Southern LPG Pvt Ltd (SLPG) : ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทได้เสร็จสิ้นการขายทรัพย์สินหลัก ๆของบริษัทฯนี้และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยในขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการปิดบริษัทฯตามขั้นตอนที่เหลือ

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd : ถือเป็นการลงทุนเพียงแห่งเดียวของบริษัทในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือที่เมืองท่าฮัลเดีย ประเทศอินเดีย (โดยบริษัทได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.40 ของมูลค่าโครงการ) การร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง และจนถึงปัจจุบันบริษัทได้รับเงินปันผลทั้งสิ้น 1.23 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 60 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545-2546 แผนการของบริษัทในการเพิ่มสัดส่วนการร่วมทุนเป็นร้อยละ 33.55 โดยการเซ็นต์สัญญาข้อตกลงในการซื้อหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 11.15 เมื่อเดือนธันวาคมปี 2551 นั้นไม่ประสบผลสำเร็จเนื่องจากผู้ขายไม่สามารถดำเนินการขอใบอนุญาตตามข้อบังคับของกฎหมายได้ ดังนั้นบริษัทจึงจำเป็นต้องยกเลิกข้อสัญญาการซื้อหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าว โดย

บริษัทได้รับเงินลงทุนที่ได้จ่ายล่วงหน้ากลับคืนมาหมดแล้ว แต่ถึงอย่างไรบริษัทยังหวังว่าจะสามารถดำเนินการเพิ่มสัดส่วนการลงทุนเมื่อจังหวะและโอกาสเอื้ออำนวยในอนาคต

บทสรุป

อุปสงค์

ด้วยบรรยากาศของธุรกิจในปัจจุบันที่ระบบธนาคารมีความอ่อนแอบอบบางมาก ประกอบกับอุปสงค์(ความต้องการสินค้า) จากแหล่งตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลกทั้งสามแห่ง (อเมริกา, สหภาพยุโรป และจีน) ยังคงมีน้อยและไม่แน่นอน บรรยากาศทางธุรกิจในอีก 2 ปีข้างหน้าจะเป็นบรรยากาศที่น่าท้าทายและยากลำบากยิ่ง กลยุทธ์ของบริษัทที่ได้ทำสัญญาปล่อยเช่าเรือเป็นแบบระยะเวลายาว ในอดีตได้พิสูจน์ให้บริษัทเห็นถึงคุณค่าแล้วในวันนี้ การลดลงของอุปสงค์ ที่ได้เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุใหญ่มาจากโครงสร้างระบบการเงินการธนาคารของโลกที่อยู่ในสภาพบอบบาง ได้ถูกผลักดันให้เพิ่มสูงขึ้นค่อนข้างมากด้วยการให้ความช่วยเหลือทางการเงินครั้งใหญ่จากรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกรวมถึงมาตรการและแผนกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่ถูกนำออกมาใช้อย่างกว้างขวางตลอดปี 2552 และ 2553 สิ่งสำคัญที่สุดก็คือบรรดาธนาคารต่าง ๆ จำเป็นที่จะต้องเปิดประตูสินเชื่อการค้าระหว่างประเทศที่ไม่ได้ให้บริการตอนที่วิกฤตเศรษฐกิจอยู่ในช่วงรุนแรงสุดเมื่อกลางปี 2551 ให้ประตูเปิดออกสู่โลกภายนอกอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งยังคงต้องใช้เวลาอีกสักพักก่อนที่บรรดาธนาคารต่าง ๆ จะกลับคืนสู่ภาวะปกติ และแน่นอนสิ่งที่น่ากังวลคือผลกระทบต่อค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม GDP ของโลก เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งหลายของรัฐบาลต่าง ๆเริ่มเสร็จสิ้นลง โดยสิ่งที่น่ากลัวหลังจากนั้นก็คือค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลกอาจจะล่วงต่ำลงและอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการเติบโตของอุปสงค์ได้ สิ่งเหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ต้องจับตามองเพื่อบ่งบอกว่า ช่วงเวลาดี ๆนั้นได้ใกล้เข้ามาหรือยัง

อุปทาน

เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรือที่อยู่ในระดับสูงเมื่อช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เจ้าของเรือส่วนใหญ่จึงได้ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปอีกจนเกินกว่าอายุการใช้งานตามปกติไปมาก ถ้าเป็นสถานการณ์ช่วงที่ตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 20 ของกองเรือปัจจุบันของโลกที่น่าจะถูกปลดระวางไปแล้ว แต่ภายใต้สถานการณ์ของตลาดค่าระวางเรือในปัจจุบัน ตัวเลขนี้น่าจะสูงขึ้นอีก โดยอาจถูกจำกัดไว้เพราะจำนวนอู่ตัดเรือเป็นเศษเหล็กในโลกที่อาจมีไม่พอ ส่วนบรรดาเรือที่มีอายุน้อยเกินไปที่จะถูกปลดระวางก็จะต้องถูกจอดทิ้งไว้ ในส่วนของเรือสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่ซึ่งร้อยละ 51 ของเรือสั่งต่อใหม่นั้นมีกำหนดส่งมอบเรือในอีก 3 ปีข้างหน้าจนถึงสิ้นปี 2557 นั้น จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบจากเหตุวิกฤตเศรษฐกิจซึ่งเป็นอะไรที่ไม่ปกติเลย สิ่งที่บริษัทสามารถคาดการณ์ได้คือข้อมูลจากตัวเลขของอัตราความคลาดเคลื่อนล่าช้าในการส่งมอบเรือ ที่ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 23 ในปี 2551 ให้เป็นร้อยละ 41 ในปี 2552, ร้อยละ 38 ในปี 2553 และคาดว่าจะเลยร้อยละ 50 ในปี 2554 และ 2555

ด้านอุปทาน น่าจะกลับมาสู่ภาวะสมดุลดับด้านอุปสงค์ในระยะเวลาอีกประมาณสองสามปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นช่วงเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาธนาคารต่าง ๆน่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และนั่นน่าจะทำให้บริษัทได้เห็นตลาดค่าระวางเรือกลับเข้าสู่ภาวะกระทิงอีกครั้งหลังจากปี 2555 บริษัทคิดว่าปี 2554 และปี 2555 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบากยิ่งโดยแม้แต่บริษัทเจ้าของเรือที่มีความฉลาดรอบคอบและระมัดระวังในการวางแผนกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็จะได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้นอีกครั้ง

ด้านการเงิน

การระดมเงินทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่ยากที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญในช่วงปี 2554 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาบรรดาธนาคารที่ได้ช่วยเหลือให้เงินกู้แก่เจ้าของเรือในการจัดซื้อเรือมือสองรวมมูลค่าประมาณ 160-175 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่เนื่องด้วยราคาของเรือที่ตกลงอย่างรวดเร็ว ทำให้มูลค่าของบรรดาเรือเหล่านี้ได้สูญหายไปประมาณร้อยละ 50-60 จากช่วงที่มีมูลค่าสูงสุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2551 ทำให้การกู้เงินดังกล่าวแทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ (เนื่องจากมูลค่าเรือที่จำนองไว้มีมูลค่าลดลง) ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่าง ๆสามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คงเหลือคืนก่อนกำหนดตามข้อสัญญาได้ แต่ถ้าเรือเหล่านั้นมีสัญญาเช่าเรือระยะยาวกับผู้เช่าเรือที่มีคุณภาพดีแล้ว ธนาคารก็อาจจะลังเลที่จะเรียกบังคับใช้คืนหนี้เงินกู้ แต่จะพยายามเรียกเก็บกระแสเงินสดทั้งหมดที่ได้รับจากค่าเช่าเรือเพื่อให้อัตราหนี้สินต่อ

สินทรัพย์กลับเข้าสู่เกณฑ์โดยเร็ว แต่ถ้าหากเรือดังกล่าวไม่มีสัญญาเช่าระยะยาวผูกพันอยู่และต้องปล่อยให้เช่าเป็นไปตามภาวะตลาด ธนาคารก็อาจตกอยู่ในที่นั่งลำบาก จากปัญหากระแสเงินสด (รายรับจากค่าเช่า) ของเรือมีไม่พอที่จะนำมาชำระดอกเบี้ยเงินกู้และ/หรือชำระคืนเงินต้น และปัญหาที่อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ของสัญญากู้เงิน

การผ่อนปรนทางการเงินที่ได้อธิบายสภาพการณ์ของปี 2552 และ 2553 ด้วยแนวคิดที่ว่า "ไม่มีการผิดนัดชำระหนี้ ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ค้ำประกัน ไม่ได้ยินถึงการผิดนัดชำระหนี้" อาจจะต้องเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วในปี 2554 เมื่อบรรดาธนาคารต่าง ๆ ได้ดำเนินการเรียกบังคับให้ชำระคืนเงินกู้จากการผิดเงื่อนไขข้อสัญญา และทำการยึดและนำเอาเรือที่จดจำนองไว้ออกประมูลให้ได้ราคาสูงที่สุดเท่าที่จะสูงได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่เจ้าของเรือได้กู้ไปจากธนาคารเพื่อซื้อเรือ งบดุลของบรรดาธนาคารเหล่านั้นจะแสดงฐานะการเงินที่แย่ลงและเป็นไปได้สูงว่า บริษัทเจ้าของเรือเหล่านั้นจะต้องประสบปัญหาล้มละลาย และถ้าบริษัทเจ้าของเรือเหล่านั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่อยู่ด้วยซึ่งเป็นไปได้ทีเดียว และได้ทำการกู้เงินลงทุนจากธนาคารเพื่อมาใช้ในการต่อเรือใหม่ด้วยแล้ว การให้การสนับสนุนในเงินลงทุนเหล่านั้นก็จะหดหายไปทำให้สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ต้องหยุดชะงักหรือยกเลิกไป ส่งผลกระทบทางการเงินไปยังอู่ต่อเรือและธนาคารของอู่เหล่านั้น อุตสาหกรรมเดินเรือในปัจจุบันกำลังเพิ่งได้เริ่มมองเห็นการเกิดปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (Sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามเข้าห้อมล้อมบรรดาบริษัทเจ้าของเรือ ธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ อู่ต่อเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของอู่ต่อเรือเหล่านั้น

วิกฤตการเงินของโลกธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ได้ก่อให้เกิดรายงานและข่าวสารจำนวนมากหลั่งไหลออกมาจากบริษัทเจ้าของเรือ และบรรดานักวิเคราะห์ด้านธุรกิจการขนส่งทั้งหลายทั่วโลกว่าภาพของเรือสั่งต่อใหม่จำนวนมากมากที่มีกำหนดจะส่งมอบในปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2557 นั้นอาจจะเป็นเพียงภาพลวงตาทั้งนี้เพราะจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าวมากกว่าครึ่งหนึ่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นแสงแห่งความหวังท่ามกลางความมืดมนที่กำลังคุกคามทุกคนในอุตสาหกรรมของบริษัท

บทสรุปส่งท้าย

เมื่อได้พิจารณาจากทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทมีความเชื่อมั่นว่าบริษัทมีความพร้อมในทุก ๆด้านที่จะไขว่คว้าเอาความได้เปรียบที่ตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะเอื้อโอกาสให้ ในการนำพาบริษัทของเราไปสู่เส้นทางในอนาคตได้ บริษัทหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเอาคำมั่นสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ไปมอบให้แก่ท่านผู้ถือหุ้นและผู้ร่วมลงทุนทุกท่านด้วยการทำงานที่ทุ่มเทอย่างหนักและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัท ทั้งที่ประจำอยู่ในสำนักงานและที่ประจำการอยู่บนเรือของบริษัท พี เอส แอล

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายดูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ

27 มกราคม 2554

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และนายธีระ วิภูชนิน เป็นกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งหมดวาระในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2553 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 และพลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต และนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งหมดวาระในวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2553 คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2553 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2553 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว สำหรับค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง

ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2554 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2553 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความสมเหตุ สมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ในปี 2553 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานแผนงานและการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อม ในการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีสากล (International Financial Reporting Standards: IFRS) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับบริษัทฯ รวมถึงรายงานทางการเงินและระบบต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าแผนการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีสากลของฝ่ายจัดการมีความชัดเจนในด้านความเข้าใจสำหรับการเปลี่ยนแปลง การกำหนดกิจกรรมการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ระยะเวลา ทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ และการอบรมความรู้ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งองค์กร สำหรับเรื่องดังกล่าว ฝ่ายตรวจสอบภายในได้รายงานความคืบหน้าของการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีสากลของฝ่ายจัดการให้กับคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อปรึกษาหารือทุกไตรมาสในระหว่างการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบในปี 2553

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมสามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ และปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่าง ๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบจากการตรวจสอบ การประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2553 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2552: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2552: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	2553	2552
	การประชุมตามวาระปกติ	การประชุมตามวาระปกติ
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต	4/4	4/4
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	4/4
3. นายธีระ วิภูชนิน	4/4	4/4

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2554 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้น อนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใด ท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2554 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553
2. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552
3. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ และแสดงความเห็น ต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระและมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2554 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2553: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของ นางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัท ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2553 จำนวน 3.15 ล้านบาท และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2554 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.08 ล้านบาท นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีที่ให้กับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.24 ล้านบาท (ปี 2553 : 0.27 ล้านบาท)

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ
ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

พล.ต.ท. เกียรติศักดิ์ ประภาวัต
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
27 มกราคม 2554

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึงระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการและผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และบริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวและทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีขึ้น ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **"การกำกับดูแลกิจการ"**

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่าง ๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม "ดีเลิศ" สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนสำหรับปี 2553 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม "ดีเยี่ยมและสมควรเป็นตัวอย่าง" สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2553 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย **"FinanceAsia"** ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น "บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)" และเป็นหนึ่งใน "บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์"
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล "ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าแห้งเทกอง" ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร "Asia Money" ให้เป็น "บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี" "บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส" "บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน" "บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์" และ "นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น" (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น "ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)" ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร "Asia Money" ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น "บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี" "บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส" "บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์" "นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น" (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ "CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS" ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร "The Asset" ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล "Best Corporate Governance Report" และ "Best Performance" จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในงาน "SET Awards 2006"

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและได้มุ่งปฏิบัติในการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม โดยในส่วนนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่น ๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของกรรมการเบื้องต้น ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ การเป็นกรรมการในบริษัทอื่น ประสบการณ์อื่น ๆ และข้อพิพาททางกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา เช่น การเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

1.2 พิจารณานโยบายและค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.5 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีและได้ปรับปรุงให้ข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ มีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชี
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่น ๆ กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิม)
- การประเมินผลงานในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนใหม่)

1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคตบริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ตลท./กลต. และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2553 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้เสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 200,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้นบริษัทฯ กำหนดนโยบายและช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ ได้เปิดเผยร่างหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนจัดส่งให้กับผู้ถือหุ้น และจะแจ้งวันประชุมผู้ถือหุ้นต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างน้อย 30 วันก่อนวันประชุมและทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วันก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ จัดให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ ซักถามในประเด็นสงสัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้น ๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นที่ถูกต้อง ครบถ้วนและชัดเจนรวมถึงรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานยังได้บันทึกข้อมูล คำถาม/คำตอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบทานเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ที่ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2553 ที่โรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการหนึ่งท่าน: คุณนิชิต้า ชาห์) เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2553 ซึ่งรวมถึงกรรมการตรวจสอบทุกท่าน และกรรมการอิสระและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่าง ๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวีดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **“นักลงทุนสัมพันธ์”** ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียง ด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะโดยจัดแบบฟอร์มการมอบฉันทะ พร้อมทั้งอธิบายถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบฉันทะและพยายามจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอและเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง คือก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วัน โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการและ/หรือกรรมการอิสระ รับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง โดยรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมแต่ละครั้งอย่างครบถ้วน
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้อง แม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้งเมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ที่อาจจะนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานประจำปีนี้ ซึ่งได้อธิบายถึงลักษณะของความเกี่ยวโยงกัน ความสำคัญของการทำรายการ มูลค่าของรายการ และแนวโน้มการทำรายการในอนาคตและบริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน

- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ **"การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน"** ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงานและผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ในอันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่งในการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ "กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย" นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อมูลร้องเรียนเป็นความลับ ถ้าการร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

ด้านผู้บริหาร: บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านพนักงาน: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพและหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **"รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม"** ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัสและสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้นบริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในและส่งพนักงานไปอบรม สำหรับพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังอนุญาตให้ลางานพิเศษและกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

ด้านนายหน้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญ ในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืน หลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านคู่ค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงทำการปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า การตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐานและการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าวหากไม่มีการกำหนดจากกฎหมาย ข้อกำหนดหรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพและความปลอดภัย เป็นต้น

ด้านคู่แข่ง: บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริตและปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

ด้านชุมชนและ/หรือสังคม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ:นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ประจำปีและรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานของธุรกิจเดินเรือถ้าขาดความรับผิดชอบแล้วอาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำและ/หรือมลพิษทางอากาศ บริษัทฯ มุ่งมั่นต่อการปกป้องและรักษาสิ่งแวดล้อมและได้ให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม เทียบเท่ากับการพาณิชย์และการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม"** ในรายงานประจำปีนี้

การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน

จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบและความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญา

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานมีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบนดังนี้

- การรับหรือให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่อาจสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจอย่างไม่ชอบธรรมควรดำเนินการอย่างถูกต้อง ตรงไปตรงมาและต้องมั่นใจได้ว่าการดำเนินการนั้นจะไม่ทำให้เกิดข้อครหา หรือทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง สิ่งของที่กรรมการบริษัทฯ ได้รับโดยปกติแล้วจะเก็บไว้ในสำนักงาน หรือแจกจ่ายให้กับพนักงานในบริษัทฯ
- การจัดซื้อต้องดำเนินตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ตามระเบียบของบริษัทฯ และมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยการตัดสินใจต้องคำนึงถึงความสมเหตุสมผลด้านราคา คุณภาพและบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส
- ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ บริษัทฯ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐหรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม อย่างไรก็ดีการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันหรือการกระทำใด ๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นสามารถกระทำได้ เช่น การส่งสารเพื่อเป็นการแสดงความยินดี หรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่าง ๆ เป็นต้น

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินและรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้อง และผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ข้อแนะนำและความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการจะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2553 และปี 2552 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ เป็นจำนวนที่กำหนดเป็นรายปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2553			2552		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2 นายธีระ วิภูชนิน *	รองประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
3 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
6 นายไจปาล มันสุขานี **	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ***	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
8 นายชีระ ภาณุพงศ์	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ *	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
10 นางสาวนิชิด้า ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11 นายกิริต ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12 นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
รวม		**7.25**	**0.80**	**8.05**	**7.25**	**0.80**	**8.05**

* รวมค่าตอบแทนจากการเป็นกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

** ทำหน้าที่บริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

*** รวมค่าตอบแทนจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วยเงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2553 และปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหาร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ/ผู้บริหาร	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน	
		2553	2552
1 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	25.99	24.29
2 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการ (การพาณิชย์)	20.97	19.67
3 นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)	19.12	17.92
4 นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)	17.44	16.56
5 นายชีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)	10.56	9.94
6 นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)	9.11	8.84
7 นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)	8.83	8.47
8 นายนีลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)	8.87	8.35
9 นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)	6.38	6.15
10 นายกามาล กุมาร ดู	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)	7.64	7.22
11 นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีชาย*	ผู้อำนวยการ (โครงการ)	7.69	-
12 นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัท	4.76	4.35
13 นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)	5.93	5.56
14 นายยิ่งยง กังแฮ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)	3.50	3.19
	รวม	**156.79**	**140.51**

* นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีชาย ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้อำนวยการ (โครงการ) ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัททั่วไปและกลุ่มธุรกิจบริการ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2553	2552	บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	774.89	15.00	3,576.00	797.97	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	321.68	12.00	1,122.00	321.65	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	336.75	12.00	1,200.00	392.17	12.00	3,120.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	11,199.29	10,808.46	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ***	400.00	400.00	331.63	12.50	1,320.00	327.39	12.50	3,600.00
กรรมการตรวจสอบ***	200.00	200.00	227.65	10.00	1,080.00	230.35	10.00	2,400.00

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2553	2552	บริษัทจดทะเบียนที่มีระดับรายได้ต่อปีตั้งแต่ 5,001–10,000 ล้านบาทต่อปี			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	524.66	30.00	1,900.40	797.97	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	224.10	90.00	550.20	321.65	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	386.32	75.00	3,120.00	392.17	12.00	3,120.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	11,199.29	10,808.46	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ***	400.00	400.00	299.19	75.00	840.00	327.39	12.50	3,600.00
กรรมการตรวจสอบ***	200.00	200.00	214.32	50.00	720.00	230.35	10.00	2,400.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2553 ซึ่งจัดทำโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบ

N.A.ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบ โดยผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าวและจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้ลงทุน ดังนั้นผู้บริหารระดับสูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการบริการนักลงทุนด้วย บริษัทฯ ได้กำหนดบุคคล เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์และประชาชนทั่วไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น“นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทยในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2551 จากนิตยสาร “Asia Money”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล์ kh@preciousshipping.com
คุณคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล์ kw@preciousshipping.com
คุณณิชา หวังศุภผล	เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ โทรศัพท์ 66 2696 8820 อีเมล์ corp@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำเสนอ (Presentation)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2553	46	40	17	1	104
2552	44	33	21	4	102
2551	62	33	14	3	112

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการ 1 ท่าน ซึ่งทำหน้าที่บริหารและปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทย่อยของบริษัทฯ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 2 ท่าน และกรรมการอิสระ 6 ท่าน (เท่ากับกึ่งหนึ่งของกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) และมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้

กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย

เป็นกรรมการที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ใช่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

สามารถปฏิบัติหน้าที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง ความหมายจะรวมถึงผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิผล

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีการกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยรายละเอียดของสมาชิกของคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนหน้าที่และความรับผิดชอบได้กล่าวไว้ ภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** และ **"รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ"** ในรายงานประจำปีนี้

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ต่อมาเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการท่านเดิมเป็นคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้รายละเอียดของคณะกรรมการทั้งสองชุด เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

เลขานุการบริษัทฯ

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ การดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพและการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการขององค์กรเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเจริญเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัทฯ ได้มีความตระหนัก และให้ความสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าว ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

1. สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย
2. โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบและความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ
3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
4. การควบคุมและการบริหารความเสี่ยง
5. จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2553 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการกำกับดูแลกิจการ" (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมากและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2554

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกัน และได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งการปฏิบัติตามนโยบาย/แนวทางของบริษัทฯ โดยราคาและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) เป็นไปโดยปกติมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการคู่สัญญา เหตุผล/ความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้มีการบรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2553 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2554 ในเดือนมกราคม 2554 พบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวโยงกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ **"รายการที่เกี่ยวโยงกัน"** ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการเกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสมและเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ ซึ่งหมายรวมถึง คู่สมรสต้องรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้ทราบทุกครั้งที่มีการซื้อขาย การเปลี่ยนแปลงในการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส

ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจ หน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุมและประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนกและรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

สำหรับการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและเปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ **"การควบคุมภายใน"** ในรายงานประจำปีนี้

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุกไตรมาส (ยกเว้นในไตรมาสแรกที่อาจจะมีการประชุมคณะกรรมการ 2 ครั้ง) และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระการประชุมอย่างชัดเจน ล่วงหน้า และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ โดยเลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

โดยปกติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 7 ถึง 10 วัน ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตามในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับผู้บริหารบริษัทฯ ได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบ และรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2-3 ชั่วโมง โดยในปี 2553 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2552: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2552: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

ชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2553 การประชุมวาระปกติ	ปี 2552 การประชุมวาระปกติ
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ	4/4	4/4
2 นายธีระ วิภูชนิน	4/4	4/4
3 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	4/4	4/4
4 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	4/4	4/4
5 นายคูชรู คาลี วาเดีย	4/4	4/4
6 นายไจปาล มันสุขานี	4/4	4/4
7 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต	4/4	4/4
8 นายชีระ ภาณุพงศ์	4/4	4/4
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	3/4	3/4
10 นางสาวนิชิต้า ชาห์	3/4	4/4
11 นายกิริต ชาห์	4/4	4/4
12 นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น	4/4	4/4

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2553 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ" (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความพร้อมของกรรมการ
- การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนธุรกิจ
- การจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- การดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การติดตามดูแลรายงานทางการเงินและการดำเนินงาน
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร
- การสรรหา
- การพิจารณาค่าตอบแทน
- การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2554

5.5 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดและค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

รูปแบบค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้านและค่าตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ยประชุมรายปี ซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ "การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส"

5.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ตัวอย่างเช่น นายปีเตอร์ เฟ็ดเด้อร์เซ่น (กรรมการอิสระ) เข้าร่วมอบรมหลักสูตร Financial Statements Demystified for Directors ภาคภาษาอังกฤษที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มีบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น เลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่น ๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ การกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร (และรวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามทั้งหมดในระหว่างปีที่ผ่านมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการบริหารซึ่งเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ (หรือ บริษัทย่อย) และผู้บริหารระดับสูง ไม่สามารถซื้อขาย/โอนหุ้นของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินสำหรับปีที่ตรวจสอบแล้วต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว (และ 2 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสที่สอบทานแล้วต่อสาธารณะ) และอย่างน้อย 3 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ และฝ่ายบริหารได้ถูกขอให้ความร่วมมือปฏิบัตินโยบายนี้อย่างเคร่งครัด โดยระหว่างปีที่ผ่านมาฝ่ายบริหารได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

การควบคุมภายใน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ความมั่นใจว่า มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้น ๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงให้มาตรการควบคุมต่าง ๆ มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ จึงมีการจัดการระบบการควบคุมภายในให้เทียบเคียงกับมาตรฐานสากลหรือ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในการทำงานจึงกำหนดให้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและคู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่าง ๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจนเหมาะสม เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) ความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และ 2) ความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน และผู้ปฏิบัติงานทุกฝ่าย ความเสี่ยงในระดับกิจกรรมนั้นจะเป็นการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระกับผู้ปฏิบัติงานในแต่ละกิจกรรมซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน ทั้งนี้เพื่อให้ผลการประเมินความเสี่ยงในกิจกรรมต่าง ๆ ได้สะท้อนถึงความเสี่ยงที่แท้จริงที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และนำเสนอผลการประเมินนี้ต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและเพื่อให้บริษัทฯ สามารถกำหนดกลไกการควบคุมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุมเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ครบถ้วน เพียงพอ และเหมาะสมสอดคล้องกับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการลด และกระจายความเสี่ยงต่าง ๆ ให้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ น้อยที่สุด รวมทั้งเพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการควบคุมด้านการบริหาร กรรมการผู้จัดการใหญ่ได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงาน ที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบให้ 4 หน่วยงานหลักเพื่อตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัทและปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็ว โดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet พนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ มีช่องทางการติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ ของตลาดหลักทรัพย์ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่าง ๆ จากนักลงทุนรวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ผู้ติดตามและประเมินผล	ความถี่ของการติดตามและประเมินผลการทำงาน (ต่อปี)
พนักงาน	หัวหน้าแผนก	อย่างน้อย 1 ครั้ง
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้ง
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 4 ครั้ง

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2553 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2554 วันที่ 27 มกราคม 2554 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2553 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ก็มิได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง หรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

สารจากคณะกรรมการบริษัทด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

เรียนท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯฉบับนี้ ซึ่งได้กำหนดกรอบของกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องกับส่วนต่าง ๆ ได้แก่ ลูกค้าของบริษัทฯ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน การป้องกันและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงชุมชนและสังคม

พันธกิจของบริษัทฯ คือการเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชนและสังคม และเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียตามลำดับในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ กำหนดให้องค์ประกอบต่าง ๆด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะปรับปรุงเรื่องต่าง ๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ ซึ่งเราได้รับคำแนะนำ หรือความเห็นจำนวนมากที่ส่งมาจากผู้อ่านรายงานในอดีต และเราขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างทันทีทันใด

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ

27 มกราคม 2554

รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก และเรือได้ถือธงสัญชาติไทยนั้น ซึ่งเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณไว้ร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิประจำปีให้กับการทำกิจกรรมทางสังคม ซึ่งงบประมาณดังกล่าว ถูกสะสมและมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี สำหรับการเบิกใช้งบประมาณดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้

พันธกิจและภารกิจที่สำคัญของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

พันธกิจของบริษัทฯ

- เป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุด และเป็นทางออกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ

ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทฯ จะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทฯ จะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเชื่อถือได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทฯ จะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร
- กิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ 1. ลูกค้าของบริษัทฯ 2. การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 3. ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน 4. การป้องกันและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม และ 5. ชุมชนและสังคม

บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จจากการทำกิจกรรมทางสังคมในทุกส่วนจะเป็นพื้นฐานที่ยั่งยืนที่จะช่วยให้บรรลุพันธกิจของบริษัทฯ

1. ลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันทีภายใต้การปฏิบัติงานตามข้อตกลงในสัญญาตลอด 24 ชั่วโมง และไม่มีวันหยุดในการทำงานบนเรือ ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของเรานั้นได้รับการตอบรับอย่างดี ดังตัวอย่างที่ได้รับการแจ้งกลับมาทางลูกค้า เช่น

"ขอขอบคุณเจ้าของเรือเป็นอย่างมากสำหรับการแก้ปัญหาให้อย่างเร่งด่วน"

"เป็นเรื่องที่น่าพอใจเป็นอย่างมากที่เจ้าของเรือมีความจริงใจในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้ราบรื่น โดยไม่คำนึงถึงช่วงเวลาของการทำงาน"

"ขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือเป็นอย่างดี และความรวดเร็วในการหาสาเหตุของปัญหา ซึ่งทำให้เรารู้สึกพึงพอใจเป็นอย่างมาก"

การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่: เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมคอมพิวเตอร์นี้ให้ข้อมูลแบบทันที เกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ รวมถึงแสดงต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ ในทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ทำให้การตัดสินใจเมื่อเกิดเหตุการณ์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

2. การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ: ดังที่ได้กล่าวไว้ในตอนต้น กองเรือของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ถือธงสัญชาติไทย บริษัทฯ จึงพยายามเพื่อปกป้องและรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงของประเทศไทย บริษัทฯ มีความพยายามที่จะรักษาความน่าเชื่อถือของประเทศไทย โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ มีมาตรการความปลอดภัยตามข้อบังคับระเบียบปฏิบัติที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป ดังเช่นหนึ่งในอนุสัญญาที่ต้องปฏิบัติ คือ ISM Code ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) การเรียนรู้จากประสบการณ์เหตุการณ์ทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้นำมาซึ่งประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ International Safety Management Code หรือ ISM Code และได้ถูกเผยแพร่โดยองค์กรการเดินเรือระหว่างประเทศ ในการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัย สำหรับการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ได้กลายเป็นข้อบังคับสำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำจดทะเบียนตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ และได้รับการรับรองตั้งแต่ปี 2538 ประมวลกฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้บนเรือและที่สำนักงาน มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากลของการบริหารความปลอดภัย และการเดินเรือ รวมทั้งการป้องกันมลพิษ โดยวัตถุประสงค์ทั่วไปของ ISM Code มีดังนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

"พีเอสแอล" บริจาคหอพักมูลค่า 25 ล้านบาท

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ "พีเอสแอล" มอบอาคารหอพักมูลค่า 25 ล้านบาทแก่วิทยาลัยอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช อาคารนี้จะใช้เป็นหอพักสำหรับนักเรียนของวิทยาลัยที่มาจากทั่วจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง

จากภาพ: *ท่านผู้มีเกียรติ ฯพณฯท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ นายชินวรณ์ บุณยเกียรติ (แถวหน้าคนที่ 4 จากซ้าย) เป็นตัวแทนจากวิทยาลัยอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช รับมอบอาคารจากนายคูชรู วาเดีย กรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (แถวหน้า คนที่ 3 จากขวา) และนายไจปาล มันสุขานี กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (แถวหน้า คนที่ 2 จากขวา)*

การตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีไม่ได้เจาะจงเฉพาะการสอบทานการปฏิบัติตาม ISM Code เท่านั้น แต่ยังรวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของบริษัทฯ อีกด้วย การตรวจสอบจะถูกดำเนินการโดยทีมงานที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม และผู้ตรวจสอบภายในบนเรือจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรืออุบัติเหตุต่างๆ จะถูกนำไปสืบสวนและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกนำมาทบทวนทันที มาตรการการป้องกันจะถูกกำหนดและนำไปปฏิบัติใช้ทั้งกองเรือของบริษัทฯ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดขึ้นซ้ำอีกครั้ง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดให้มีการประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน และทิศทางของระบบต่างๆ ที่จะมีขึ้นในอนาคต และการวิเคราะห์ผลการไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ประจำปี รวมทั้งการจัดประเภทของการไม่ปฏิบัติตามดังกล่าวออกเป็นหมวดหมู่อย่างชัดเจน เช่น จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ เครื่องยนต์เสียหาย สินค้าเสียหาย การเกยตื้น เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะถูกนำมาวิเคราะห์ ซึ่งผลของการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดซ้ำๆ จะถูกหยิบยกขึ้น ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกนำมาทบทวนและมาตรการการป้องกันจะถูกนำมาใช้เหล่านี้จะช่วยพัฒนาระบบการบริหารความปลอดภัย (Safety Management System) ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง บทเรียนต่างๆ ที่ได้จากการเรียนรู้จากอุบัติเหตุต่างๆ และความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกถ่ายทอดโดยบริษัทเดินเรือต่างๆ ผ่าน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมเรือ และทำให้ความปลอดภัยของการเดินเรือโดยทั่วไปสูงขึ้น The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นผู้ออกเอกสาร Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ขอบคุณบริษัทฯ เกี่ยวกับการให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและคงไว้ซึ่งการจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุด

3. พนักงาน ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน เป็นนโยบายของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน ดังนั้นการดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานจะสนับสนุนความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของสิ่งอื่นๆ ด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน และเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีความชัดเจนและกำหนดเป็นสัดส่วน โดยมีจุดมุ่งหมายว่าอุบัติเหตุนั้น สามารถป้องกันได้โดยการจัดการความเสี่ยง

"พีเอสแอล" จัดงานวิ่ง "วันเดินเรือทะเล" ครั้งที่ 7

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ "พีเอสแอล" ได้ร่วมรำลึกถึงวันเดินเรือทะเลสากล โดยการจัดงาน **"วิ่งวันเดินเรือทะเล" ครั้งที่ 7** ขึ้นที่สวนลุมพินีเมื่อวันศุกร์ที่ 15 มกราคม 2553

วันเดินเรือทะเลสากลที่ผ่านมาได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ ความปลอดภัยในการเดินเรือและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับงานของ IMO ในปีนี้ คำขวัญของวันเดินเรือทะเลสากล ปี 2010 คือ "ปีของชาวเรือ" (The Year of the Seafarer) เพื่อให้สอดคล้องกับคำขวัญ ลูกเรือของบริษัทฯ และนักเรียนเดินเรือจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่จะได้เป็นชาวเรือในวันข้างหน้า ได้มาเข้าร่วมวิ่งเป็นจำนวนมาก

จากภาพ: *พนักงานของบริษัทฯ ก่อนการวิ่ง*

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ OCIMF ในเรื่อง "คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ" ซึ่งรายละเอียดจะระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยบนเรือทุกลำรวมทั้งประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้นบริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180

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

การทำงานเป็นทีม: บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและจัดให้มีการประสานงานที่ดี ซึ่งช่วยทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และการรับรองมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001:2008 ด้วย

บริจาคโลหิต ปี 2553

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีตและในปี 2553 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 37,450 ซีซี

การฝึกอบรมและการพัฒนา: ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ เห็นว่าบริษัทฯ จะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกนาย (ระดับ Officer) ของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

มอบทุนการศึกษามูลค่า 1,284,800 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ในภาพ: *นาวาโท วรกิจ นิธิตานันท์ ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (แถวหน้าซ้าย) และนาย โคคา วี. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ (แถวหน้าขวา) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วยนักเรียนทุน*

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบเงินสนับสนุน "โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13"

จัดโดย คณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เป็นจำนวน 139,000 บาท เพื่อสร้างห้องน้ำจำนวน 6 ห้อง แก่โรงเรียนบ้านโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว

บริษัทฯ กำหนดให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งคำติเตียน หรือข้อแนะนำต่างๆ ของพวกเขามายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่าจะเป็นการสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผล และเป็นการช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีการฝึกอบรมโดยนำโปรแกรมวีดีทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีมาใช้อีกด้วย

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้นายประจำเรืออาวุโสทำกิจกรรมร่วมกัน และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง: บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และสามารถทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้มีการพัฒนาเรื่องของการดำเนินการเดินเรือทะเลอย่างทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองจะถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยสร้างสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในระหว่างปี 2553 ได้มีการเริ่มจัดอบรมหลักสูตรพิเศษเพื่อที่จะพัฒนานายช่างกลเรือในระดับบริหาร และนายช่างกลเรือในระดับปฏิบัติการ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

4. การปกป้องและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม:

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) เพื่อแสดงถึงความตั้งใจของบริษัทฯ ในการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม และการลดก๊าซคาร์บอน บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก.14001:2004 (ISO 14001:2004) ในปี 2552 ซึ่ง ISO 14001:2004 ได้วางมาตรฐานเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของระบบการจัดการ การวางนโยบายต่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนการดำเนินงานที่ส่งผลต่อความรับผิดชอบของบริษัทฯ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมในองค์กร จากการดำนินงานที่ผ่านมา 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จสำหรับการตรวจสอบประจำปี จากการตรวจสอบโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน

ความต้องการในการรักษาสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นจากทุกอุตสาหกรรมในรอบหลายปีที่ผ่านมา ไม่เว้นแม้แต่อุตสาหกรรมในการเดินเรือ บริษัทฯ ได้จัดทำ "นโยบายการป้องกันสิ่งแวดล้อม" ขึ้นมาใหม่ ซึ่งเป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากข้อกำหนดพื้นฐานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS) (Environment Management System) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ซึ่งระบบ EMS ใหม่นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบมาตรฐานการจัดการที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการจัดการด้าน

คุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และข้อกำหนดของการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management (ISM) code) การรวมระบบการจัดการที่มีคุณภาพจะเป็นที่รู้จักในนามระบบการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (ISQEMS) (Safety Quality and Environment Management System) ผู้จัดการทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้บริหารในบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนทางด้านการจัดการในหน่วยงานการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS) และยังเป็นตัวแทนพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับประมวลระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM)

บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาคู่มือการดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในบริษัทฯ หลังจากการตรวจสอบอย่างละเอียดและปรับปรุงแก้ไขแล้ว สมาคมผู้ตรวจเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกประกาศนียบัตรรับรอง ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้โอกาสนี้ในการเปลี่ยนแปลงการจัดการด้านคุณภาพ (QMS) จากปัจจุบันใช้รุ่น 2000 เปลี่ยนเป็นรุ่นใหม่ปี 2008 ตาม มอก. 9001 (ISO 9001)

การดำเนินการที่สำคัญ:

1) นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อม ที่กล่าวถัดไป ได้ถูกจัดทำขึ้นในมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 :

นโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์นี้

ในการปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่บริษัทฯ กำหนดไว้ ต้องกระทำดังต่อไปนี้

- ลดมลพิษที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่กำหนดในประเทศ และระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับมลพิษทางด้านสิ่งแวดล้อม
- จัดทำการดำเนินการเกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการใช้สิ่งแวดล้อม
- ทำการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ยังคงมีการดูแลการดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ
- ทำการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปรับปรุงการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายและวัตถุประสงค์สำหรับการปรับปรุงเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อม และการเปิดเผยรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดการดังกล่าวต่อสาธารณะ

พนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบในการดูแลสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จัดบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการดูแลสิ่งแวดล้อมและแบ่งให้มีฝ่ายบริหารในแต่ละแผนกดูแลเรื่องดังกล่าวในองค์กร

นโยบายนี้ได้ถูกสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง

2) เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ

บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด

นายคูชรู วาเดีย กรรมการบริหาร และนายยิ่งยง กังแฮ ผู้จัดการอาวุโส เป็นตัวแทนมอบเครื่องคอมพิวเตอร์แก่ คุณสุภาภรณ์ ภูดินทราย จากโรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ

มอบทุนการศึกษาแก่นักศึกษา วิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553

จากภาพ: *นายโคคา วี. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ (ที่ 2 จากขวา) พร้อมด้วย คุณนริส ลิขสิทธิพันธุ์ ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายเทคนิค (หน้าขวา)*

3) บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับเรือของบริษัทฯ และการทำงานในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

4) โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกการอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ

5) บริษัทฯ มีความพยายามเป็นอย่างยิ่งในการโน้มน้าวและสนับสนุนให้คู่ค้าบริษัทฯ ทุกรายให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมและแนวปฏิบัติที่ดี

6) การประชุมประจำปีที่มีการจัดขึ้นทุกปี จะมีการพูดคุยและพัฒนาในประเด็นเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS)

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับหน่วยงานการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS) บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะมีการประเมินการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมในปีถัดไปและจะมีการพัฒนาการให้ความสำคัญในการรักษาสิ่งแวดล้อมและการลดการใช้คาร์บอนอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานของธุรกิจเดินเรือ ถ้าขาดความรับผิดชอบแล้วอาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำและ/หรือมลพิษทางอากาศ สำหรับนโยบายการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญเพื่อการป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดระดับความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้เทียบเท่ากับแผนการดำเนินงานทางด้านการพาณิชย์ และการปฏิบัติงาน การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว มีดังนี้

- สนับสนุนวิธีการและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันรวมทั้งข้อกำหนดและวิธีปฏิบัติของอุตสาหกรรม
- เพิ่มเติมมาตรการใด ๆ เพื่อปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อม
- การอธิบายทิศทางการจัดการของบริษัทฯ ด้านสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน เพื่อจูงใจให้พนักงานได้ปฏิบัติการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมด้วยความรู้สึกรับผิดชอบ
- ออกแบบและดำเนินการเกี่ยวกับเรือให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และเพื่อให้มั่นใจว่าการทิ้งของเสียใด ๆ ได้กระทำภายใต้ข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด
- จัดทำแผนฉุกเฉินให้สอดคล้องกับกฎหมาย และการปฏิบัติที่ดี
- ให้ความรู้และอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมกับพนักงาน เพื่อจัดการเกี่ยวกับการดำเนินการต่อสิ่งแวดล้อม
- ควบคุมและดูแลการดำเนินการต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อแน่ใจว่าได้มีการนำนโยบายไปใช้ปฏิบัติและเป็นไปตามความต้องการของกฎหมาย

บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้ถูกแบ่งออกเป็น 6 เรื่อง คือ
  1. การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
  2. การควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว
  3. การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อหรือตู้คอนเทนเนอร์หรือถังบรรจุ
  4. การป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ
  5. การป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ
  6. การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำบัลลาสถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ.2004 (BWM) (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมวิธีการป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในยานพาหนะทางน้ำ (AFS) (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems, 2001 (ANTI-FOULING))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers Convention))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE))
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคหรือในท้องถิ่นอื่นที่มีความเข้มงวดกว่ากฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ เช่น กฎหมายการปกป้องสิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา คำสั่งเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศของสหภาพยุโรป เป็นต้น

บริษัทได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการทำงานของเรือ ซึ่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังต่อไปนี้

- การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่บรรยากาศ เช่น ก๊าซคาร์บอนไดอ๊อกไซด์, ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์, ก๊าซไนโตรเจนอ๊อกไซด์, ก๊าซซาล่อน และคลอโรฟลูริด คาร์บอน
- การถ่ายของเสียหรือสารกันเปื้อนสู่แหล่งน้ำ เช่น น้ำมัน, ขยะ, สินค้า, ศัตรูพืชและสัตว์, ระบบสีกันเพรียงที่ก่อให้เกิดสารพิษ
- การถ่ายเททิ้งบนดิน เช่น ขยะ, สินค้าตกหล่น และเศษสินค้าที่เหลือจากการขนถ่าย

ISO 14001/2004 ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม

นายคาลิด ฮาชิม รับมอบรางวัลและประกาศนียบัตร ISO 14001 จาก มร.เค คูโน ผู้จัดการทั่วไป Class NK สำนักงานกรุงเทพฯ

กัปตัน นเรศ สิงห์สอาด (ผู้ตรวจสอบส่วนความปลอดภัย) อธิบายถึงนโยบาย และส่วนสำคัญเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดลอม ซึ่งอ้างอิงถึงระบบมาตรฐานการจัดการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม 14001:2004 ต่อเจ้าหน้าที่คนประจำเรือ

- การใช้วัตถุดิบและแหล่งพลังงานจากธรรมชาติ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง, น้ำ, กระดาษ
- การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อการพัฒนา เช่น เรือที่ต่อขึ้นใหม่ตามกำหนดมาตรฐานใหม่โดยคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ
- การเน้นย้ำ ชักจูงให้หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทอู่ซ่อมเรือ, เจ้าหนี้, หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับขยะ และสิ่งปฏิกูล ให้เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ และปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

จากข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่กล่าวไปแล้วข้างต้น บริษัทฯ กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่สามารถวัดได้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมสำหรับพนักงานทุกคน ทั้งที่ปฏิบัติงานในสำนักงาน และที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรือ ซึ่งบริษัทฯ มีการสอบทานวัตถุประสงค์เป้าหมาย และผลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่องเป็นระยะ

วัตถุประสงค์ที่สำคัญสำหรับพนักงานบนเรือ รวมถึงการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ลดการสร้างขยะ การเพิ่มจำนวนของกากน้ำมันที่จะต้องนำไปทิ้งบนบก (ซึ่งสามารถนำกลับมาใช้ใหม่โดยการแปรรูปแทนการนำไปเผาในเตาเผาขยะบนเรือ) กำจัดการใช้ Halon (green-hourse gas) ในการดับเพลิง เช่นเดียวกับวัตถุประสงค์สำหรับสำนักงานบริษัทฯ ที่มีการลดการใช้ไฟฟ้าและกระดาษ

สำหรับสำนักงาน บริษัทฯ วิเคราะห์เกี่ยวกับข้อมูลการใช้ไฟฟ้าในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดเริ่มในแผนการใช้ไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังดำเนินการให้มีการปรับอุณหภูมิของระบบเครื่องปรับอากาศในสำนักงานให้คงไว้ที่อุณหภูมิ 24 องศาเซลเซียส ทำให้การใช้พลังงานในสำนักงานลดลง เพื่อให้อุณหภูมิและสิ่งแวดล้อมในสำนักงานมีความเหมาะสม บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานลดการผูกเน็คไทหรือสวมเสื้อแจ๊กเก็ตในขณะที่การแต่งตัวในสำนักงานยังคงเป็นทางการอยู่ ถึงแม้จะไม่ได้ผูกเน็คไทหรือสวมเสื้อแจ๊กเก็ตก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการต่อไปในเรื่องการลดก๊าซคาร์บอน

หลักการประเมินผลงานของบริษัทฯ ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

เป็นที่ทราบกันว่า ทุกๆ 1 ลิตรของการเผาเชื้อเพลิงจะทำให้เกิดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 กิโลกรัม ซึ่งส่วนประกอบหลักๆ ของก๊าซจะก่อให้เกิดสภาวะเรือนกระจก มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้คือการลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงฟอสซิล แต่นั่นจะไม่สามารถเป็นไปได้ เนื่องจากเป็นการลดการพัฒนา และการเจริญเติบโตของบริษัทฯ ดังนั้นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำคือ การปฏิบัติงานให้ได้ประสิทธิภาพอย่างสูงสุดในขณะที่ลดปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิง ซึ่งทางบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อมุ่งไปสู่จุดหมายที่ต้องการ

มาตรการโดยทั่วไปที่กำลังจัดทำเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง และส่งเสริมการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางการเดินเรือที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศต่ำแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะ การทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การใช้สีทาตัวเรือกันเพรียงที่มีส่วนผสมของซิลิคอม ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเหลือเศษของสินค้า
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

การลดปริมาณการเผากากน้ำมัน: การกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งไปยังผู้รับที่เหมาะสมนั้นเป็นสิ่งที่บริษัทฯ สนับสนุน และเน้นย้ำให้เรือทุกลำปฏิบัติ ข้อมูลจากทางเรือที่แสดงให้เห็นถึงผลที่เกิดจากการสนับสนุนของบริษัทฯ ดังนี้ คือในรอบ 12 เดือนที่ผ่านมากองเรือของบริษัทฯ ได้ส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อทำการกำจัดอย่างถูกต้องจำนวน 370 ตัน หรือเท่ากับ 370,000 ลิตร

กากน้ำมันจะมีปริมาณ 1% จากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีน้ำหนักประมาณ 200 ลิตรต่อวันต่อลำ โดยปกติแล้วกากน้ำมันนี้จะถูกเผาทิ้งโดยเตาเผาบนเรือ ซึ่งถ้าหากส่งขึ้นฝั่งไปยังผู้รับที่เหมาะสมแล้ว กากน้ำมันเหล่านี้สามารถที่จะนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี เป็นต้น โดยส่วนใหญ่แล้วบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในขนส่งกากน้ำมันเหล่านี้ด้วยการยึดมั่นในการปฏิบัติเช่นนี้ทั้งกองเรือของบริษัทฯ ทำให้เราลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 1,100 ตัน รวมถึงการส่งเสริมให้กองเรือลดปริมาณขยะ และเพิ่มการส่งขยะขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างถูกต้อง

ศูนย์อบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง

การอบรมเรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมบนเรือ

การทดสอบเครื่องแยกน้ำกับน้ำมัน

เครื่องบำบัดน้ำเสียที่ปล่อยจากเรือ

หอบังคับการเดินเรือจำลองและศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล

ในช่วงปีที่ผ่านมา เราไม่เคยมีเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการทำลายมลภาวะอย่างมีนัยสำคัญ ระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัทฯ นั้นจะทำให้มั่นใจได้ว่า กองเรือมีการเตรียมพร้อมต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อที่จะลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากเหตุการณ์เหล่านั้นเกิดขึ้นจริง

ทุกๆ หลักเกณฑ์และมาตรการการทำงานของเรือที่เสี่ยงต่อการก่อให้เกิดมลภาวะได้ถูกระบุไว้ในข้อบังคับต่างๆ รวมถึงคู่มือการปฏิบัติงานที่ได้ผ่านการพิจารณาแล้ว จะมีเก็บไว้ประจำบนเรือทุกๆ ลำ นายเรือทุกๆ คนเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงความรับผิดชอบของตนที่จะต้องทำให้ลูกเรือทุกๆ คน ปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับ เหล่านั้นเพื่อป้องกันเหตุการณ์ใดๆ ก็ตามที่จะส่งผลเสียต่อสภาพแวดล้อม โดยสรุปและที่ผ่านมายังไม่เคยเกิดเหตุอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ:

สัญญาการต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดียสำหรับเรือจำนวนทั้งสิ้น 21 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง 18 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) เป็นสิ่งที่แสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการปกป้องและรักษาสภาพแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ เรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ คุณสมบัติเฉพาะของเรือที่ต่อใหม่นั้นเกินกว่าที่ข้อบังคับต่างๆ ระบุไว้เท่าที่จะถือปฏิบัติได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปกป้องและรักษาสภาพแวดล้อม รวมถึงทำให้การปฏิบัติงานบนเรือมีความสะดวกยิ่งขึ้น

ส่วนหนึ่งของคุณสมบัติ “สีเขียว” ของเรือที่กำลังต่อใหม่ มีดังต่อไปนี้

1) โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้นเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการออกแบบตัวเรือ และการพิจารณาหลายๆ ครั้งเพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุด เหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ
3) เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยควันไนโตรเจนออกไซด์
4) ผนังระวางสินค้าแบบเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
5) ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
6) การออกแบบใบจักรใหม่ที่ช่วยการใช้เชื้อเพลิง ใบจักรชนิด Propeller Boss Cap Fins ซึ่งนี่คือนวัตกรรมใหม่ในการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขับเคลื่อนของเรือ ซึ่งในที่สุดก็จะเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
7) เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากเพลาใบจักรของเรือ จะถูกติดตั้งบนเรือทุกลำเพื่อเป็นการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
8) เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
9) เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
10) ถังเติมน้ำมันปนเปื้อนและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะเลือกผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
11) เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
12) เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยและการแปรสภาพเรือแล้วนำกลับมาใช้ใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ และดีต่อสิ่งแวดล้อม 2552” ที่ได้ถูกบัญญัติไว้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 เป็นการประชุมที่ฮ่องกง โดยที่จุดมุ่งหมายของอนุสัญญาฉบับนี้ คือ เพื่อที่จะมั่นใจได้ว่า เรือที่นำกลับมาใช้ใหม่หลังจากถูกปลดระวางแล้ว จะไม่เป็นอันตรายต่อน้ำและไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม เรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นจะจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาโดยเฉพาะห้ามและควบคุมมิให้ใช้วัสดุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายตั้งแต่ในขั้นตอนการต่อเรือ หากจำเป็นต้องใช้วัสดุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเหล่านั้นแล้วก็จะจัดเก็บบัญชีรายการวัสดุแหล่งน้ำไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิ์ที่จะยื่นขอใบประกาศนียบัตรบัญชีวัสดุอันตราย หรือ”หนังสือเดินทางสีเขียวได้”

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่องในการหาวิธีและมาตรการในการลดก๊าซคาร์บอน

การลดก๊าซคาร์บอน: ดังที่กล่าวไปข้างต้นเกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการช่วยลดก๊าซคาร์บอน โดยเรือของบริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนอย่างเหมาะสม ซึ่งมีส่วนช่วยในการลดก๊าซคาร์บอนด้วยอย่างดี ในแง่ของพลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนที่เรียกว่าน้ำมันหนักหรือน้ำมันเตา โดยปกติส่วนที่เหลือจากการกลั่นน้ำมันดิบจะได้น้ำมันซึ่งใช้สำหรับน้ำมันเครื่องบิน แก๊สโซลีน และอื่นๆ หลังจากการกลั่น น้ำมันเตาก็จะได้น้ำมันดินและยางมะตอยที่นำมาใช้ในการสร้างถนนและหลังคา พลังงานที่ได้จากการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์บนเรือจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานขับเคลื่อนบนเรือ ความร้อนส่วนที่เหลือที่ได้จากการเผาเชื้อเพลิงนั้นจะถูกนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ โดยสามารถนำไปใช้ในกระบวนการแยกเกลือออกจากน้ำทะเล ทำให้ได้น้ำบริสุทธิ์มาใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคบนเรือและเป็นการทดแทนการบรรทุกน้ำจากที่อื่น สำหรับแก๊สเสียที่หลงเหลืออยู่ส่วนใหญ่จะใช้เป็นตัวขับเคลื่อนเครื่องอัดอากาศเพื่อให้เครื่องจักรทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่วนที่เหลือจะนำไปใช้ในการเปลี่ยนน้ำให้เป็นไอน้ำ ซึ่งไอน้ำนี้สามารถนำไปใช้ในการให้ความร้อนได้หลายทาง โดยสิ่งสำคัญที่สุดคือ เอาไปให้ความร้อนกับน้ำมันเตาเพื่อให้ติดไฟได้ง่ายขึ้น

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า การจัดพิมพ์รายงานประจำปี สำหรับปีนี้ได้ใช้กระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อต้องการที่จะรักษาสิ่งแวดล้อม และลดก๊าซคาร์บอน ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ

ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)

โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ ควบคุมโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ มีเรือพาณิชย์ทั่วโลกอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการเป็นระบบเครือข่ายการแจ้งข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อให้การช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานฑูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ

5. การสนับสนุนกิจกรรมชุมชนและสังคม บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่ดีเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงสนับสนุนและเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้และพยายามทีละน้อยที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม การจัดตั้ง และขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ให้การสนันสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 2,355,120 บาท แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยี

และอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นโครงการนอกเหนือจากปีก่อน ได้แก่ 1) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ2) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภากาชาดไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่งในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย 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 และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่

ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ

- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เชมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2553 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 37,450 ซีซี
- ในทุก ๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2553 พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมนี้อีกครั้งเมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2553 ด้วยความตั้งใจและเป็นมิตรต่อกัน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชย์นาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ พิจารณาทุนการศึกษาหรือรางวัลสำหรับให้กับบุตรของพนักงานของบริษัทฯ ผู้ซึ่งมีผลการเรียนที่ดีในระดับโรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่าง ๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมา ในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญ ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงวิกฤตทางการเงินที่ได้เกิดขึ้นในปี 2551 ได้ส่งผลให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองล่มสลายและยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ ดังนั้น ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” ซึ่งยังคงส่งผลกระทบอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น สำหรับปีนี้บริษัทฯ ยังคงมีปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใด ๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่าง ๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่าง ๆ การหยุดงานประท้วงของคนงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่าง ๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีด้านอื่น ๆ การไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องการถูกกักเรือที่ทำให้เสียเวลา ซึ่งนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือหรือเปลี่ยนระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้เสมอมาและได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่าง ๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การที่ต้องจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ และบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้นบริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาที่รุนแรงด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบกับปัญหาที่รุนแรงของการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใด ๆ อาจทำให้ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้นบริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ไม่ได้เผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) เป็นการเดินเรือที่บริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงดังกล่าว ลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย และในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้า

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตรา

แลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้เพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถต่อขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบิกถอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้รายดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐทันทีที่ได้มีการเบิกถอน ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบิกถอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพ โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท อย่างไรก็ตาม ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าว ยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในช่วงการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ย ทั้งนี้รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ สำหรับเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอนของสินเชื่อนี้ (จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ) รวมทั้งประสบความสำเร็จในการแปลงสกุลเงินกู้เป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนหมดไป

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี ก็ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากเป็นการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินบาทเท่านั้น

วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือเรือเดินทะเลมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากถึงอายุดังกล่าว เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เมื่อบริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 25 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 44 ลำเมื่อเริ่มต้นปี 2552 และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือ โดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุน ซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ซึ่งเป็นสิ่งไม่พึงประสงค์ หากการลดลงของกองกำลังเรือจะคงอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ ดังนั้น ไม่เพียงแต่บริษัทฯ จะได้สั่งต่อเรือใหม่และลงนามในสัญญาขอวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่แล้ว แต่บริษัทฯ ยังได้ลงนามในสัญญาขอสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเข้ามาเพิ่มอีกเช่นกัน ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสองได้จำนวนหนึ่ง

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการที่บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวก คือ มีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ นอกจากนี้ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมด โดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 5/6 ปีที่ผ่านมานี้เป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าความต้องการสินค้าที่มาจากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยและต่อเนื่องโดยเฉพาะในสอง-สามปีข้างหน้า เมื่ออุปทาน คือเรือต่อใหม่ ซึ่งปัจจุบันได้ถูกสั่งต่อไปแล้ว ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะเข้าสู่ตลาดขนส่งจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างมีนัยสำคัญและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาดในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้นบริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ดี ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีสาระดังที่ได้คาดการณ์ บริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดี ซึ่งช่วยให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะขยายมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดี ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้ จะไม่มีผู้ใดใช้บริการและ/หรือถูกปล่อยให้บริการ ในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่คงเหลืออยู่ในกองเรือ ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ ไปทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า และดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) เป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นอัตราตลาดได้ลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2552 เป็นต้นมา แต่สถานการณ์ยังคงไม่แน่นอน และมีความผันผวนที่รุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องเรือต่อใหม่จำนวนมากที่จะคาดว่าจะเริ่มเข้ามาในปีนี้ และถูกคาดการณ์ว่าจะยังคงทยอยส่งมอบอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 2/3 ปีข้างหน้านี้ อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมาก ซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้นจะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสมเมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551 จนถึงไตรมาสหนึ่งของปี 2552 ก่อนที่จะเริ่มปรับตัวขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีการนำเข้าของสินค้าจากประเทศจีน อันเป็นผลมาจากการที่รัฐบาลจีนใช้มาตรการกระตุ้นการใช้จ่าย ดังนั้นยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วในอดีต เมื่อตลาดค่าระวางได้อ่อนตัวลงเมื่อต้นปี 2548 แต่บริษัทฯ ยังคงมีรายได้ที่สูงกว่าตลาดในปีนั้น และภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดปัจจุบันมีความผันผวนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้พิสูจน์ว่าเป็นผู้ชนะโดยไม่มีข้อสงสัย และเป็นการรองรับในสถานการณ์ที่รายได้มีการผันผวนมากเช่นนี้

อย่างไรก็ตาม ยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะเวลา (Period Charters) อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญา ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซาจนถึงสิ้นไตรมาสที่หนึ่งของปี 2552 บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้นความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงครามหรือการก่อการทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตามจะไม่ส่งผลกระทบสำคัญที่ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือ เป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่ง เรือเหล่านี้จะต้องถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (ปี 2552 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) (Value (Cost)) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมากขณะนี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 และได้มีการปรับตัวขึ้นลงในปี 2552 ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ขณะที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อซื้อเรือเก่ามือสองจำนวน 2 ลำ ถ้าราคาเรือเก่ามือสองยังไม่ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งแม้ว่าบริษัทฯ คาดหวังที่จะหาเรือทดแทนเรือเก่าที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบก่อน/ทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสม ณ ขณะนี้ได้ทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงในการทดแทนความสามารถการให้บริการขนส่งที่หายไป อันเป็นผลจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และในปี 2551 กับอู่ต่อเรือ ABG ในราคาที่เหมาะสมมีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือและขยายกองเรือ เมื่อเรือสั่งต่อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา ขณะเดียวกันความเสี่ยงจากการดำเนินงาน และความเสี่ยงทางการตลาดซึ่งเกิดจากเรือสั่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นดังที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับอู่ต่อเรือ (Ship Builder):** บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงที่เกิดจากอู่ต่อเรือในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้อง กล่าวคืออาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของอู่ต่อเรือ ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่าย และการคงไว้ซึ่งคุณภาพ พร้อมกับการเรียกหลักประกันในรูปของ Bank Guarantees เพื่อให้ครอบคลุมการคืนเงินที่ได้ชำระล่วงหน้าเป็นงวดๆ ไปแล้ว และ/หรือการส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีคุณภาพสูงและมีประสบการณ์พานิชยนาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่อู่ต่อเรือ อย่างไรก็ตาม เมื่อเร็วๆ นี้ อู่ต่อเรือได้แจ้งการส่งมอบเรือล่าช้าของเรือสั่งต่อใหม่ 4 ลำแรกที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อไปแล้วและอาจจะมีเรือหนึ่งลำ หรือมากกว่านั้นจะไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯได้ เนื่องจากบริษัทฯ ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งแม้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรง แต่บริษัทฯ ก็สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือล่าช้า/ การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม:** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อเรือที่สั่งต่อใหม่ (โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่ประเภทซุปราแมกซ์ เมื่ออุปสงค์-อุปทานเอื้อประโยชน์ให้น้อยกว่าเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า) ถูกส่งมอบหรือเมื่อทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง ซึ่งตลาดขนส่งสินค้ากำลังก้าวเข้าสู่ช่วงขาลงและเมื่อเวลานั้นมาถึง นอกเหนือจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงพยายามที่จะทำสัญญา Time Charter ล่วงหน้าสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ในอัตราค่าระวางที่สูงและเหมาะสมตามตารางการส่งมอบเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าว และพยายามที่จะทำสัญญาให้บริการ Charter เรือเป็นระยะเวลา 2/3 ปี สำหรับเรือมือสองที่ได้ซื้อและรับมอบแล้ว

  ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมอยู่ในช่วงขาลง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายการด้อยค่าในงบการเงินของบริษัทฯ และอาจลดลงจนถึงระดับที่บริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาตามเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ โดยจะต้องดำรงสัดส่วนดังกล่าวตามเงื่อนไข

ของสัญญาขอสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงจากการผิดสัญญานี้ และเพื่อขจัดความเสี่ยงดังกล่าว นอกเหนือจากการตั้งสำรองเงินสดแล้ว (เพื่อชำระเงินจ่ายล่วงหน้าบางส่วนของเงินกู้) เงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่เป็นสินเชื่อเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือต่อใหม่เพียง 15 ลำเท่านั้น จากเรือที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่ทั้งหมดจำนวน 18 ลำ ทำให้บริษัทฯ ต้องนำเรือต่อใหม่ที่ปลอดจากภาระผูกพันใดๆ จำนวน 3 ลำที่เหลือนี้ เป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับเงินกู้ดังกล่าวหลังจากรับมอบเรือซึ่งบริษัทฯ จะต้องสำรองเงินสำหรับเรือ 3 ลำนี้ด้วย

ในส่วนของเรือมือสองที่ยังคงมีราคาสูงอยู่นั้นไม่ส่งผลดี และไม่เอื้ออำนวยต่อบริษัทฯ ให้ซื้อเรือมือสองในราคาที่สูงมากบริษัทฯ จึงถือโอกาสซื้อต่อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งจะส่งมอบในช่วงปี 2555 จากอู่ต่อเรือในประเทศจีน ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ลำ ซึ่งเป็นความเสี่ยงเช่นเดียวกับที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น และเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ดังกล่าวมีราคาที่ต่ำมาก ดังนั้น ความเสี่ยงจากการด้อยค่าที่อาจเกิดขึ้นจึงต่ำมากเช่นกัน

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน:** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 สัญญา จากจำนวน 18 สัญญา ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปแล้วในปี 2551 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเก่ามือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเสี่ยงกรณีที่ไม่สามารถระดมเงินทุนเมื่อต้องการ สำหรับใช้กับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ล่าสุด 4 ฉบับที่บริษัทฯ ได้ซื้อมา

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์:** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางของการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกรวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์จะได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 และในช่วงต้นปีนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและสมเหตุผลซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลง และรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตามแม้ว่าอุปสงค์จะได้มีการปรับตัวสูงขึ้น แต่ก็ไม่แน่นอนว่าจะปรับตัวอย่างต่อเนื่อง และแม้ว่าอุปสงค์จะได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม ก็ไม่แน่ว่าจะสามารถชดเชยกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือสั่งต่อใหม่ ดังนั้น ในกรณีดังกล่าว ถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ ก็จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยที่สำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่ได้ทำ Long Term Charter หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลงด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก และ/หรืออาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนักเนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน ซึ่งอย่างน้อยยังเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของเรือลำนั้นๆ
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา:** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการ Longer Term Period Charters ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charters ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Period Charters ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาให้บริการ Longer Period Charter โดยจะเลือกลูกค้าชั้นดี และมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch):** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัว ความเสี่ยงนี้เป็นสิ่งตรงข้ามกับนโยบาย ซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยธนาคารทั่วโลก ที่สนับสนุนหรือคงไว้ซึ่งการตั้งทุนสำรอง ซึ่งยังคงทำได้ยากต่อการระดมทุนใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากธนาคารระหว่างประเทศที่เป็นผู้ปล่อยให้กู้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงดำเนินอยู่ต่อไปในอนาคตระยะหนึ่ง บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่ หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อเรือเข้ามาเสริมหรือขยายกองเรือของบริษัทฯ และตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ และได้ต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสองเมื่อบริษัทฯ ต้องการซื้อเรือ

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และปี 2552

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิต้า ชาห์	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	74,668,000	7.18%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	7,600,400	0.73%	7,600,400	0.73%
1	*** รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิชิต้า ชาห์**	**447,479,606**	**43.04%**	**447,479,606**	**43.04%**
	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	87,590,850	8.43%	100,328,600	9.65%
	นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัท หลักทรัพย์)	87,871,850	8.45%	75,134,100	7.23%
	นางอิสรัท ฮาชิม (คู่สมรส นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม)	6,696,000	0.64%	6,696,000	0.64%
2	**** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาชิม**	**182,158,700**	**17.52%**	**182,158,700**	**17.52%**
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	55,201,788	5.31%	64,077,411	6.16%
4	กลุ่ม “NORTRUST NOMINEES LTD.”	32,496,000	3.13%	15,853,700	1.53%
5	ABN AMRO GLOBAL CUSTODY SERVICES N.V.	24,000,000	2.31%	0	0.00%
6	กลุ่ม “HSBC”	12,518,300	1.20%	3,003,600	0.29%
7	กลุ่ม “GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION”	12,486,000	1.20%	12,729,400	1.22%
8	กลุ่ม “CHASE NOMINEES LIMITED”	11,722,304	1.13%	10,453,986	1.01%
9	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	8,384,294	0.81%
10	กลุ่ม “GERLACH & CO”	10,054,000	0.97%	8,430,140	0.81%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	239,769,608	23.07%	286,949,763	27.61%
รวมทั้งหมด		**1,039,520,600**	**100.00%**	**1,039,520,600**	**100.00%**
		ผู้ถือหุ้น : 6,833 ราย		**ผู้ถือหุ้น : 8,369 ราย**	

หมายเหตุ : * น.ส. นิชิต้า ชาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นใน บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

** นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม เป็นพี่ชายของ นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ

1. คณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหาร
3. คณะกรรมการตรวจสอบ
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการสรรหา

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดให้การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบจัดการกิจการทั้งหลายของบริษัทฯ โดยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Shareholders' Meetings) รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น

2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ

3. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ได้แก่

1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย

โดยกรรมการบริษัทฯ สองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการ พิจารณา

5. ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าที่บริษัทฯ มุ่งหวังและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

6. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ

7. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าในการบรรลุวัตถุประสงค์ และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

8. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

9. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบ ทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ให้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิผล

10. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

11. ดูแลให้มีการสื่อสารในเรื่องต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน

12. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างครอบคลุม และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง

13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลการปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

14. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาซิม
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ

2. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

3. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใด ๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ

4. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน

5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

6. พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

7. พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง

8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง

11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้

3. คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ–สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ */**	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายธีระ วิภูชนิน */**	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่งโดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2553 และนายธีระ วิภูชนิน กรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่งโดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553

** กรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูล อย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะการปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานและทบทวนแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. พิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน

8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ

9. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา (รับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับข้อเสนอแนะทั้งหมด) เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้คำแนะนำเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการแต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งประกอบด้วย กรรมการทั้งหมด 3 ท่าน ดังต่อไปนี้

ชื่อ–สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายชีระ ภาณุพงศ์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ชาห์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

สำหรับปี 2553 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 1 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน นายชีระ ภาณุพงศ์ และนายกิริต ชาห์ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

4. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะ หรือแก้ไขเพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 3 ท่าน ดังต่อไปนี้

ชื่อ–สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

สำหรับปี 2553 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการสรรหา และนายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น กรรมการสรรหา เข้าร่วมประชุมจำนวน 2 ครั้ง และนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการสรรหา เข้าร่วมประชุมจำนวน 1 ครั้ง ทั้งนี้นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการสรรหา นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และนายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น กรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือก เสนอบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

6. เลขานุการบริษัทฯ

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
อายุ	80 ปี
ประวัติการศึกษา	B.Sc. First-Class Hons. Ph.D. วิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัย Leeds ประเทศอังกฤษ พ.ศ. 2533 ปริญญาวิศวกรรมศาสตร์ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ว.ป.อ. รุ่น 28
ประวัติการอบรม	
11 ม.ค. 2549	เข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบ “ทิศทางและนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลในปี 2549” บรรยายโดย อดีตนายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ดร. ทักษิณ ชินวัตร
21 ก.ย. 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
3 ธ.ค. 2544	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chairman 2000” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
16 พ.ย. 2544	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง “Effective Audit Committees & Best Practices” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
31 ต.ค. 2543	เข้าร่วมการอบรมในหัวข้อ “The State of Corporate Governance in Europe” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์อื่นๆ	
2534 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
พ.ค. 2551 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการประมงของวุฒิสภา
2543 - ก.พ. 2551	กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2542 - 2549	กรรมาธิการ รัฐสภา
2534	พลเรือเอกแห่งราชนาวีไทย เสนาธิการกองบัญชาการทั่วไป
2532 - 2534	เจ้ากรมอู่ทหารเรือ กรมอู่ทหารเรือ
2531 - 2532	รองเจ้ากรมอู่ทหารเรือ กรมอู่ทหารเรือ
อาชีพหลัก	ข้าราชการบำนาญ-พลเรือเอกแห่งราชนาวีไทย นักธุรกิจ
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	2 บริษัท : 1. ประธานคณะกรรมการ บริษัท ฮอสพิทอล เน็ทเวิร์ค จำกัด 2. ประธานคณะกรรมการ บริษัท โรงพยาบาลบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	2,841,500 หุ้น (ร้อยละ 0.27 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	30,000 หุ้น

นายธีระ วิภูชนิน

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ รองประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการตรวจสอบ *
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน สหรัฐอเมริกา
ประวัติการอบรม	
2548	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
2544	สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2548 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2543 - 2546	รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย กรรมการ บริษัท ซันโย ยูนิเวอร์แซล อีเล็คทริค จำกัด (มหาชน) กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ส.ท. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท. อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2537 - 2540	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท พรีเมียร์
2533 - 2537	ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเซ็ต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด
2518 - 2533	รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์แนชชั่นแนล แอสชัวรันส์ จำกัด
2517 - 2518	ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด
2516 - 2517	ประจำกองพลทหารม้า
อาชีพหลัก	กรรมการบริษัท
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	4 บริษัท : 1. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) 3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน) 4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : ประธานคณะกรรมการ บริษัท จัดการรักษาสิ่งแวดล้อม จำกัด
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

หมายเหตุ : * เป็นกรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2527 - 2534	หัวหน้าแผนกชิพปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2522 - 2526	ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชี่ยน นาวิเกชั่น แอน เทรดดิ้ง พีทีอี จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	59 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อย 58 บริษัท และ บริษัทร่วม 1 บริษัท ของบริษัทฯ
(บริษัทย่อยที่ 1 - 58 และบริษัทร่วมที่ 59 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)	
- กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	87,590,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	(12,737,750) หุ้น

นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
อายุ	56 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2529 - 2534	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2524 - 2528	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิพปิ้ง จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	57 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ
(บริษัทย่อยที่ 1 - 53, 55 - 58 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)	
- กิจการ/องค์กรอื่น	1. กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	87,871,850 หุ้น (ร้อยละ 8.45 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	12,737,750 หุ้น

นายดูชรู คาลี วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
อายุ	48 ปี
ประวัติการศึกษา	
	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
	ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	
2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 64/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	
2542 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2537 - 2542	กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซ์วิน จำกัด
2540 - 2541	ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด
2533 - 2537	ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซ์วิน จำกัด
2531 - 2533	ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เฟอร์กูสัน แอนด์ โค
อาชีพหลัก	กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยง* กับธุรกิจของบริษัทฯ	2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 2. กรรมการ บริษัท ดิ เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด
* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในหน้า 180 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) (บริษัทย่อยที่ 1 - 58 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)	58 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	30,000 หุ้น

พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
อายุ	75 ปี
ประวัติการศึกษา	
2498 - 2502	โรงเรียนนายร้อยทหารบก ประเทศอังกฤษ
	โรงเรียนตำรวจ ประเทศอังกฤษ
	โรงเรียนสืบสวนสอบสวน เฮนดอน ประเทศอังกฤษ
2509 - 2510	โรงเรียนสืบสวนสอบสวนแห่งชาติ เอฟบีไอ ประเทศสหรัฐอเมริกา
2536 - 2537	โรงเรียนนักบริหารชั้นสูงของสำนักงานเลขาธิการ ข้าราชการพลเรือน
ประวัติการอบรม	
26 ก.ย. 2548	เข้าร่วมสัมนาเรื่อง "Corporate Governance Roundtable" โดยคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
21 ก.ย. 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Director Accreditation Program" (DAP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
30 ก.ค. 2545	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง "Chairman 2000" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
16 พ.ย. 2544	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง "Effective Audit Committees & Best Practices" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
30 ต.ค. 2543	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง "กรรมการบริษัทกับความรับผิดชอบที่เพิ่มตาม พ.ร.บ. การบัญชี พ.ศ. 2543" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์อื่นๆ

2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2547 - 2549	ที่ปรึกษา ประธาน Company Affairs บริษัท แอนเซอร์ จำกัด
2546 - 2549	ที่ปรึกษา บริษัท ออล ซีซั่นส์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
	ประธานคณะกรรมการ บริษัท Perfect Place คอนโดมิเนียม จำกัด
	ที่ปรึกษา Company Affairs บริษัท V. Group Building
2545	ที่ปรึกษา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
2539 - 2541	ที่ปรึกษาพิเศษ บริษัท สหวิริยา ซิตี้ จำกัด (มหาชน)
	ที่ปรึกษาพิเศษ บริษัท กวงดอง เอ็นเตอร์ไพรซ์ จำกัด (มหาชน)
2538 - 2539	กรรมการ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
2537 - 2539	ผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2537	จเรตำรวจ
2535 - 2537	รองจเรตำรวจ
2534 - 2535	รองผู้บัญชาการศึกษา
2533 - 2534	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
2532 - 2533	ผู้บังคับการอำนวยการกองบัญชาการตำรวจนครบาล
2531 - 2532	ผู้บังคับการตำรวจจราจร
2526 - 2531	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้

อาชีพหลัก ข้าราชการบำนาญในตำแหน่งพลตำรวจโท ผู้บัญชาการ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง นักธุรกิจ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : กรรมการ บริษัท อูซ่า สยาม สตีล อินดัสตรียส์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553 ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553 ไม่มี

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ * / กรรมการสรรหา

อายุ 64 ปี
ประวัติการศึกษา อัสสัมชัญพาณิชย์
ประวัติการอบรม

2549	ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดียน
	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006
	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

2541 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

2532 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก บริหารบริษัทต่าง ๆ ของครอบครัว

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์การอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	3 บริษัท : 1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟีลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนดท์โฮเต็ล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	1. ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553 3,300,000 หุ้น (ร้อยละ 0.32 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553 ไม่มี

หมายเหตุ : * กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

นายชีระ ภาณุพงศ์

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
อายุ	78 ปี
ประวัติการศึกษา	ธรรมศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
	B. Com. (Accountancy) Hons., University of Leeds, England.
	M.Sc. (Econ.), School of Economics and Political Science, University of London
	หลักสูตร Industrial Project Evaluation Course, Economic Development Institute, IBRD
	วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ว.ป.อ. รุ่น 20
ประวัติการอบรม	
2546	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program No. 2/2546” (DAP 2/2546)
	จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
2545	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chairman 2000” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์อื่นๆ	
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2547 - ปลายปี 2550	ประธานคณะกรรมการและประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท สมบูรณ์ แอ๊ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
2537 - 2550	รองประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อมตะ คอร์ปอเรชัน จำกัด (มหาชน)
2544 - 2548	ประธานคณะกรรมการ บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน)
2539 - 2546	ประธานคณะกรรมการ บริษัท ไตร เอนเนอจี้ จำกัด
2529 - 2534	เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ก่อนปี 2535	สำนักงานเลขานุการกรม กระทรวงการต่างประเทศ
	กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์
	สำนักวิชาการและวางแผน กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ
อาชีพหลัก	ข้าราชการบำนาญ
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	3 บริษัท : 1. รองประธานคณะกรรมการ บริษัท ทีพีที ปิโตรเคมิคอลส์ จำกัด (มหาชน)
	2. กรรมการ บริษัท อูซ่า สยาม สตีล อินดัสตรียส์ จำกัด (มหาชน)
	3. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินโดรามา โพลีเอสเตอร์ อินดัสตรี้ส์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายใจปาล มันสุขานี

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training ค.ศ.1967- ค.ศ.1971.
ประวัติการอบรม	
2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร
	สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2531 - 2544	ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
2528 - 2530	รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
2524 - 2527	ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
2520 - 2524	หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด
2514 - 2519	วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด

อาชีพหลัก	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) (บริษัทย่อยที่ 37 และ 48 ในหน้า 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)	2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด 2. กรรมการ บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์
- กิจการ/องค์กรอื่น	1. Member, Regional Committee, Nippon Kaiji Kyokai. 2. Member, Regional Technical Committee, American Bureau of Shipping. 3. Member, Regional Committee LLoyds Register of Shipping.
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	200,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นางสาวนิชิต้า ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	31 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	
2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 83/2007
2549	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2547	สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport
ประสบการณ์อื่นๆ	
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ *	7 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 6. กรรมการ บริษัท แม็กซ์วิน เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 179 - 180 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) (บริษัทย่อยที่ 1- 37 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)	37 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายกิริต ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขาพาณิชยศาสตร์ จาก H.R. College of Commerce, กรุงบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	
2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร "Directors Certification Program" (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	
24 เม.ย. 2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2542 - 2546	รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
2532 - 2545	กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
2523 - 2546	กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ
อาชีพหลัก	ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์การอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ — ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ *

6 บริษัท :
1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด
3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในหน้า179 - 180 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

2 บริษัท :
1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย
2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์(ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด

(บริษัทย่อยที่ 54 และบริษัทร่วมที่ 59 ในหน้า 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

- กิจการ/องค์กรอื่น — ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
อายุ	70 ปี
ประวัติการศึกษา	จบการศึกษาสาขาธุรกิจนานาชาติ จากโรงเรียนบริหารนานาชาติ Thunderbird, Glendale, Arizona, USA
ประวัติการอบรม	
ต.ค. 2552	เข้าร่วมอบรมในหลักสูตร “Financial Statements Demystified for Directors” (FDD 1/2009) ซึ่งจัดอบรมโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ส.ค. 2549	เข้าร่วมการอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” ในเดือนสิงหาคม 2549 ซึ่งจัดอบรม 1 วัน โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์อื่นๆ	
24 เม.ย. 2550 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2530 - 2537	ผู้จัดการทั่วไป และ ที่ปรึกษา บริษัท จี. เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ
2528 - 2530	ผู้จัดการทั่วไป คอนทิเน็นทัล โอเวอร์ซีส์ คอร์ปอเรชั่น กรุงเทพฯ
2525 - 2528	กรรมการผู้จัดการ บริษัท คอนทิเน็นทัล เกรน (ออสเตรเลีย) ซิสนี่ ออสเตรเลีย
2516 - 2525	ผู้จัดการทั่วไป, รองผู้อำนวยการ บริษัท คอนทิเน็นทัล โอเวอร์ซีส์ คอร์ปอเรชั่น กรุงเทพฯ
2545 - สิ้นปี 2550	สมาชิกคณะกรรมการทั่วไป ราชกรีฑาสโมสร (The Royal Bangkok Sports Club (RBSC))
อาชีพหลัก	Grain Trader นักลงทุน
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท พัทยาฟู้ดอินดัสตรี จำกัด 2. กรรมการ บริษัท ฟาสท์แทร็ค เซอร์วิส จำกัด
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	364,000 (ร้อยละ 0.04 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

คณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม * กรรมการผู้จัดการ
นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม * กรรมการ (การพาณิชย์)
นายคูชรู คาลี วาเดีย * กรรมการ (การเงิน)
นายไจปาล มันสุขานี * กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)

* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**

นายชีลาล โกปินาธาน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประกาศนียบัตรการเดินเรือ จาก Norottam Morarjee Institute of Shipping, บอมเบย์
ประสบการณ์	
2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2532 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	1,000,000 หุ้น (ร้อยละ 0.09 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	(500,000) หุ้น

นายโคดา เวนคาตารามานา สุดาการ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ	62 ปี
ประวัติการศึกษา	Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
ประสบการณ์	
2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2532 - 2541	ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายนีลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade from Indian Institute of Foreign Trade Master's degree in Management Studies (M.M.S)
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2538 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2528 - 2538	รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	54 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer
	Graduate Directorate of Marine Engineering Training, Kolkatta, อินเดีย
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2547 - 2548	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2539 - 2547	Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2537 - 2539	Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
2531 - 2537	Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, อินเดีย
2529 - 2531	ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
2521 - 2529	นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	(70,000) หุ้น

นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College, อินเดีย
	Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2541 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2535 - 2541	Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2531 - 2535	Chief Engineer บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2527 - 2531	Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายกามาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	45 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ กรุงเทพฯ
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM)
2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	(255,200) หุ้น

นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering from Indian Institute of Technology (IIT-Kgp)
ประสบการณ์	
พ.ย. 2553 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2541 - พ.ย. 2553	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2538 - 2541	ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นายกิรัน กิสซาริมาท ไวดี

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	41 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ อินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต จากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
2536 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	40 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	
มิถุนายน 2553	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ตุลาคม 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์	
2542 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2539 - 2542	ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2535 - 2539	ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

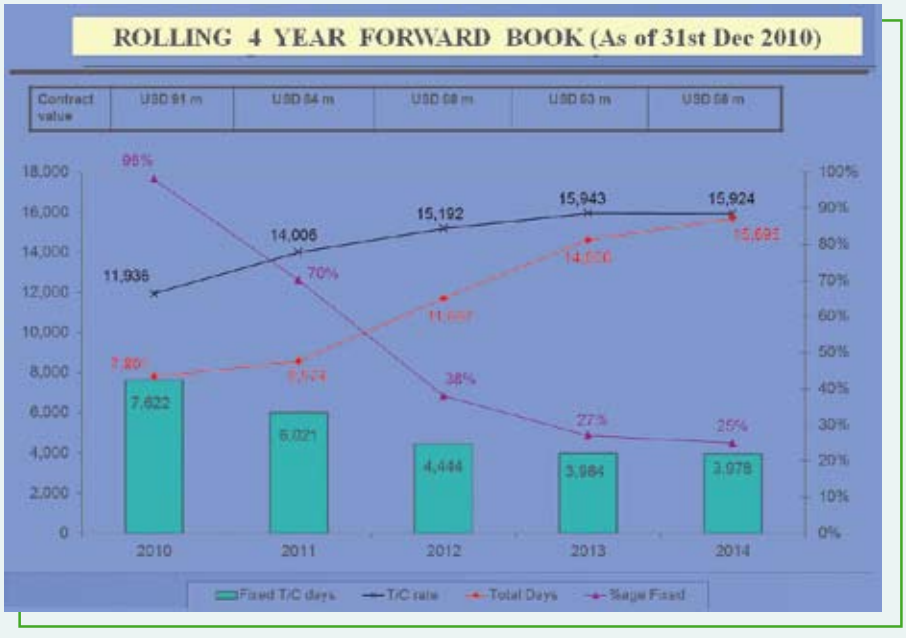
นายยิ่งยง กังแฮ

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	40 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	
2539 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2536 - 2539	ผู้สอบบัญชี บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไซยยศ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2553	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2553	ไม่มี

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอลหรือบริษัทฯ") ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ ดำเนินกลยุทธ์ในการทำธุรกิจอย่างต่อเนื่อง จากปี 2547 โดยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือมีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้น ตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าว ตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ได้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะสั้นแก่ Charterer ที่มีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งหลังปี 2553 ตลาดค่าระวางเรืออยู่ในช่วงอ่อนตัว และอัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มลดลงต่อไปในปี 2554 ซึ่งในภาวะแบบนี้ บริษัทฯ จึงทำสัญญาให้เช่าเรือระยะสั้นตามอัตราค่าระวางเรือในตลาด แทนการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอัตราที่ต่ำมาก อย่างไรก็ตาม ผลที่ได้จากกลยุทธ์ในการทำสัญญาระยะยาวของบริษัทฯ กับผู้เช่าเรือที่มีฐานะมั่นคงที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ทำให้สัญญาเช่าเรือล่วงหน้าของบริษัทฯ ยังคงดีอยู่ ซึ่งได้แสดงตามรูปด้านล่างนี้

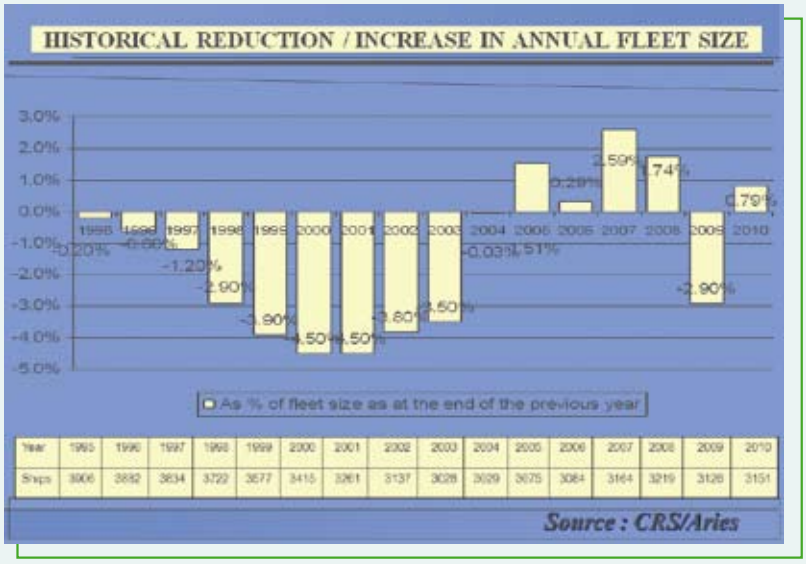


CRS: Clarksons Research Studies

จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด (แสดงในรูปด้านบน) มาจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 21 ลำ ณ สิ้นปี 2553 ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่แต่ได้รวมการรับเรือที่สั่งต่อใหม่ในระหว่างไตรมาส 4 ปี 2553 จำนวน 4 ลำ เรือสั่งต่อใหม่ จำนวน 18 ลำและเรือสั่งต่อใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ที่สั่งต่อในระหว่างปี 2550 – 2552 ได้นำมารวมในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือ

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดประกอบได้ที่รายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้

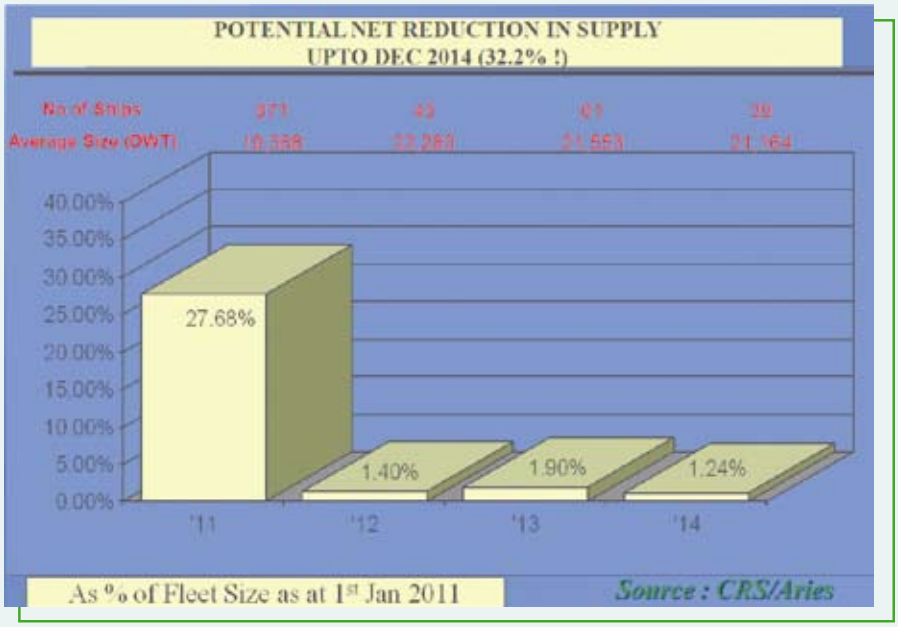
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)



CRS: Clarksons Research Studies

จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ดีในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2546 ในระหว่างปี 2548 2549 2550 และ 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ โดยอัตราการปลดระวางเรือค่อย ๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 ได้เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสสี่ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลก มีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำ ณ สิ้นปี 2552 อย่างไรก็ดี เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาด โดยอัตราค่าระวางเรือ ณ สิ้นปี 2552 สูงกว่าในช่วงต้นปี 2553 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่มีเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลก ณ สิ้นปี 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.79 ของกองเรือโลก จาก วันต้นปี

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2554 มีมากขึ้นเล็กน้อยจากในอดีตที่ผ่านมา และในอีก 3 ปี ข้างหน้านี้ มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 4 กว่า ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีเรือถึงร้อยละ 45.3 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและคำอธิบายที่ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่ามากกว่าร้อยละ 50 ของเรือในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี เนื่องจากมีการปลดระวางเรือต่ำมากในช่วงที่ตลาดรุ่งเรืองจนกระทั่งถึงในระหว่างปี 2551 ส่งผลให้มีเรือเก่าคงเหลืออยู่ในการดำเนินธุรกิจ อัตราการปลดระวางเรือในปี 2553 เริ่มลดลงจากปี 2552 จากการที่เจ้าของเรือยังคงบริหารเรือที่เก่ามาก โดยมีหลักฐานว่าค่าเฉลี่ยอายุเรือสำหรับการปลดระวางในช่วงปีนี้ใกล้เคียง 30 ปี แทนที่จะเป็น 27 ปี ดังนั้นจากการคาดการณ์ว่าอัตราค่าระวางเรือจะอ่อนตัวลงอีก 2 ปีนั้น จะทำให้อัตราการปลดระวางเรือมีเพิ่มขึ้น ซึ่งแสดงถึงการปรับตัวของอุปสงค์และอุปทานให้สมดุลสำหรับเรือขนาดแฮนดี้ ไซด์ (handysize)

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดง ในรายงานประจำปีนี้

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรืออู่ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดตเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอกล่าวต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดตเวทตันต่อลำ) เรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่ รูปทรงกล่อง ฝาระวางเปิดกว้าง และมีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ Nippon Kaiji Kyokai (“NKK” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนาม ในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดียสำหรับสั่งต่อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกอง (ขนาดซุปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดตเวทตัน ดังนั้นในปี 2550 บริษัทฯ สั่งต่อเรือทั้งสิ้น 15 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือประเภท สินค้าแห้งเทกอง (ขนาดซุปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดตเวทตัน โดยเรือขนาดซุปราแมกซ์แต่ละลำเป็น เรือสมัยใหม่มีผนังด้านข้างเรือสองชั้นกองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับ และกฎเกณฑ์ของ The American Bureau of Shipping (“ABS” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) โดยสมาคมจัดชั้นเรือที่กล่าวมาข้างต้นแต่งตั้งตัวแทนไปทำการตรวจสอบการต่อเรือ ณ อู่ต่อเรือ การตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐานและคุณสมบัติของเรือจะถูกกำหนดและรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือ อีกทั้ง บริษัทฯ มีพนักงานของบริษัทฯ ไปติดตาม ดูแลความคืบหน้าของการต่อเรือตลอดเวลา

การส่งมอบเรือสั่งต่อใหม่ล่าช้า:

บริษัทฯ ได้รับแผนกำหนดวันรับเรือฉบับแก้ไข สำหรับเรือขนสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด 18 ลำ (โดย 12 ลำเป็นเรือขนาดแฮนดี้ ไซด์ (handysize) และอีก 6 ลำ เป็นเรือขนาด ซุปราแมกซ์ (supramax)) จาก อู่ต่อเรือ ABG (“อู่ต่อเรือ”) ตามรายละเอียดในตารางด้านล่างนี้

ทั้งนี้อู่ต่อเรือได้ชี้แจงเหตุผลหลักที่ส่งมอบเรือช้า สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ความล่าช้าในการได้รับการอนุมัติตามกฎหมาย (โดยเฉพาะในเรื่องการได้รับอนุมัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม) เพื่อก่อสร้างอู่ต่อเรือใหม่

2. ความล่าช้าในงานออกแบบเรือ เนื่องจากเรือจะถูกสร้างเพื่อให้รองรับกฎระเบียบใหม่ต่าง ๆ ที่มีผลบังคับใช้ หลังจากได้สั่งต่อเรือไปแล้วหรือยังไม่บังคับใช้ขณะนี้ แต่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้

3. สถิติปริมาณน้ำฝนและอุทกภัยที่เกิดขึ้นในปี 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อตารางส่งมอบเรือ โดยเฉพาะ 2 - 3 ลำแรก

4. การล่าช้าอันเนื่องมาจากการเสียเวลาในการตรวจสอบตัวเรือหมายเลข 329 (Hull No. 329) (เรือลำแรก) โดยเรือได้รับความเสียหายจากการลื่นไถลของล้อเลื่อนมาจากด้านบน ซึ่งอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ส่งผลต่อวันส่งมอบเรือของเรือขนาดแฮนดี้ ไซด์ (handysize) 2 - 3 ลำแรก รวมทั้งเรือขนาดซุปราแมกซ์ (supramax) ลำแรก

ปัจจุบัน บริษัทฯ ยังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาหารือกับอู่ต่อเรือ ถึงแนวทางแก้ไขการส่งมอบเรือหมายเลข 329, 330, 331 และ 313 ล่าช้า และจะแจ้งข้อมูลวันรับมอบเรือที่ถูกแก้ไข และ/หรือ ข้อสัญญาการสั่งต่อเรือต่าง ๆ ที่แก้ไข เมื่อได้ข้อสรุป

รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวดสำหรับเรือสิ่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันรับมอบเรือ (แก้ไขใหม่)	ขนาดระวางบรรทุก	รวมจำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2550 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2551 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2552 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2553 (เหรียญสหรัฐ)
329	20 กรกฎาคม 2550	อยู่ระหว่างการเจรจา	32,000	29,999,997	5,999,999	*5,999,999	* 5,999,999	-	17,999,997
330	20 กรกฎาคม 2550	อยู่ระหว่างการเจรจา	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	-	17,999,997
331	20 กรกฎาคม 2550	อยู่ระหว่างการเจรจา	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	-	17,999,997
333	20 กรกฎาคม 2550	31 กรกฎาคม 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	-	17,999,997
334	20 กรกฎาคม 2550	30 พฤศจิกายน 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 5,999,999	-	11,999,998
335	20 กรกฎาคม 2550	31 มีนาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	* 5,999,999	11,999,998
336	20 กรกฎาคม 2550	31 กรกฎาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
337	20 กรกฎาคม 2550	30 กันยายน 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
338	20 กรกฎาคม 2550	31 ธันวาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
339	20 กรกฎาคม 2550	31 มีนาคม 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
340	20 กรกฎาคม 2550	30 มิถุนายน 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
342	20 กรกฎาคม 2550	30 กันยายน 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	5,999,999
313	14 กันยายน 2550	อยู่ระหว่างการเจรจา	54,000	37,999,998	7,599,999	*7,599,999	* 7,600,000	-	22,799,998
315	14 กันยายน 2550	30 พฤศจิกายน 2554	54,000	37,999,998	7,599,999	*7,599,999	-	-	15,199,998
316	14 กันยายน 2550	15 เมษายน 2555	54,000	37,999,998	7,599,999	-	* 7,599,999	-	15,199,998
347	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 สิงหาคม 2555	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	-	15,199,998
348	11 กุมภาพันธ์ 2551	15 มกราคม 2556	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	-	15,199,998
349	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 พฤษภาคม 2556	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	-	15,199,998
รวม			**708,000**	**587,999,952**	**94,799,985**	**43,999,994**	**85,999,988**	**5,999,999**	**230,799,966**

* จ่ายจากการเบิกถอนเงินกู้ในสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการต่อเรือใหม่นี้

รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงานสำหรับเรือขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน และ 54,000 เดตเวทตัน มีดังนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	เรือขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน	เรือขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	5,999,999	7,599,999
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก	5,999,999	7,599,999
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	5,999,999	7,600,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	6,000,000	7,600,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	6,000,000	7,600,000
รวม		**29,999,997**	**37,999,998**

การจ่ายเงินในแต่ละงวดดังกล่าวข้างต้น (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันเงินงวดที่จะจ่ายจากธนาคารที่มีชื่อเสียง เพื่อประกันว่าจะได้รับเงินคืนถ้ามีความผิดพลาดที่เกิดจากอู่ต่อเรือ

3.2 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

(ก) บันทึกความเข้าใจ ("MOU") และสัญญา Charters กับบริษัท Ultratech Cement Limited

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter ("สัญญา Charters") เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย ("Charterer") สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งจะได้รับการยืนยันก่อนวันที่ 30 เมษายน 2554) โดยเรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ ("เรือ") ซึ่งสัญญา Charters ดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญต่างๆ ดังต่อไปนี้

ตารางการส่งมอบเรือ :

เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554

เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556

เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557

เรือลำที่ 4 (กรณีที่ Charterer แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 กุมภาพันธ์ 2557 ถึง 30 เมษายน 2557

สรุปสาระสำคัญเนื้อหาของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ ("เจ้าของเรือ") เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับการพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 30 เมษายน 2554) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้ได้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

เรือ

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

อัตราค่าบริการเรือ ("Charter Rate")

Charter Rate สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก เท่ากับ 15,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ หลังจากนั้นในกรณีที่ Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate จะลดลงจำนวน 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ กล่าวคือ Charter Rate ในปีที่ 16 ถึง ปีที่ 20 จะเป็น 13,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และถ้า Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate ในปีที่ 21 ถึง ปีที่ 25 จะเป็น 11,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

อย่างไรก็ตาม หาก Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศอินเดีย (ถือธงประเทศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก และจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

ค่าปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า

(ข) ร่วมทุนกับบริษัท Varada Marine Pte Ltd. (เดิมชื่อ "บริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited") (บริษัทในกลุ่มบริษัท ABG)

บริษัทฯ ลงนามในสัญญาร่วมทุน (Joint Venture Agreement) กับบริษัท Varada Marine Pte Ltd. ("Varada") ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัท PFS Shipping (India) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG ประเทศอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดียโดยลงทุนในสัดส่วนที่เท่ากัน

วัตถุประสงค์ของสัญญาร่วมทุน

บริษัทฯ และกลุ่มบริษัท ABG (โดยผ่าน Varada) ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย โดยคาดว่าความแข็งแกร่งและชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท ABG ในประเทศอินเดีย จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจกับผู้ผลิตซีเมนต์รายอื่นๆ ในประเทศอินเดียได้ในอนาคต นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ABG ยังน่าจะเป็นช่องทางให้บริษัทฯ สามารถติดต่อกับอู่ต่อเรือที่มีชื่อเสียงของประเทศอินเดีย (กล่าวคือ บริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย ("ABG") ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG) เพื่อต่อเรือที่มีลักษณะเฉพาะ (เรือเพื่อขนส่งซีเมนต์) ตามสัญญา Charters ที่มีอยู่หรือที่จะทำขึ้นในอนาคตได้

สาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญาร่วมทุน

- บริษัทฯ และ Varada จะจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ภายใต้ชื่อ "Associated Bulk Carriers Pte. Ltd." ("บริษัทร่วมทุน") ในสัดส่วนการลงทุนที่เท่ากัน
- บริษัทร่วมทุนจะเข้าเป็นคู่สัญญาใน MOU แทนบริษัทฯ ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือของบริษัทฯ ตามข้อตกลงใน MOU ได้ถูกโอนให้บริษัทย่อยผู้เป็นเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน
- บริษัทร่วมทุนจะเป็นผู้สั่งต่อเรือจาก ABG ในราคาประมาณ 28.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำเรือ ในการนี้ บริษัทร่วมทุนและ ABG จะลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งมีเงื่อนไขและข้อตกลงตามมาตรฐาน และประเพณีปฏิบัติโดยทั่วไปของสัญญาต่อเรือในลักษณะนี้ (รายละเอียดได้อธิบายไว้ใน หัวข้อ(ค) ด้านล่างนี้)
- บริษัทร่วมทุนจะจัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะในประเทศสิงคโปร์ ("SPV") เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือแต่ละลำ โดยแต่ละ SPV จะเป็นเจ้าของเรือภายใต้สัญญา Charters ตั้งแต่ขณะรับเรือและตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญา Charters (รายละเอียดได้อธิบายไว้ใน หัวข้อ(ค) ด้านล่างนี้)
- บริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและการดำเนินธุรกิจทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน SPV และเรือทุกลำ
- ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำภายใต้เงื่อนไขในบันทึกความเข้าใจและ/หรือตามสัญญา Charters Varada (หรือตัวแทน) จะเช่าเหมาลำเรือต่างๆ ดังกล่าวในอัตรา Charter Rate ที่ลดลงจำนวน 2,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าอัตราที่ Charterer จะเป็นผู้จ่ายหาก Charterer ตกลงต่อสัญญา Charters นอกจากนี้ ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำ Varada มีสิทธิซื้อเรือ (ลำหนึ่งหรือหลายลำ) ในราคาตามมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคต โดยคำนวณจาก Charter Rate ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น
- บริษัทฯ คาดว่า แหล่งเงินทุนที่จะใช้ในการสั่งต่อเรือจะมาจากเงินกู้ยืมจากธนาคารเป็นหลัก โดยส่วนที่เหลือจะได้รับการสนับสนุนจากบริษัทฯ และ Varada ในจำนวนที่เท่าๆ กัน
- บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ มีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการเรือจากบริษัทร่วมทุน (หรือ SPV ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารจัดการดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ ยังมีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการควบคุมดูแลการต่อเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุนด้วย

(ค) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ

เพื่อปฏิบัติตาม MOU และ สัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว ดังที่ได้อธิบายไว้แล้วในหัวข้อที่ 3.2 (ก) และ (ข) บริษัทฯได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ ("บริษัทย่อย SPV") ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ระหว่าง บริษัทฯ กับ Varada Marine Pte. Ltd (มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 50:50) จำนวน 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท ABC One Pte.Ltd. บริษัท ABC Two Pte.Ltd. และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 สำหรับขนส่งซีเมนต์ ("เรือ") กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย ("อู่ต่อเรือ")

สาระสำคัญของเงื่อนไขในแต่ละสัญญา มีดังต่อไปนี้

1 รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ

เรือแต่ละลำเป็นเรือขนส่งซีเมนต์ มีขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน ติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะสำหรับขนถ่ายซีเมนต์ โดยเรือทั้ง 3 ลำ จะจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์และถือธงสิงคโปร์

2 รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ 31 ธันวาคม 2553 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันรับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวางบรรทุก	จำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2553 (เหรียญสหรัฐ)
378	22 เมษายน 2553	30 กรกฎาคม 2554	22,000	28,500,000	11,400,000	11,400,000
379	22 เมษายน 2553	1 พฤศจิกายน 2555	22,000	28,500,000	5,700,000	5,700,000
380	22 เมษายน 2553	1 พฤศจิกายน 2556	22,000	28,500,000	5,700,000	5,700,000
รวม			**66,000**	**85,500,000**	**22,800,000**	**22,800,000**

บริษัทย่อย SPV แต่ละบริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับกับอู่ต่อเรือ เพื่อสั่งต่อเรือในราคาลำละ 28.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (“ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือ”) รวมราคาของสัญญาสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับ เท่ากับ 85.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และเนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อย SPV (ผ่านบริษัทร่วมทุน ABC) ดังนั้น ส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของราคาของสัญญาสั่งต่อเรือ หรือคิดเป็น 42.75 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับราคาของสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับ จะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	เรือขนาดระวางบรรทุก 22,000 เดตเวทตัน
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	5,700,000
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก	5,700,000
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	5,700,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	5,700,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	5,700,000
	รวม	**28,500,000**

3.3 การได้มาของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับเพื่อสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดดเวทตันต่อลำ) โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs):

เพื่อให้เป็นไปตามแผนการลดอายุกองเรือ บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 กับบริษัท Oswal Shipping Pte. Ltd. ประเทศสิงคโปร์ (“ผู้ขาย”) ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (Single Purpose Companies(“SPC”)) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (1 ดอลลาร์สิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัท OSW6 Pte. Ltd., OSW7 Pte. Ltd., OSW8 Pte. Ltd. และ OSW9 Pte. Ltd. โดยแต่ละบริษัท SPC มีสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำที่ได้ทำไว้ กับ Wuhan Guoyu Logistics Group Co., Ltd. และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. (รวมกันเรียกว่า “อู่ต่อเรือ”) สำหรับเรือขนาด ซุปราแมกซ์ (57,000 เดตเวทตัน) รายละเอียดของรายการ มีดังต่อไปนี้

1 รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ:

ก การเข้าซื้อหุ้นใน 4 บริษัท SPCs : แต่ละบริษัท SPC มีทุนจดทะเบียนที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้วเท่ากับ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ แบ่งออกเป็น 1 หุ้นสามัญโดยมีมูลค่าที่ตราไว้เท่ากับ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมดของ 4 บริษัท SPCs จากผู้ขาย บริษัทฯ จึงเป็นเจ้าของ 4 บริษัท SPCs ซึ่งได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 สัญญา เพื่อต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำในประเทศจีน ซึ่งบริษัทฯ ได้ชำระราคาซื้อหุ้นเป็นจำนวน 6.8 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ สำหรับรายการดังกล่าว

ข สัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ แต่ละลำมีขนาดระวาง 57,000 เดตเวทตัน

2 รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันรับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวางบรรทุก	จำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2553 (เหรียญสหรัฐ)
GY807	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มีนาคม 2555	57,000	24,500,000	9,800,000	9,800,000
GY808	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2555	57,000	24,500,000	9,800,000	9,800,000
GY809	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2555	57,000	24,500,000	4,900,000	4,900,000
GY810	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2555	57,000	24,500,000	4,900,000	4,900,000
รวม			**228,000**	**98,000,000**	**29,400,000**	**29,400,000**

ในปี 2553 บริษัทฯ ชำระเงินงวดของการสั่งต่อเรือและค่าซื้อหุ้นด้วยเงินสดที่มีอยู่ และบริษัทฯ ยังไม่ได้จัดหาวงเงินสินเชื่อใด ๆ สำหรับรายการนี้

3 รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงาน

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์	เรือขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดตเวทตัน
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	4,900,000
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก	4,900,000
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	4,900,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	4,900,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	4,900,000
	รวม	**24,500,000**

การจ่ายเงินงวดในแต่ละครั้ง (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดครั้งสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อได้รับหนังสือสัญญาค้ำประกันการคืนเงินจากธนาคารที่มีชื่อเสียง ในจำนวนเงินที่เท่ากับเงินที่ได้จ่ายไปเพื่อเป็นการประกันการคืนเงินงวดในกรณีที่มีการส่งมอบเรือล่าช้า

3.4 การขายเรือเก่า:

เรือเดินทะเลมีอายุการใช้งานจำกัด และเมื่อเรือมีอายุมาก เรือเหล่านี้ต้องถูกปลดระวางหรือขายออกไป ซึ่งบริษัทฯ ได้ขายและส่งมอบเรือไปจำนวน 4 ลำ แก่ผู้ซื้อในปี 2553 และอีกจำนวน 1 ลำซึ่งขายในปี 2552 ได้ส่งมอบในไตรมาสหนึ่ง ปี 2553 รายละเอียดของเรือจำนวน 5 ลำ ที่ส่งมอบให้กับผู้ซื้อ:

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขายเรือ (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขายเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	5 ธ.ค. 2552	7 ม.ค. 2553	กฤติกา นารี	2525	34,072	144.35	92.94	4.35	2.99
2	15 ม.ค. 2553	28 ม.ค. 2553	นัชชา นารี	2527	23,593	155.96	103.12	4.70	2.87
3	20 ม.ค. 2553	5 ก.พ. 2553	นัยนา นารี	2528	23,846	136.90	35.51	4.15	1.52
4	4 ก.พ. 2553	2 มี.ค. 2553	นีระ นารี	2529	25,309	208.06	94.89	6.29	3.39
5	3 ก.พ. 2553	22 เม.ย. 2553	นิภา นารี	2527	33,024	194.76	63.97	6.00	2.60
รวม					139,844	840.03	390.43	25.49	13.38

3.5 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต:

บริษัทฯ วางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือจัดหาสัญญาสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ และบริษัทฯ ยังคงรอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือที่ใหม่ และมีราคาที่เหมาะสม

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.7) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ – ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ – ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเดินเรือในเที่ยวนั้น ๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ดี เมื่อบริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม – ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ (TC Rate) – ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ – รายได้จากการเดินเรือหมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ – รายได้จากการเดินเรือสุทธิหมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ – บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษาและการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขั้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

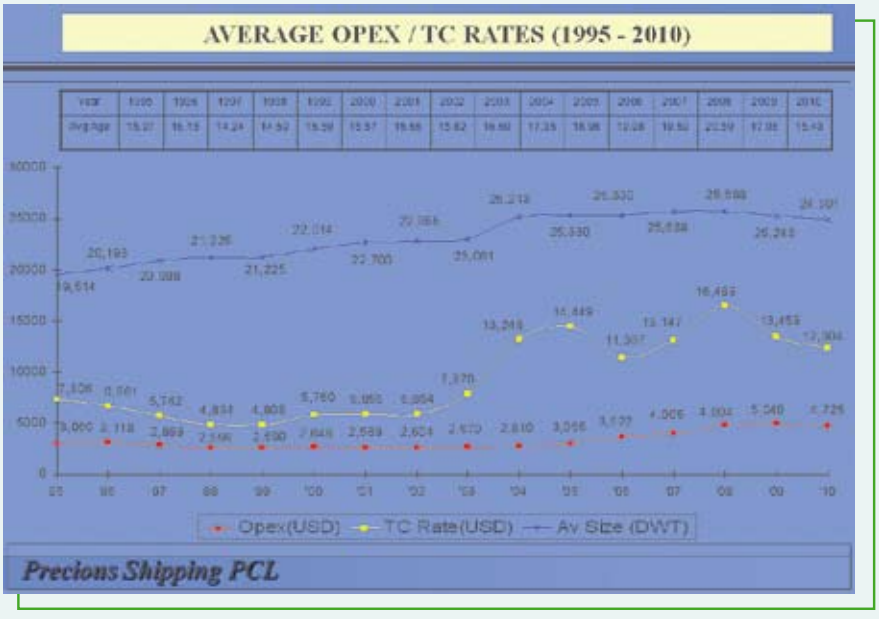
ค่าเสื่อมราคา – ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ – วันหยุดการเดินเรือหมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

กำไรขั้นต้น – หมายถึงรายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น – เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร – ค่าใช้จ่ายในการบริหารหมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ในระหว่างปี 2553 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 12,304 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตลาดค่าระวางเรือมีการปรับตัวขึ้นในช่วงต้นปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ของปี 2552 หลังจากนั้นตลาดค่าระวางเรือมีแนวโน้มปรับตัวลดลงโดยเฉพาะในไตรมาส 4 ปี2553 ตลาดค่าระวางเรือยังคงลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงวันนี้ (เดือนมกราคม 2554) ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2553 เท่ากับ 2,758 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในระหว่างปี 2552

เท่ากับ 2,617 จุด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 12,304 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 เนื่องจากสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่ทำไว้สำหรับบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2553 จึงได้ทำสัญญาเช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ก่อนปี 2552

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 5,040 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2552 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2552 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2553 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	1,843	1,709	1,760
ค่าเสบียงคลัง	160	179	162
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	277	229	224
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	**2,280**	**2,117**	**2,145**
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	359	304	257
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ	310	196	196
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	**669**	**500**	**453**
ค่าอะไหล่	359	227	219
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	362	129	82
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	**721**	**356**	**302**
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	306	340	233
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่น ๆ	269	181	164
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	**575**	**521**	**397**
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	27	0	0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	612	447	536
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	231	70	18
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	**870**	**517**	**554**
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	**5,115**	**4,011**	**3,850**

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ในปี 2553 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาสำหรับปี 2553 ลดลงเล็กน้อย เนื่องจากอายุกองเรือน้อยลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552
- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2553 นั้น “คงที่” แต่เมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนสูงขึ้น เนื่องจากกองเรือของบริษัทฯ มีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552
- ต้นทุนเบี้ยประกันภัยลดลง เนื่องจากเรือเก่าที่มีเบี้ยประกันภัยสูงได้ขายไปหมดแล้ว

6. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

6.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก BTMU และธนาคารอื่น 4 แห่ง

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนชาต (ทั้งหมดคือ ผู้จัดหาวงเงินและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้นี้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ
ผู้ให้กู้	:	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (“BTMU”) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) (“BAY”), ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) (“KBank”) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) และ ธนาคารธนชาต (“Thanachart”)
ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS ถ้ามี)	:	BTMU, BAY และ KBank
ตัวแทนผู้ให้กู้	:	KBank
ตัวแทนหลักประกัน	:	BTMU
จำนวนวงเงินสินเชื่อ	:	วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 250 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
วัตถุประสงค์	:	เพื่อใช้ในการซื้อเรือขนสินค้าเทกองจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเดดเวทตัน ระหว่าง 18,000 เดดเวทตัน - 58,000 เดดเวทตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ สี่ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงสัญชาติสิงคโปร์
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2554
การชำระคืนเงินต้น	:	เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด
อัตราดอกเบี้ย	:	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม
การป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Hedging)	:	ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอโดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการจัดหาวงเงิน	:	ร้อยละ 1.25% ของวงเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้	:	ร้อยละ 0.70% ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน
หลักประกัน	:	ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ : ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลา สิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ); ข. จำนำหุ้นของผู้กู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL; ค. โอนผลกระโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืน และบัญชีเงินหลักประกัน;

ง. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ

จ. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ

โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

ข้อตกลงทางการเงิน : PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : -

- อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Net Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1.
- อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Net Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1
- มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio (“DSCR”) จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ : มูลค่าตลาด(the Fair Market Value)ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญากู้เงิน จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ

ข้อตกลงอื่น ๆ : เงินปันผล : PSL และผู้กู้ร่วม(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินกู้ที่ครบกำหนดค้างชำระ

การเป็นบริษัทจดทะเบียน : PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้นี้

ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร : จะถือว่าเป็นการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือ นายคาลิด ฮาชิม นายมูนีร ฮาชิม และนายคูชรู วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้ผู้บริหารอื่นที่ยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ ไม่มีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อนี้

6.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศอีก 2 ธนาคาร (KTB และเจ้าหนี้เงินกู้)

ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ(swap)จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงินต้นของเงินกู้ดังกล่าว โดยหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาทที่เบิกถอนนี้ เพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพ โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท อย่างไรก็ตาม ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าว ยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในช่วงการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ย ทั้งนี้รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้ : บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อยซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า "ผู้กู้")

ผู้ให้กู้ : ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

จำนวนเงินกู้ : ส่วน A: วงเงินจำนวน 8.75 พันล้านบาท
ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามสัญญา จำนวน 8.75 พันล้านบาท

วัตถุประสงค์ : ส่วน A: เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กต่อใหม่หรือมือสอง ซึ่งมีอายุ 10 ปี และ / หรือ มากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ
ส่วน B: เพื่อเป็นการป้องกันความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติ ตามอัตราตลาด
วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: เพื่อใช้ในการเปลี่ยนเงินกู้สกุลเงินบาทเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ระยะเวลาเบิกเงินกู้ : ในช่วงระยะเวลาจนถึงวันที่ 18 มกราคม 2553

ระยะเวลาของสินเชื่อ : 13 ปี นับจากวันซึ่งได้มีการเบิกถอนเงินครั้งแรก

ระยะเวลายกเว้นเพื่อชำระคืนเงินต้น : 12 เดือน นับจากการเบิกถอนเงินครั้งแรก

อัตราดอกเบี้ย : 3 เดือน คำนวณเป็นเงินบาท ร้อยละ MLR – 1

การชำระคืนเงินต้น : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด นับจากวันแรกที่จ่ายชำระคืนซึ่งเท่ากับ 12 เดือน หลังจากมีการเบิกถอนเงินครั้งแรก

ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน : ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอนโดยจ่ายเป็นรายไตรมาส

หลักประกัน : หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้

i) จดจำนองเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ก่อนการเบิกถอนครั้งแรก ทั้งนี้ไม่เกิน 1.75 พันล้านบาท เมื่อมีการแปลงค่าในอัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบัน

ii) จดจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา

iii) การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน

iv) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้

ข้อตกลงของหลักประกัน : ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือ
หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือ

ข้อตกลงทางการเงิน : ผู้กู้จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการประเมินผลเป็นรายไตรมาส โดย คำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาของพีเอสแอล ดังนี้

i) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;

ii) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า

iii) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ สำหรับเรือที่ พีเอสแอล เป็นเจ้าของ

iv) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน : บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใด ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการเงินที่มีสาระสำคัญ

ในไตรมาส 2 ปี 2553 บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อจำนวน 768.08 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ เบิกใช้วงเงินสินเชื่อในส่วนนี้จำนวน 1,502.35 ล้านบาท บริษัทฯ ได้แปลงค่าเงินบาทของเงินต้นจำนวน 1,502.35 ล้านบาท เป็นจำนวน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น วงเงินกู้นี้สามารถเบิกถอนได้จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2553 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อยู่ระหว่างเจรจากับผู้ให้กู้สำหรับการแก้ไขเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินต้น สกุลเงินหลัก และระยะเวลาสำหรับวงเงินสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับการอนุมัติรายการสินเชื่อดังกล่าว ในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2554

6.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (DNB, KBANK และเจ้าหนี้เงินกู้)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่จากอู่ต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่น ๆ สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน และเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์จำนวน 6 ลำโดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน) จากจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ
เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้ : บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใด ๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ

ผู้ค้ำประกัน : พีเอสแอล

ผู้ให้กู้ : ธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ดีเอ็นบี นอร์”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง

นายทะเบียน (Bookrunners) / ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead Arranger (“MLA”) และ ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน Facility Agent and Security Agent : ดีเอ็นบี นอร์

ผู้จัดการร่วม : ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ประเภทสินเชื่อ:

วัตถุประสงค์ : เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์:

เรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

เรือขนสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์:

เรือขนสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือ แต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

วงเงินสินเชื่อสูงสุด : จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้

สำหรับเรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน:

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

การชำระคืน : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:

สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และส่วนที่เหลือ (balloon amount) จะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้น ๆ จะจ่ายชำระเมื่อครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรก จะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

วันครบกำหนด : 10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม:

อัตราดอกเบี้ย : จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

ส่วนเพิ่ม (Margin) : ร้อยละ 1.20 ต่อปี

ระยะเวลาดอกเบี้ย : ทุก 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน : ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

หลักประกัน : ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:

ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม

ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ

ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการสั่งต่อเรือของพีเอสแอล

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:

ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก

ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม

ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ

จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย

ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน

ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกกันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

ข้อตกลงต่าง ๆ:

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

ก) อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholder's Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า

ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ : **การจดทะเบียนเรือ:** เรือจะถูกจดทะเบียนที่ประเทศไทย หรือประเทศสิงคโปร์ และประเทศซึ่งยอมรับโดยตัวแทนสินเชื่อ โดยทั้งนี้ผู้กู้สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สูงสุดจำนวน 7 ลำ

มูลค่าเรือขั้นต่ำ: คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมีมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่น ๆ : **เงินปันผล:** ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้กู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

การเป็นบริษัทจดทะเบียน: พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 113.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

6.4 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ("บริษัทย่อย") ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ("บริษัทร่วมทุน") ที่บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ 50 ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวนร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ ที่บริษัทย่อยได้สั่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้

สรุปสาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อสัญญาหลักของเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผู้กู้	บริษัท ABC One Pte. Ltd ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ("บริษัทย่อย") ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ("บริษัทร่วมทุน")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Swap	NIBC BANK N.V.
จำนวนเงินกู้	สินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการเบิกถอนได้หลายครั้งรวมสูงสุดจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและหลังรับเรือขนซีเมนต์สั่งต่อใหม่ซึ่งมีจำนวนสูงสุดร้อยละ80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ
ระยะเวลาเบิกเงินกู้	สินเชื่อจะมีระยะเวลาเบิกถอนได้จนถึง 90 วัน หลังจากวันส่งมอบเรือตามที่ระบุในสัญญาต่อเรือ
อัตราดอกเบี้ย	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม 2.40%
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของจำนวนเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินสินเชื่อในช่วงระยะเวลาเบิกเงินกู้
ข้อตกลงทางการเงิน	บริษัท ABC One Pte. Ltd (และผู้ถือหุ้น ซึ่งหมายถึงบริษัท Associated Bulk Carrier Pte. Ltd.) จะรักษาสัดส่วนทางการเงินดังต่อไปนี้ 1 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) จะต้องไม่น้อยกว่าอัตราส่วน 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ (Total debt Service) 2 ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นและหนี้สินทั้งหมด จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	บริษัทฯ (PSL) หรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นผู้จัดการบริหารเรือตลอดระยะเวลาสัญญาเงินกู้

การเบิกใช้ การชำระคืน และเงื่อนไขอื่นๆ

	สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ	ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ โดยจำนวนสินเชื่อที่เบิกใช้ทั้งหมดจะเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือที่จะถูกเบิกถอนเมื่อรับเรือ และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับ ใช้ก่อนรับเรือที่จำนวนร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ
วันครบกำหนด	การส่งมอบเรือ	10 ปีนับจากวันที่ได้รับเรือ
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ)	ยอดเงินกู้ที่ได้เบิกใช้ทั้งหมด (สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ)

	สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
หลักประกัน	ก การค้ำประกันจาก Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย) ข เป็นการค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และ ผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 จากบริษัทฯ และอีกร้อยละ 50 จากผู้ร่วมทุน ค การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ ง การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสัญญาสั่งต่อเรือ	จะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส เท่า ๆกัน แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแล้ว 3 เดือน ก การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในรายได้ตามสัญญา Time Charter กับ Charterer ค การค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และ ผู่ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุนในบริษัทย่อย (แต่ละฝ่ายถือร้อยละ 50) รวมสูงสุดเป็นเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้น จำนวนเงินค้ำประกันสูงสุดส่วนที่เป็นของบริษัทฯ จึงเท่ากับ 4 ล้านเหรียญสหรัฐ ง การจดจำนำหุ้นของบริษัท ABC One Pte. Ltd.(บริษัทย่อย) โดยบริษัทร่วมทุน จ การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินที่ได้รับจากการประกันภัย ฉ การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้รวมทั้งบัญชีชำระคืนของเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทย่อยได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 5.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

งบการเงินสกุลเงินบาทได้ตรวจสอบโดย บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทฯ และมีการสอบทานโดยนักบัญชีอิสระ - บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด จากเหตุผลที่ได้อธิบายในหน้ารายงานก่อนงบการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (แยกแสดงต่างหากในรายงานประจำปีนี้) บริษัทฯ เห็นว่างบการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจะแสดงถึงผลการดำเนินงานสำหรับปีที่แท้จริงและเห็นภาพของบริษัทฯ มากกว่า และรวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน ณ วันที่ในงบดุล

ตามตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้นได้นำมาจากงบการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งสอบทานและรับรองโดย บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2552 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2553 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	184.95	107.13
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	153.50	91.60
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*	**86.04**	**48.12**
ค่าเสื่อมราคา*	14.23	15.58
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	71.81	32.54
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	7.69	9.39
กำไรจากการดำเนินงาน	64.12	23.15
กำไรอื่นที่มิใช่กำไรจากการดำเนินงาน	25.27	14.53
กำไรสุทธิก่อนภาษี	**89.39**	**37.68**
ภาษีเงินได้	1.30	2.52
กำไรสุทธิ	**88.09**	**35.16**
งบดุล		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.51	4.12
เรือเดินทะเล (ราคาทุน)	357.87	342.16
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	21.76	18.16
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	176.89	140.31
สินทรัพย์หมุนเวียน	181.93	144.53
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	227.56	283.51
สินทรัพย์รวม	**644.58**	**665.34**
เงินกู้มีหลักประกัน	128.08	162.97
หนี้สินหมุนเวียน	15.03	14.63
หนี้สินไม่หมุนเวียน	6.46	3.21
รวมหนี้สิน	**149.13**	**175.92**
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	**495.44**	**489.42**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	**0.48**	**0.47**
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	**15%**	**5%**
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	**18%**	**7%**
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	**12.10**	**9.88**
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	**0.26**	**0.33**
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	**0.30**	**0.36**
เงินกู้/ EBITDA	**1.49**	**3.39**
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	**11.19**	**4.65**
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	**11.19**	**5.12**
ผลตอบแทนจากเงินปันผล**	**10%**	**5%**

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 184.95 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2552 เป็น 107.13 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการขายเรือจำนวน 13.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2553 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 153.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 91.60 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการลดลงของจำนวนเรือที่ลดลงในระหว่างปี จากการขายเรือเก่าในกองกำลังเรือบริษัทฯ และรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ที่ลดลงในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 รายได้เฉลี่ยต่อวันที่ลดลง เนื่องจากเรือบางลำมีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดในระหว่างปี และได้ทำสัญญาใหม่ในอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาเช่าเรือที่เคยทำมาในอดีต รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 21 ลำ ในระหว่างปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 33 ลำในปี 2552 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 86.04 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 48.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 13,459 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 12,304 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 ในขณะเดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 5,040 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เนื่องจากจำนวนวันในการเดินเรือลดลงจึงเป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2553 ปรับตัวลดลงจากปี 2552

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 14.23 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 15.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 จากเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่จำนวน 2 ลำในเดือนธันวาคม 2552 และต้นปี 2553 แม้ว่าจำนวนเรือในระหว่างปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 จะลดลง นอกจากนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าเรือจำนวน 5 ลำที่ขายไปนั้นถูกหักมูลค่าจนเหลือแต่ราคาซากก่อนปี 2552 จึงไม่มีผลทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงเนื่องจากรายการขายเรือในปี 2553

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 7.69 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 9.39 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เนื่องจากดอกเบี้ยที่เกิดจาการเบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ลำ ซึ่งนอกจากดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวข้างต้น ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2553 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2553 ค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้มีหลักประกันของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2553 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้สำหรับการจัดหาซื้อเรือมือสอง ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2553 ต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงสินทรัพย์หมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่ต่ำกว่า ทำให้มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.19 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553

จากจำนวนวันในการเดินเรือลดลง ทำให้กำไรจากการดำเนินงานลดลงเท่ากับ 23.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับ 64.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นจาก 1.30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 2.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 ทั้งนี้ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2.51 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เกิดจากรายการกำไรจากการขายเรือ

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงจาก 88.09 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2552 เป็น 35.16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2553

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			**เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	***ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ (สุทธิ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553		
	ราคาทุน	*ส่วนปรับปรุงวิธีส่วนได้เสีย	รวม			เงินลงทุน	**เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	**เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น											
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	1,116,960	549,131	567,829	1,116,960	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว											
ISPL – Haldia	2,037,650	2,084,853	4,122,503	-	4,122,503	-	-	-	4,122,503	-	4,122,503
รวมทั้งหมด	**2,910,377**	**1,761,257**	**4,671,634**	**567,829**	**5,239,463**	**549,131**	**567,829**	**1,116,960**	**4,122,503**	**-**	**4,122,503**

* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ “สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ”

*** ค่าเผื่อสำหรับ “เงินลงทุนในหุ้นสามัญ” แสดงรายการในรูปของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่น ๆ แสดงรายการในรูปของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัย จะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2553 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ลดลงจำนวน 37.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง จากการจ่ายเงินงวดตามสัญญาสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 4 ลำในประเทศจีน เป็นจำนวน 29.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และการชำระค่าซื้อหุ้นจำนวน 6.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับ 4 บริษัท SPCs (ดังที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ 3.3) และการจ่ายเงินปันผลจำนวน 40.39 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2553 ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมด ลดลงจำนวน 0.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) จึงไม่มีปัญหาใด ๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือและรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว

สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อน เนื่องจากการขายเรือและได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 5 ลำ และค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2553 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 21 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของเรือที่ขายในปี 2553 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.4

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดแฮนดี้ไซส์จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทบันทึกเงินงวดที่จ่ายไป ค่าใช้จ่ายในการบริหารเรือ และดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 235.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.1 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บันทึกการจ่ายเงินทุนและดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 11.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 สัญญา เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.2

บริษัทฯ ได้บันทึกรายการชำระค่าซื้อหุ้นและการจ่ายเงินงวด จำนวน 36.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นต้นทุนของสินทรัพย์ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดตเวทตัน) ซึ่งสร้างในประเทศจีน โดยการซื้อหุ้นสามัญของ 4 บริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.3

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 รายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล มีจำนวนรวม 283.51 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งแสดงในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ในงบการเงิน

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2553 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันจำนวน 162.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งรวมสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 113.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น ซึ่งจ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในการจ่ายเงินค่าต่อเรืองวดที่สองและงวดที่สาม สำหรับเรือ 12 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.1 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 1,502.35 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสอง ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.2 โดยบริษัทฯ ได้ทำรายการswap จากเงินบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.2 มีค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 1.64 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอน บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ (ร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุน) เป็นจำนวน 2.85 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ สำหรับจ่ายอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 149.13 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 เป็น 175.92 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553

ส่วนของผู้ถือหุ้น

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 35.16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2553 จำนวน 40.39 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (1.25 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2552) และการลดลงสุทธิในส่วนเกินทุนจากการตีราคา และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.79 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 489.42 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงจำนวน 6.02 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจาก 0.48 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2552 เป็น 0.47 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2553

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

ความเสี่ยงด้านสินเชื่อของบริษัทฯ เป็นไปในทางที่ดีขึ้นตั้งแต่มีการปรับโครงสร้างหนี้ในปี 2543 กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมในระหว่างปี 2553 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2553 จำนวน 162.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทำให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ระดับหนี้สินของบริษัทฯ (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อยู่ที่ 3.39

เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมหนี้สินของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) เพิ่มขึ้นเป็น 0.36 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จาก 0.30 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2553 อยู่ที่ 4.65 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ปี 2543 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 อยู่ที่ 5.12 เท่า อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่หรือความสามารถในการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือของบริษัทฯ

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2553 ลดลงประมาณร้อยละ 45 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินเรือสุทธิสำหรับปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของจำนวนเรือในระหว่างปี เนื่องจากการขายเรือเก่าในกองเรือของบริษัทฯ การลดลงของรายได้จากการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) และการลดลงของอัตราแลกเปลี่ยนในเงินบาท/เงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากการแปลงค่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นสกุลเงินบาท อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นเงินบาทในปี 2553 ลดลงร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 ดังนั้นรายได้และค่าใช้จ่ายทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2553 ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 จากรายงานการแปลงค่าเงินในสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท

ในระหว่างปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงประมาณร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ซึ่งนอกเหนือจากอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาท/สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแล้ว มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของจำนวนวันในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ

ในระหว่างปี 2553 ต้นทุนในการเดินเรือรวมลดลงประมาณร้อยละ 49 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมลดลงมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในระหว่างปี 2553 ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2553 ลดลงประมาณร้อยละ 45 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือในระหว่างปีลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตามอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69 มาเป็นร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการลดลงของต้นทุนในการดำเนินงาน นอกจากนี้การลดลงของรายได้จากการเดินเรือ ทำให้รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ระหว่างปี 2553 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2553 ลดลงจำนวน 60.00 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 จากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลในส่วนการลดลงของโบนัสค้างจ่ายที่ตั้งจากกำไรสุทธิที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 35.58 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 เนื่องจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับการซื้อเรือจำนวน 2 ลำในระหว่างเดือนธันวาคม 2552 และต้นปี 2553 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2553 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2553 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2553 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้สำหรับการจัดหาซื้อเรือมือสอง (ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.3) ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ได้บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2553 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 โดยเป็นผลมาจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 5 ลำในปี 2553

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2553 ลดลงจาก 934.61 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 796.56 ล้านบาทในปี 2553 มีสาเหตุมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 โดยเป็นผลมาจากการขายเรือเก่าจำนวน 5 ลำในปี 2553

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 112.24 ล้านบาทสำหรับปี 2553 โดยมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 43.63 ล้านบาทสำหรับปี 2552 รายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์หมุนเวียนสุทธิในสกุลดอลล่าร์สหรัฐมาเป็นเงินบาทในราคาที่ต่ำกว่า และการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐ ณ 31 ธันวาคม 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2552 ทำให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 904.69 ล้านบาทสำหรับปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 3,047.06 ล้านบาทในปี 2552

8.2 การวิเคราะห์งบดุล

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ลดลงจำนวน 1,707.01 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2552 เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จากการจ่ายเงินงวดตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำ ในประเทศจีน จำนวน 886.45 ล้านบาท และการชำระค่าซื้อหุ้นจำนวน 205.03 ล้านบาท สำหรับ 4 บริษัท SPCs ในเดือนธันวาคม 2553 (ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3) และเงินปันผลจ่ายจำนวน 1,299.20 ล้านบาท ในระหว่างปี 2553 ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดลดลงจำนวน 8.22 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่องเนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนเนื่องจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 5 ลำ และค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 9,349.33 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทลดลง จากการขายเรือจำนวน 5 ลำ และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือที่จ่ายในระหว่างปีจำนวน 1,634.36 ล้านบาท เป็นเงินที่เบิกถอนจากสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันจากธนาคาร

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 61.06 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ณ สิ้นปี 2553 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันจำนวน 4,929.65 ล้านบาท โดยหลักเป็นสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3,429.54 ล้านบาท ที่จ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในการจ่ายเงินค่าต่อเรืองวดที่สองและสาม สำหรับเรือจำนวน 12 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินสินเชื่อจำนวน 1,502.35 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.2 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) เป็นจำนวน 85.93 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ เพื่อจ่ายให้กับ บริษัท ABG Shipyard Limited (อู่ต่อเรือ) สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายแสดงหักจากวงเงินกู้ตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอน จำนวน 56.87 ล้านบาท

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 5,003.77 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 5,322.14 ล้านบาทในปี 2553 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้มีหลักประกัน ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในตอนต้น

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 904.69 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 1,299.20 ล้านบาท (1.25 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2552) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2553 การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 7.63 ล้านบาทของส่วนเกินทุนจากการตีราคา และผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 16,749.48 ล้านบาท ซึ่งลดลงจำนวน 386.88 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.3 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 986.95 ล้านบาท ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 69 เมื่อเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของปีก่อน เนื่องจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 609.02 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 5 ลำ เป็นจำนวน 827.31 ล้านบาท กระแสเงินสดจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 960.96 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,651.51 ล้านบาท (ซึ่งรวมจำนวนดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ จากการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่) หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,749.58 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 199.10 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือ 1 ลำ ให้กับอู่ต่อเรือ ABG ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 และเบิกเงินจำนวน 768.08 ล้านบาทสำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 1 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 6.2 บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) เป็นจำนวน 85.93 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ เพื่อจ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ดังนั้นในปี 2553 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันทั้งสิ้นจำนวน 1,053.11 ล้านบาท ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 1,299.20 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 519.22 ล้านบาท กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดี และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มี และการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายในและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553

ในนามของคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

ดูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

27 มกราคม 2554

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าไม่ได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศแห่งหนึ่งที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมนี้ ซึ่งมียอดสินทรัพย์คิดเป็นร้อยละ 11.85 ของยอดสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และยอดรายได้และกำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละ 3.61 และร้อยละ 5.21 ของยอดรายได้และกำไรสุทธิรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน ตามลำดับ งบการเงินของบริษัทย่อยดังกล่าวตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น โดยข้าพเจ้าได้รับรายงานของผู้สอบบัญชีนั้นและความเห็นของข้าพเจ้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินของรายการต่าง ๆ ของบริษัทย่อยดังกล่าวซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมได้ถือตามรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นนั้น งบการเงินรวมของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่นในสำนักงานเดียวกันกับข้าพเจ้า ซึ่งเสนอรายงานไว้อย่างไม่มีเงื่อนไขต่องบการเงินดังกล่าวตามรายงานลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึง ความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวประกอบกับรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นที่กล่าวถึงในวรรคแรกให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

จากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้าและรายงานของผู้สอบบัญชีอื่น ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สุมาลี รีวราบัณฑิต
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3970

บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพฯ: 27 มกราคม 2554

งบดุล

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2553	2552	2553	2552
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6, 20	4,210,310,366	5,876,282,201	2,031,531,929	2,274,181,628
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ	7	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	8	33,855,480	42,078,391	-	-
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	9	-	-	317,567,591	282,681,149
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	10	-	-	1,914,401,940	2,119,480,660
น้ำมันเชื้อเพลิง		5,688,873	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		42,573,234	54,093,717	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		8,265,020	35,304,785	-	-
อื่น ๆ		36,014,929	35,959,713	16,199,556	18,475,916
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		86,853,183	125,358,215	16,199,556	18,475,916
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,336,707,902	6,043,718,807	4,279,701,016	4,694,819,353
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ	12	-	-	5,752,026,341	5,703,026,841
เงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกัน	13	-	-	33	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14	163,110,453	143,219,374	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	15	10,130,430	10,130,430	10,130,430	10,130,430
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	11	-	-	256,553,865	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สุทธิ		109,419,261	-	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	16	7,518,077,759	7,780,922,468	12,033,119	17,222,574
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	17	37,109,623	46,911,635	37,109,623	46,911,635
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	18	9,517,340,798	7,809,282,007	8,081,916,657	7,809,282,007
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย - สุทธิ	19	376,807,655	291,253,234	372,547,063	291,253,234
เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14.2	-	11,538,699	-	-
อื่น ๆ		2,921,834	3,152,306	2,395,192	2,615,865
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		9,934,179,910	8,162,137,881	8,493,968,535	8,150,062,741
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		17,734,917,813	16,096,410,153	14,524,712,323	13,880,442,586
รวมสินทรัพย์		**22,071,625,715**	**22,140,128,960**	**18,804,413,339**	**18,575,261,939**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบดุล (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2553	2552	2553	2552
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้า		11,099,641	44,727,575	658,178	2,363,783
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	9	-	-	3,016,658,963	2,183,872,302
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล	20	-	29,158,895	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		47,682,723	79,029,033	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19, 22	147,610,132	14,863,823	24,100,228	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		41,290,184	49,382,671	-	-
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	21	137,113,895	165,690,296	126,013,506	152,196,487
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		32,390,928	45,489,571	8,849,027	9,119,622
ประมาณการภาษีเงินได้นิติบุคคล		3,934,172	24,631,203	-	-
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย		4,023,118	31,427,877	2,438,019	30,273,349
อื่นๆ		17,540,232	19,347,683	8,898,292	4,378,906
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น		236,292,529	335,969,301	146,198,844	195,968,364
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**442,685,025**	**503,748,627**	**3,187,616,213**	**2,382,204,449**
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	21	76,645,113	173,011,023	70,382,541	159,089,829
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล		20,768,114	42,050,177	-	-
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สุทธิ		-	8,124,620	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19, 22	4,782,042,586	4,276,834,978	3,386,349,054	3,578,235,298
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**4,879,455,813**	**4,500,020,798**	**3,456,731,595**	**3,737,325,127**
รวมหนี้สิน		**5,322,140,838**	**5,003,769,425**	**6,644,347,808**	**6,119,529,576**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบดุล (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2553	2552	2553	2552
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ส่วนเกินทุน					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		411,429,745	411,429,745	411,429,745	411,429,745
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์					
ของบริษัทย่อย - สุทธิ	23	147,287,957	203,452,059	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน		(25,251,684)	(22,850,674)	-	-
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	24	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	24	518,120,000	513,220,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	25	14,335,865	37,782,784	14,335,865	37,782,784
ยังไม่ได้จัดสรร		14,333,075,039	14,652,874,052	10,418,381,449	10,690,601,362
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		16,714,915,394	17,111,826,438	12,160,065,531	12,455,732,363
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย		34,569,483	24,533,097	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		**16,749,484,877**	**17,136,359,535**	**12,160,065,531**	**12,455,732,363**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		**22,071,625,715**	**22,140,128,960**	**18,804,413,339**	**18,575,261,939**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2553	2552	2553	2552
รายได้					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		2,810,420,920	5,109,100,239	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		142,682,920	414,544,962	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		2,953,103,840	5,523,645,201	-	-
รายได้จากการให้บริการ	9	10,379,268	16,753,312	71,462,855	150,529,957
กำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	16	390,280,114	760,279,523	-	71,428
ดอกเบี้ยรับ	9	25,978,190	38,065,092	20,571,310	20,794,985
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	43,626,627	-	-
รายได้อื่น		426,247	26,508,055	5,166	2,145,200
เงินปันผลรับ	9, 12	-	-	1,530,297,884	4,700,110,297
รวมรายได้		**3,380,167,659**	**6,408,877,810**	**1,622,337,215**	**4,873,651,867**
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		847,171,526	1,500,155,882	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		20,905,339	106,262,509	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง		5,173,942	105,422,379	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		873,250,807	1,711,840,770	-	-
ค่าเสื่อมราคา	16	796,564,123	934,609,148	8,560,840	9,285,209
ต้นทุนการให้บริการ		4,818,692	9,614,509	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9	195,347,791	255,345,894	169,330,819	209,618,020
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		104,135,693	138,106,205	98,006,255	122,848,778
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		15,288,747	9,698,521	-	1,124,608
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		112,243,482	-	120,353,284	3,866,778
รวมค่าใช้จ่าย		**2,101,649,335**	**3,059,215,047**	**396,251,198**	**346,743,393**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2553	2552	2553	2552
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล		**1,278,518,324**	**3,349,662,763**	**1,226,086,017**	**4,526,908,474**
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14.1	19,520,139	22,317,306	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล		**1,298,038,463**	**3,371,980,069**	**1,226,086,017**	**4,526,908,474**
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(301,394,253)	(265,811,637)	(222,557,277)	(253,961,304)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล		**996,644,210**	**3,106,168,432**	**1,003,528,740**	**4,272,947,170**
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	27	(81,922,286)	(45,536,596)	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี		**914,721,924**	**3,060,631,836**	**1,003,528,740**	**4,272,947,170**
การแบ่งปันกำไรสุทธิ					
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่		904,685,426	3,047,056,978	1,003,528,740	4,272,947,170
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย		10,036,498	13,574,858	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี		**914,721,924**	**3,060,631,836**	**1,003,528,740**	**4,272,947,170**
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	**29**				
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่		0.87	2.93	0.97	4.11

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม											
	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่											
						กำไรสะสม						
						จัดสรรแล้ว						
						สำรองตามกฎหมาย		สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม				
หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย	ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	บริษัทฯ	บริษัทย่อย		ยังไม่ได้จัดสรร	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,711,800	120,183,371	103,952,060	496,020,000	24,692,961	13,694,533,528	16,166,489,877	10,958,869	16,177,448,746
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น:												
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	-	-	-	(143,034,045)	-	-	-	-	(143,034,045)	-	(143,034,045)
เพิ่มขึ้นจากการตีราคาสินทรัพย์ 16, 23	-	-	-	120,053,134	-	-	-	-	-	120,053,134	-	120,053,134
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยสำหรับปี 23	-	-	-	(20,312,875)	-	-	-	-	20,313,505	630	(630)	-
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	99,740,259	(143,034,045)	-	-	-	20,313,505	(22,980,281)	(630)	(22,980,911)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	3,047,056,978	3,047,056,978	13,574,858	3,060,631,836
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้สำหรับปี	-	-	-	99,740,259	(143,034,045)	-	-	-	3,067,370,483	3,024,076,697	13,574,228	3,037,650,925
จัดสรรสำรองตามกฎหมาย 24	-	-	-	-	-	-	17,200,000	-	(17,200,000)	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ 25	-	-	-	-	-	-	-	13,089,823	(13,089,823)	-	-	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ 32	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,078,740,136)	(2,078,740,136)	-	(2,078,740,136)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	**1,039,520,600**	**411,429,745**	**172,445,812**	**203,452,059**	**(22,850,674)**	**103,952,060**	**513,220,000**	**37,782,784**	**14,652,874,052**	**17,111,826,438**	**24,533,097**	**17,136,359,535**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	203,452,059	(22,850,674)	103,952,060	513,220,000	37,782,784	14,652,874,052	17,111,826,438	24,533,097	17,136,359,535
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น:												
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	-	-	-	(2,401,010)	-	-	-	-	(2,401,010)	-	(2,401,010)
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยสำหรับปี 23	-	-	-	(56,164,102)	-	-	-	-	56,164,214	112	(112)	-
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	(56,164,102)	(2,401,010)	-	-	-	56,164,214	(2,400,898)	(112)	(2,401,010)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	904,685,426	904,685,426	10,036,498	914,721,924
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้สำหรับปี	-	-	-	(56,164,102)	(2,401,010)	-	-	-	960,849,640	902,284,528	10,036,386	912,320,914
จัดสรรสำรองตามกฎหมาย 24	-	-	-	-	-	-	4,900,000	-	(4,900,000)	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ 25	-	-	-	-	-	-	-	(23,446,919)	23,446,919	-	-	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ 32	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,299,195,572)	(1,299,195,572)	-	(1,299,195,572)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	**1,039,520,600**	**411,429,745**	**172,445,812**	**147,287,957**	**(25,251,684)**	**103,952,060**	**518,120,000**	**14,335,865**	**14,333,075,039**	**16,714,915,394**	**34,569,483**	**16,749,484,877**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินเฉพาะกิจการ						
					กำไรสะสม			
					จัดสรรแล้ว			
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	สำรองตามกฎหมาย	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551		1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	24,692,961	8,509,484,151	10,261,525,329
กำไรสุทธิสำหรับปี		-	-	-	-	-	4,272,947,170	4,272,947,170
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ	25	-	-	-	-	13,089,823	(13,089,823)	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	32	-	-	-	-	-	(2,078,740,136)	(2,078,740,136)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552		**1,039,520,600**	**411,429,745**	**172,445,812**	**103,952,060**	**37,782,784**	**10,690,601,362**	**12,455,732,363**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552		1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	37,782,784	10,690,601,362	12,455,732,363
กำไรสุทธิสำหรับปี		-	-	-	-	-	1,003,528,740	1,003,528,740
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ	25	-	-	-	-	(23,446,919)	23,446,919	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	32	-	-	-	-	-	(1,299,195,572)	(1,299,195,572)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553		**1,039,520,600**	**411,429,745**	**172,445,812**	**103,952,060**	**14,335,865**	**10,418,381,449**	**12,160,065,531**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	996,644,210	3,106,168,432	1,003,528,740	4,272,947,170
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล				
เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	807,490,480	945,195,421	19,487,197	19,871,483
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	15,288,747	9,698,521	-	1,124,608
ตัดจำหน่ายและบริจาคอุปกรณ์และคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์	893	198,980	893	198,980
ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	500	-
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	(390,280,114)	(760,279,523)	140,503	(71,428)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(19,520,139)	(22,317,306)	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	2,658,544	-	2,658,544
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	(21,282,064)	(6,056,564)	-	-
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายเป็นดอกเบี้ยจ่าย	6,214,679	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(478,037,902)	(147,277,207)	(138,036,266)	(71,439,641)
ดอกเบี้ยจ่าย	71,983,192	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(21,553,183)	(30,604,061)	(19,879,609)	(18,539,772)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	966,948,799	3,097,385,237	865,241,958	4,206,749,944
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้า	(9,054,378)	11,421,117	-	-
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(13,119,495)	841,073,193
น้ำมันเชื้อเพลิง	(40,818,639)	(101,540,115)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	39,143,176	99,778,639	6,096,691	10,973,907
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	230,472	170,000	220,672	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(33,521,417)	(71,222,999)	(1,705,130)	(1,088,338)
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	832,786,661	565,040,441
รายได้รับล่วงหน้า	(31,495,386)	(132,863,640)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(78,590,605)	(126,415,743)	(49,501,429)	(8,382,805)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(96,365,910)	(44,839,047)	(88,707,287)	(40,345,547)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	716,476,112	2,731,873,449	1,551,312,641	5,574,020,795
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(107,454,845)	(43,542,340)	(3,820,331)	(8,037,035)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	609,021,267	2,688,331,109	1,547,492,310	5,565,983,760

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3,413,510	-	-	-
ซื้ออุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือเดินทะเล	(960,957,975)	(1,017,346,044)	(3,868,030)	(462,474)
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์	(930,250)	(2,871,500)	(930,250)	(2,871,500)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(1,651,508,412)	(3,016,580,891)	(216,147,434)	(3,016,580,891)
เงินสดรับจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	827,307,252	2,369,562,680	161,154	308,410
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	(92)	-	(49,000,000)	(40,014,500)
ลงทุนเพิ่มในกิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	(33)	-
เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดย บริษัทย่อยลดลง (เพิ่มขึ้น)	11,538,699	(11,538,699)	-	-
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล	-	29,158,895	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	-	(2,029,593,961)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเพิ่มขึ้น	-	-	(275,970,060)	-
ดอกเบี้ยรับ	21,553,183	30,604,061	19,879,609	18,539,772
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,749,584,085)	(1,619,011,498)	(525,875,044)	(5,070,675,144)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(131,772,428)	(61,612,094)	(59,789,236)	(61,612,094)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(110,062,114)	(2,948,050)	(104,381,324)	(2,948,050)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	1,053,105,372	3,741,608,040	199,099,167	3,007,335,540
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(31,298,906)	-	-	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(1,299,195,572)	(2,078,740,136)	(1,299,195,572)	(2,078,740,136)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(519,223,648)	1,598,307,760	(1,264,266,965)	864,035,260
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินลดลง	(6,185,461)	(141,369,911)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,665,971,927)	2,526,257,460	(242,649,699)	1,359,343,876
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	5,876,282,201	3,350,024,741	2,274,181,628	914,837,752
บวก: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของบริษัทย่อย ณ วันที่ซื้อบริษัทย่อย	92	-	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	**4,210,310,366**	**5,876,282,201**	**2,031,531,929**	**2,274,181,628**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มิใช่เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลบลบหนี้กับลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	1,530,297,884	4,700,110,297
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้น	56,164,102	20,312,875	-	-
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	112	630	-	-
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	3,200,761	8,453,843	3,195,662	8,453,843
โอนดอกเบี้ยจ่ายเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	59,550,965	63,727,140	59,492,900	63,727,140
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายโอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	21,293,600	31,322,921	4,326,233	10,513,924
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายให้บริษัทย่อยตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	21,766,947	20,808,997
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายเป็นดอกเบี้ยจ่าย	6,214,679	-	-	-
รายการปรับปรุงระหว่างค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายและเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(6,201,347)	-	(6,201,347)	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่ เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สีลม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 30 มกราคม 2552 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทฯ") บริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทย่อย") บริษัทร่วมและกิจการที่ควบคุมร่วมกันดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม		ร้อยละของสินทรัพย์ที่รวมอยู่ในสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของรายได้ที่รวมอยู่ในรายได้รวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
			2553	2552	2553	2552	2553	2552
			%	%	%	%	%	%
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ								
1. บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.13	-	5.60
2. บริษัท พรีเซียส วิซเซส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.65	1.08	11.03	6.41
3. บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.69	2.68	2.65	1.57
4. บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.80	1.95	4.49	6.47
5. บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.01	-	1.99
6. บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.19	2.30	4.31	2.32
7. บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.03	0.63	4.17	4.64
8. บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.86	0.91	4.15	2.36
9. บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.74	0.85	4.34	2.10
10. บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.70	0.74	4.53	2.38
11. บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	-	-	0.85
12. บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.56	1.71	4.85	3.71
13. บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.46	1.53	4.42	2.38
14. บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.23	3.40	3.66	4.31
15. บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	-	-	1.41
16. บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	0.01	-	3.02
17. บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.30	3.46	2.70	3.75
18. บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.01	-	2.74
19. บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	-	-	1.25
20. บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	0.01	-	1.60
21. บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.07	0.05	0.22
22. บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.63	1.78	4.52
23. บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	-	-	1.46
24. บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.87	0.85	4.74	2.38

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม		ร้อยละของสินทรัพย์ที่รวมอยู่ในสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของรายได้ที่รวมอยู่ในรายได้รวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
			2553	2552	2553	2552	2553	2552
			%	%	%	%	%	%
25. บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.48	3.76	4.17	5.79
26. บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.15	2.27	2.69	3.13
27. บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.91	0.97	3.85	1.67
28. บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.09	1.05	3.48	1.82
29. บริษัท พรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.27	1.15	3.36	1.97
30. บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.30	1.23	3.35	1.96
31. บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.35	1.33	3.25	1.96
32. บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.66	1.70	5.39	2.41
33. บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.02	0.41	2.78	1.95
34. บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.02	0.03	-	3.02
35. บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99	-	-	-	-
36. บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99	-	-	-	-
37. บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
38. บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99	0.56	0.37	0.01	0.01
39. บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเซียส	100.00	100.00	-	-	0.58	0.35
40. บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00	6.98	12.47	0.37	0.32
41. บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	99.99	99.99	0.03	0.04	-	0.01
42. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99	0.95	1.25	0.28	0.26
43. บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
44. บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิ่ง พีทีอี ลิมิเตด	มารีน คอนสตรัคชั่น*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
45. บริษัท พีเอสแอล บัลค์ เทอร์มิเนอร์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี**	เมอริเซียส	-	100.00	-	-	-	-
46. บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเซียส	100.00	100.00	-	-	-	-
47. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	เมอริเซียส	100.00	100.00	0.74	0.70	-	-
48. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06	0.86	1.02	4.83	2.75
49. บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
50. บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-	-	-	-	-
51. บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 6 พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-	1.34	-	-	-
52. บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 7 พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-	1.34	-	-	-
53. บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 8 พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-	0.67	-	-	-
54. บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 9 พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-	0.67	-	-	-
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน								
55. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคร์เออร์ พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	50.00	-	-	-	-	-
บริษัทย่อยของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน								
56. บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	-	0.80	-	-	-
57. บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	-	0.39	-	-	-
58. บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	-	0.39	-	-	-
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
59. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	-	-	-	-

*หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

**หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศเมอริเซียสได้อนุมัติการเลิกกิจการของบริษัทนี้ในปี 2553

ข) บริษัทฯจัดทำงบการเงินโดยรวมบริษัทย่อยทั้งหมดในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่ได้มา ซึ่งเป็นวันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันโดยวิธีรวมสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายในการร่วมค้าเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทฯ (วิธีรวมตามสัดส่วน)

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง

ค) งบการเงินของบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับบริษัทฯ

ง) สินทรัพย์และหนี้สินตามงบการเงินของบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันซึ่งจัดตั้งในต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล ส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยรายเดือน ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่าดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในส่วนของ ผู้ถือหุ้น

จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการที่ควบคุมร่วมกันได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้ตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้นในกิจการที่ควบคุมร่วมกันแล้ว

ฉ) ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยคือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบดุลรวม

2.3 บริษัทฯได้จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันตามวิธีราคาทุน

3. การประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีใหม่

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ตามรายละเอียดข้างล่างนี้

ก) มาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 (เว้นแต่แม่บทการบัญชีซึ่งมีผลบังคับใช้ทันที)

แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2552)	
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2552)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2552)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2552)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2552)	สัญญาก่อสร้าง

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552)	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2552)	รายได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 26	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2552)	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2552)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2552)	ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2552)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2552)	งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2552)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2552)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 6	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15	สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

ข) มาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชีข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินสำหรับปีที่เริ่มใช้มาตรฐานการบัญชีดังกล่าว ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีดังต่อไปนี้ที่ฝ่ายบริหารคาดว่าจะมีผลกระทบต่องบการเงินในปีที่นำมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้กิจการรับรู้ผลประโยชน์ที่ให้กับพนักงานเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกิจการได้รับบริการจ้างงานจากพนักงานแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการจะต้องประเมินและบันทึกหนี้สินเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน

เนื่องจากเกษียณอายุ โดยใช้การคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯรับรู้ผลประโยชน์ที่ให้กับพนักงานดังกล่าวเมื่อเกิดรายการ การนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาถือปฏิบัติในปี 2554 จะมีผลทำให้กำไรสะสมยกมาต้นปีลดลงประมาณ 57.00 ล้านบาท

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้กิจการระบุผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากความแตกต่างของมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินระหว่างเกณฑ์ทางบัญชีและภาษีอากร เพื่อรับรู้ผลกระทบทางภาษีเป็นสินทรัพย์หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

บริษัทฯเลือกที่จะนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาถือปฏิบัติในปี 2554 การนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาถือปฏิบัติในปี 2554 จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกำไรสะสมของบริษัทฯ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้บริษัทฯระบุสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงานตามเงื่อนไขที่ระบุในมาตรฐานและบริษัทฯต้องบันทึกรายการบัญชี แสดงฐานะการเงินและวัดผลการดำเนินงานในสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงานนั้น ซึ่งอาจไม่ใช่สกุลเงินบาท

บริษัทฯเลือกที่จะนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาถือปฏิบัติในปี 2554 การนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาถือปฏิบัติในปี 2554 จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกำไรสะสมของบริษัทฯ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือ (ประกอบด้วย รายได้ค่าเช่าเรือ (Hire income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้ค่าระวางเรือ (Freight income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)) และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องบันทึกบัญชีตามเกณฑ์คงค้าง

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน จะถูกบันทึกเป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดินและอาคารชุดแสดงมูลค่าตามราคาที่ตีใหม่หักค่าเสื่อมราคาสะสม (สำหรับอาคารชุด) เรือเดินทะเลและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

บริษัทย่อยแห่งหนึ่งบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของที่ดินและอาคารชุดในราคาทุน ณ วันที่ได้สินทรัพย์มา หลังจากนั้นบริษัทย่อยดังกล่าวจัดให้มีการประเมินราคาที่ดินและอาคารชุดโดยผู้ประเมินราคาอิสระและบันทึกสินทรัพย์ดังกล่าวในราคาที่ตีใหม่ ทั้งนี้ บริษัทย่อยจัดให้มีการประเมินราคาสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นครั้งคราวเพื่อมิให้ราคาตามบัญชี ณ วันที่ในงบดุลแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรมอย่างมีสาระสำคัญ

บริษัทย่อยบันทึกส่วนต่างซึ่งเกิดจากการตีราคาสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

- บริษัทย่อยบันทึกราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ในบัญชี “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” ในส่วนของผู้ถือหุ้นในงบดุล อย่างไรก็ตาม หากสินทรัพย์นั้นเคยมีการตีราคาลดลงและบริษัทย่อยได้รับรู้ราคาที่ลดลงเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนแล้ว ส่วนที่เพิ่มจากการตีราคาใหม่นี้จะถูกรับรู้เป็นรายได้ไม่เกินจำนวนที่เคยลดลง ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนปีก่อนแล้ว
- บริษัทย่อยรับรู้ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ลดลงจากการตีราคาใหม่เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากสินทรัพย์นั้นเคยมีการตีราคาเพิ่มขึ้นและยังมียอดคงค้างของบัญชี “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” อยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนที่ลดลงจากการตีราคาใหม่จะถูกนำไปหักออกจาก “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” ไม่เกินจำนวนซึ่งเคยตีราคาเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ชนิดเดียวกัน และส่วนที่เกินจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

บริษัทฯตัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อบริษัทฯตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนหรือราคาที่ตีใหม่ของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าซาก โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณดังนี้

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์	5 - 25 ปี
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี
ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน	
ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน	

4.8 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดจากเงินกู้ยืมที่นำไปใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการทำให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้หรือขาย ได้นำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืมอื่น ๆถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจตามมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์นั้น ณ วันที่ซื้อธุรกิจ ส่วนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการอื่น บริษัทฯจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์นั้นตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีดังนี้

คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์	5 ปี และ 10 ปี

4.10 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายรวมอยู่ในการคำนวณต้นทุนการกู้ยืม

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับ บริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 เงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลืออยู่ ณ วันที่ในงบดุลแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันที่ในงบดุล บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯและบริษัทย่อยหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมิน

มูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ บริษัทฯและบริษัทย่อยประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นที่ดินและอาคารชุดซึ่งใช้วิธีการตีราคาใหม่และได้บันทึกส่วนเกินทุนจากการตีราคาใหม่ไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกินไปกว่าส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่เคยบันทึกไว้

หากในการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ มีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่รับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น และจะกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่รับรู้ในงวดก่อนก็ต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้กำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนภายหลังจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าครั้งล่าสุด โดยมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นจากการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าต้องไม่สูงกว่ามูลค่าตามบัญชีที่ควรจะเป็นหากกิจการไม่เคยรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงวดก่อน ๆ บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์โดยรับรู้ไปยังงบกำไรขาดทุนทันที เว้นแต่สินทรัพย์นั้นแสดงด้วยราคาที่ตีใหม่ การกลับรายการส่วนที่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีที่ควรจะเป็นถือเป็นการตีราคาสินทรัพย์เพิ่ม

4.15 ผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมและกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

4.16 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือโดยบันทึกตามมูลค่าประมาณการความเสียหายสูงสุดที่บริษัทย่อยต้องรับผิดชอบหลังจากที่ได้พิจารณามูลค่าความเสียหายที่จะได้รับคืนจากบริษัทประกันตามที่ระบุไว้ในสัญญากรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง

4.17 ภาษีเงินได้

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรสุทธิทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร

บริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทฯจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทฯจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง และข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารใช้ประมาณอายุ การใช้งานและมูลค่าซากเมื่อเลิกใช้งานของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการใช้งานและมูลค่าซากหากมีการเปลี่ยนแปลง

บริษัทย่อยแห่งหนึ่งแสดงที่ดินและอาคารชุดด้วยราคาที่ตีใหม่ มูลค่ายุติธรรมจากการตีราคาใหม่ได้ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้มีการพิจารณาข้อสมมติและประมาณการเพื่อให้ผู้ประเมินราคาอิสระใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือ หน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้น ๆ

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
เงินสด	633	693	622	682
เงินฝากธนาคาร	4,209,677	5,848,089	2,030,910	2,246,000
ตั๋วแลกเงิน	-	27,500	-	27,500
รวม	**4,210,310**	**5,876,282**	**2,031,532**	**2,274,182**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เงินฝากออมทรัพย์ เงินฝากประจำ และตั๋วแลกเงินมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.14 ถึง 2.00 ต่อปี (2552: ร้อยละ 0.16 ถึง 1.22 ต่อปี)

7. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2553 พันอินเดียรูปี	2552 พันอินเดียรูปี	2553 %	2552 %	2553	2552	2553	2552
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	64,592	64,592	50.00	50.00	31,716	31,716	19,365	19,365
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(19,365)	(19,365)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

บริษัทย่อย (บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) จำกัด) บันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นในประเทศอินเดีย ตามวิธีส่วนได้เสียจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2543 เท่านั้น เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯมีความตั้งใจที่จะเสนอขายเงินลงทุนดังกล่าว ดังนั้น จึงได้จัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวน ปัจจุบันบริษัทร่วมอยู่ระหว่างดำเนินการชำระบัญชีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศอินเดีย

8. ลูกหนี้การค้า

ยอดคงเหลือของบัญชีลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 แยกตามอายุหนี้ที่คงค้าง นับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2553	2552
อายุหนี้ค้างชำระ		
ไม่เกิน 3 เดือน	32,941	29,378
3 - 6 เดือน	-	1,528
6 - 12 เดือน	914	15,422
มากกว่า 12 เดือน	18,917	8,944
รวม	52,772	55,272
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(18,917)	(13,194)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	**33,855**	**42,078**

9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2553	2552	2553	2552	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	44,658	69,432	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	24,992	71,732	ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าจากเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า	-	-	-	9,366	ร้อยละ 5 ของเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าตามที่ประกาศจ่าย
เงินปันผลรับ	-	-	1,530,298	4,700,110	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.70 ต่อปี (2552: ร้อยละ 0.50 ต่อปี)
ดอกเบี้ยรับ	-	-	8,090	5,293	
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	9,333	9,297	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับกิจการที่ควบคุมร่วมกัน					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้นแล้ว)					
รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือเดินทะเล	907	-	1,813	-	200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำตามสัญญาซึ่งเป็นไปตามธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	3,414	-	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตั๋วเครื่องบินจ่าย	9,351	14,579	3,709	3,034	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	5,769	6,145	4,457	4,831	ราคาตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	4,617	-	3,896	-	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 มีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		
บริษัทย่อย		
บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	-	9,509
บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	33,169	-
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	202	182
บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	128	108
บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	1,143	1,059
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	17,701	7,151
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) ลิมิเตด	109,880	120,756
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	15,120	15,810

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	130,532	127,746
บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	665	360
รวม	308,540	282,681
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน		
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	9,028	-
รวมลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	**317,568**	**282,681**
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		
บริษัทย่อย		
บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	255,808	301,948
บริษัท พรีเซียส วิซเซส จำกัด	217,037	124,193
บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	23,090	35,847
บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	77,031	-
บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	67,436	90,827
บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	84,723	5,355
บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	114,775	57,538
บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	97,259	31,044
บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	96,895	38,514
บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	92,352	68,285
บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	114,754	114,825
บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	94,983	35,396
บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	88,151	43,963
บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	48,380	44,393
บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	93,756	94,010
บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	92,218	92,388
บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	1	35,815
บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	83,806	88,189
บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	93,490	93,455
บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	110,841	107,660
บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	78,647	78,886
บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	100,784	28,668
บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	75,426	88,232
บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	93,011	59,411
บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	107,859	76,292
บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	-	9,779
บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด	99,630	28,591
บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	52,104	25,764
บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด	30,373	32,658
บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	24,006	23,636
บริษัท พรีเซียส รีสอร์ท จำกัด	44,615	40,152
บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	55,830	30,540
บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	76,999	42,601
บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	69,347	69,476
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	161,242	45,541
รวมเจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	**3,016,659**	**2,183,872**

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯและกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันไม่มีการคิดดอกเบี้ย

10. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯถือหุ้นทั้งหมดเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 63.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (2552: 63.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.70 ต่อปี (2552: ร้อยละ 0.50 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2552	เพิ่มขึ้น	ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน	2553
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย				
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	**2,119,481**	**-**	**(205,079)**	**1,914,402**

11. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 8.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินสนับสนุนจากบริษัทฯที่จ่ายให้แก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันตามสัดส่วนที่บริษัทถือหุ้น (ร้อยละ 50) กิจการที่ควบคุมร่วมกันได้รับเงินจำนวนที่เท่ากันนี้จากผู้ร่วมค้าอีกฝ่ายด้วย เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจ่ายไปเพื่อให้บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ 3 บริษัทซึ่งกิจการที่ควบคุมร่วมกันถือหุ้นอยู่นำไปจ่ายชำระเงินงวดให้แก่ผู้รับต่อเรือตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2552	เพิ่มขึ้น	ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน	2553
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	**-**	**275,970**	**(19,416)**	**256,554**

12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
			%	%				
บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด	250,000	250,000	99.99	99.99	250,000	250,000	45,000	255,000
บริษัท พรีเซียส วิชเซส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	230,000	230,000	345,000	289,800
บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	260,000	260,000	26,000	39,000
บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	230,000	230,000	23,000	482,999
บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	84,000	-	142,799
บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	234,000	234,000	-	93,600
บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด	99,000	99,000	99.99	99.99	99,000	99,000	188,099	257,399
บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	100,000	100,000	30,000	120,000
บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	105,000	105,000	36,750	31,500
บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	175,000	175,000	35,000	70,000
บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	100,000	100,000	-	115,000
บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	205,000	205,000	20,500	174,250
บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	144,000	144,000	50,400	7,200
บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	366,000	366,000	54,900	183,000
บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	84,000	-	50,400
บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	74,000	74,000	99.99	99.99	74,000	74,000	-	210,899
บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	379,000	379,000	56,850	151,600
บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	73,000	73,000	99.99	99.99	73,000	73,000	-	197,099
บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	76,000	76,000	99.99	99.99	76,000	76,000	-	110,200
บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	96,000	96,000	-	81,600
บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	80,000	80,000	-	68,000
บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	84,000	100,800	226,799
บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	80,000	80,000	-	76,000
บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	200,000	200,000	60,000	90,000
บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	98,000	99.99	99.99	147,000	98,000	110,250	328,299
บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	217,000	217,000	65,100	260,400
บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	-	35,000
บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	-	42,000
บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	28,000	63,000
บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	35,000	42,000
บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	28,000	56,000
บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	170,000	170,000	85,000	76,500
บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	71,100	71,100	99.99	99.99	71,100	71,100	106,649	78,210
บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	68,100	68,100	99.99	99.99	68,099	68,099	-	194,084
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	648	648	-	-
บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	4,199	4,199	-	-
บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	0.0365	0.0365	-	-
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	250	250	-	-
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	250	250	-	135
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	363,338	363,338	-	338
บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	99.99	99.99	250	250	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	206,995	206,995	-	-
บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	0.0345	0.0345	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					5,757,124	5,708,124	**1,530,298**	**4,700,110**
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(5,098)	(5,097)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					**5,752,026**	**5,703,027**		

บริษัทฯได้นำเงินปันผลรับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบดุล

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ (บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด) ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยบริษัทฯได้ซื้อเงินลงทุนเพิ่ม ณ วันนั้นด้วยมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 49.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯในประเทศสิงคโปร์ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท Oswal Shipping Pte. Limited (ผู้ขาย) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ และเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (บริษัทเอสพีซี) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (บริษัทละ 1.00 เหรียญสิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัทเอสพีซี 4 บริษัทคือ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 6 พีทีอี ลิมิเตด บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 7 พีทีอี ลิมิเตด บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 8 พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 9 พีทีอี ลิมิเตด บริษัทเอสพีซีแต่ละบริษัทมีสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 1 ลำกับบริษัท Wuhan Guoyu Logistics Group Co. Ltd และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd (ทั้งสองบริษัทรวมเรียกว่าอู่ต่อเรือ) รายการโอนหุ้นในบริษัทเอสพีซีให้แก่ผู้ซื้อได้เสร็จสิ้นในเดือนธันวาคม 2553 ด้วยมูลค่าซื้อหุ้นในบริษัทเอสพีซี 4 บริษัทเป็นจำนวนเงินรวม 6,800,004 เหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือบริษัทละ 1,700,001 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ราคาซื้อดังกล่าวจ่ายให้แก่ผู้ขายเป็นรายงวดตามที่ระบุในสัญญาภายหลังจากที่บริษัทเอสพีซีได้รับหนังสือค้ำประกันธนาคารจากอู่ต่อเรือ ดังนั้น ทำให้บริษัทเอสพีซีทั้ง 4 บริษัทเป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯตั้งแต่วันที่มีการโอนหุ้นเสร็จสิ้น

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 เงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2552 บริษัทฯได้ซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อยในประเทศ 37 บริษัท โดยซื้อหุ้นเพิ่มบริษัทละ 4 หุ้น ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ อย่างไรก็ตาม การซื้อหุ้นดังกล่าวมิได้ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัทย่อยเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 บริษัทย่อยในประเทศ (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด) ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยบริษัทฯได้ซื้อเงินลงทุนเพิ่มตามสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันนั้นด้วย มูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรวม 40.00 ล้านบาท

13. เงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

13.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2553 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาร่วมทุน (Joint Venture Agreement) โดยมีสัดส่วนเท่ากัน กับบริษัท Varada Marine Pte. Limited (เดิมชื่อ “บริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัท PFS Shipping (India) Limited ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG ประเทศอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำตามสิ่งที่ได้ลงนามและการปฏิบัติตามบันทึกความเข้าใจและสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลระยะยาวตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบ งบการเงินข้อ 33.4 รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่น ๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย ตามสัญญาร่วมทุนกิจการที่ควบคุมร่วมกันในรูปบริษัทได้ถูกจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ ชื่อ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทเอบีซี”) และเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2553 บริษัทฯได้ลงทุนในบริษัท เอบีซี ในสัดส่วนร้อยละ 50 โดยซื้อหุ้นจำนวน 1 หุ้น ในมูลค่าที่ตราไว้ในราคา 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา รายละเอียดของเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	ลักษณะธุรกิจ	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	
		2553	2552	2553	2552	2553	2552
		ร้อยละ	ร้อยละ				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	50	-	33	-	33	-

13.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบการเงินรวมได้รวมส่วนได้เสียในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯมีอยู่ใน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด โดยคิดตามสัดส่วนของการร่วมทุนดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	31 ธันวาคม 2553
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,086
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	343,887
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	4,261
รวมสินทรัพย์	350,234
หนี้สินหมุนเวียน	1,776
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	83,107
รวมหนี้สิน	84,883
สินทรัพย์สุทธิ	**265,351**

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553
รายได้	15
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(499)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	1
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(7)
ขาดทุนสุทธิ	**(490)**

เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2553 บริษัท เอบีซีได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (บริษัทย่อยเอสพีวี) จำนวน 3 บริษัท ซึ่งบริษัท เอบีซี ถือหุ้นทั้งหมด ได้แก่ บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งบริษัทย่อยเอสพีวีเหล่านี้เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ โดยบริษัทย่อยเอสพีวีแต่ละบริษัทถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์หนึ่งลำ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวสำหรับให้เช่าเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำที่บริษัทฯกับบริษัท Ultratech Cement Limited ซึ่งอยู่ในมุมไบ ประเทศอินเดีย ได้ลงนามเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บริษัทย่อยเอสพีวีแต่ละบริษัทซึ่งถือหุ้นโดยบริษัท เอบีซี มีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา

14. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

14.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2553	2552	2553	2552	2553	2552
			%	%				
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	87,701	87,701	163,110	143,219

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2553	2552	2553	2552
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	3,414	-	19,520	22,317

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552 ซึ่งผ่านการสอบทานจากผู้สอบบัญชีของบริษัทร่วมแล้ว

14.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน		หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน		รายได้รวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน		กำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี								
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	440,580	440,580	739,866	837,200	184,961	314,511	538,119	455,557	87,143	99,631

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551 บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด)ได้ลงนามในสัญญาซื้อหุ้นจำนวน 4.92 ล้านหุ้นในบริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด กับผู้ถือหุ้นเดิม คิดเป็นจำนวนเงิน 110.46 ล้านอินเดียรูปี ซึ่งการซื้อหุ้นดังกล่าวจะมีผลบังคับเมื่อได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทร่วมในประเทศนั้น ในระหว่างปี 2552 บริษัทย่อยได้จ่ายชำระเงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นตามสัญญาดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนเงินประมาณ 15.93 ล้านอินเดียรูปี หรือประมาณ 11.54 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯได้บันทึกเงินจำนวนนี้ในบัญชี “เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย” ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในงบดุล ต่อมาภายหลัง รายการซื้อขายหุ้นดังกล่าวไม่สำเร็จ เนื่องจากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่างที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่แรก (ที่สำคัญคือไม่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง) ดังนั้น สัญญาการซื้อขายหุ้นจึงได้ถูกยกเลิกและบริษัทย่อยได้รับเงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นคืนทั้งจำนวนในเดือนกันยายน 2553

15. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

บริษัทฯได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนจดทะเบียน บริษัทฯชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

16. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	สินทรัพย์ซึ่งแสดงมูลค่าตามราคาที่ตีใหม่	งบการเงินรวม						
		สินทรัพย์ซึ่งแสดงมูลค่าตามราคาทุน						
	ที่ดินและอาคารชุด	เรือเดินทะเลและอุปกรณ์	เรือเดินทะเลและอุปกรณ์ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	สิ่งตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน/ราคาที่ตีใหม่								
31 ธันวาคม 2552	446,528	12,225,817	740,518	12,966,335	56,110	20,074	13,662	13,502,709
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	249	724,427	231,642	956,069	4,917	-	-	961,235
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,378,937)	(369,490)	(1,748,427)	(8,010)	-	-	(1,756,437)
31 ธันวาคม 2553	446,777	11,571,307	602,670	12,173,977	53,017	20,074	13,662	12,707,507
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
31 ธันวาคม 2552	197,601	5,114,345	342,574	5,456,919	42,116	15,315	9,836	5,721,787
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	9,836	466,329	253,116	719,445	6,112	2,412	2,595	740,400
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่ตีราคาเพิ่ม	56,164	-	-	-	-	-	-	56,164
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,007,181)	(314,524)	(1,321,705)	(7,217)	-	-	(1,328,922)
31 ธันวาคม 2553	263,601	4,573,493	281,166	4,854,659	41,011	17,727	12,431	5,189,429
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
31 ธันวาคม 2552	**248,927**	**7,111,472**	**397,944**	**7,509,416**	**13,994**	**4,759**	**3,826**	**7,780,922**
31 ธันวาคม 2553	**183,176**	**6,997,814**	**321,504**	**7,319,318**	**12,006**	**2,347**	**1,231**	**7,518,078**
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2552								**934,609**
2553								**796,564**

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
31 ธันวาคม 2552	28,342	18,898	10,321	57,561
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	4,157	-	-	4,157
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(7,896)	-	-	(7,896)
31 ธันวาคม 2553	24,603	18,898	10,321	53,822
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
31 ธันวาคม 2552	19,030	14,140	7,169	40,339
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,228	2,411	1,922	8,561
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(7,111)	-	-	(7,111)
31 ธันวาคม 2553	16,147	16,551	9,091	41,789
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
31 ธันวาคม 2552	**9,312**	**4,758**	**3,152**	**17,222**
31 ธันวาคม 2553	**8,456**	**2,347**	**1,230**	**12,033**
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2552				**9,285**
2553				**8,561**

ในเดือนธันวาคม 2552 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้จัดให้มีการประเมินราคาที่ดินและอาคารชุดโดย ผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Approach) ตามรายงานของผู้ประเมินอิสระลงวันที่ 4 ธันวาคม 2552 ซึ่งบริษัทย่อยได้บันทึกมูลค่าที่ดีเพิ่มขึ้นจากการตีราคาจำนวนเงิน 120.05 ล้านบาทแล้ว

หากบริษัทย่อยแสดงมูลค่าของที่ดินและอาคารชุดดังกล่าวด้วยวิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 จะเป็นดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2553	2552
ที่ดินและอาคารชุด	25,037	29,935

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทย่อยในประเทศหลายบริษัทฯได้จำหน่ายและส่งมอบเรือเดินทะเลจำนวนรวม 5 ลำ (2552: 20 ลำ) โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์เป็นจำนวนเงินรวม 390.28 ล้านบาท (2552: 760.28 ล้านบาท) ซึ่งได้แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวมของปีปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัด ค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 53.50 ล้านบาท (2552: 604.99 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 28.44 ล้านบาท (2552: 9.67 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือเดินทะเลจำนวน 7 ลำ (2552: 5 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 2,912.19 ล้านบาท (2552: 1,574.00 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 22

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม/ งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน	
31 ธันวาคม 2552	58,969
ซื้อเพิ่ม	930
โอนมาจากอุปกรณ์	1,901
31 ธันวาคม 2553	61,800
การตัดจำหน่าย	
31 ธันวาคม 2552	12,057
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	10,926
โอนมาจากอุปกรณ์	1,707
31 ธันวาคม 2553	24,690
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
31 ธันวาคม 2552	**46,912**
31 ธันวาคม 2553	**37,110**
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	
2552	**10,586**
2553	**10,926**

18. เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล

บริษัทฯ

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 วันที่ 14 กันยายน 2550 และ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 18 ฉบับ กับผู้รับต่อเรือรายหนึ่ง เพื่อสั่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 18 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 12 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 588.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 30.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด handysize และ 38.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด supramax) ทั้งนี้ ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของสัญญาต่อเรือเดินทะเล การจ่ายเงินงวดดังกล่าว (ยกเว้นงวดที่ 5) บริษัทฯจะจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันการคืนเงินงวด (พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี) ที่บริษัทฯได้จ่ายออกไปในกรณีที่ผู้รับต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลได้ โดยเรือเดินทะเลที่สั่งต่อใหม่มีกำหนดการรับมอบเรือเดินทะเลในปี 2553 ถึง 2556 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับต่อเรือสามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้บริษัทฯก่อนกำหนด บริษัทฯจะต้องจ่ายเงินส่วนเพิ่มให้แก่ผู้รับต่อเรือเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 18.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือเดินทะเลทั้งหมดจำนวน 18 ลำ

บริษัทย่อย

บริษัทเอสพีซี 4 บริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 มีสัญญาสั่งต่อเรือ เดินทะเลจำนวน 1 ลำกับบริษัท Wuhan Guoyu Logistics Group Co. Ltd และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd (ทั้งสองบริษัทรวมเรียกว่าอู่ต่อเรือ) มูลค่ารวมตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล 4 ฉบับสำหรับเรือเดินทะเลขนาด Supramax ที่สั่งต่อในประเทศจีนจำนวน 4 ลำ คิดเป็นจำนวนเงินรวม 98.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ลำละ 24.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ทั้งนี้ ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของสัญญาต่อเรือเดินทะเล การจ่ายเงินงวดดังกล่าว (ยกเว้นงวดที่ 5) บริษัทย่อยเอสพีซีจะจ่ายชำระเมื่อบริษัทย่อยเอสพีซีแต่ละบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันการคืนเงินงวดพร้อมกับได้รับใบรับรองจากสมาคมจัดชั้นเรือสำหรับการต่อเรือเสร็จแต่ละขั้นโดยเรือเดินทะเลที่สั่งต่อใหม่มีกำหนดการรับมอบเรือเดินทะเลในปี 2555

กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 บริษัทย่อยเอสพีวี 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 1 ลำสำหรับแต่ละบริษัทกับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (อู่ต่อเรือ) เพื่อสั่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ในราคาลำละ 28.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 85.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือเดินทะเล 3 ลำ เนื่องจากบริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีวีแต่ละบริษัท (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น ส่วนที่เป็นภาระผูกพันของบริษัทฯในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของราคาของสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 42.75 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล (ยกเว้นการจ่ายชำระเงินงวดสุดท้ายจะจ่ายเมื่อมีการส่งมอบเรือเดินทะเล) การจ่ายเงินงวดดังกล่าวจะจ่ายชำระเมื่อบริษัทย่อยเอสพีวีแต่ละบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันการคืนเงินงวดในแต่ละงวด (พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี) ที่บริษัทย่อยเอสพีวีแต่ละบริษัทได้จ่ายออกไปในกรณีที่อู่ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลได้ โดยเรือเดินทะเลที่สั่งต่อใหม่มีกำหนดการรับมอบเรือเดินทะเลในปี 2554 ถึง 2556

บริษัท เอบีซี อาจสั่งซื้อเรือเดินทะเลเพิ่มได้อีก 1 ลำ (ผ่านบริษัทย่อยเอสพีวีอีกแห่งหนึ่งซึ่งบริษัท เอบีซีถือหุ้นทั้งหมด) ถ้าผู้เช่าเรือเลือกที่จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มอีกหนึ่งลำ จำนวนเงินรวมที่ต้องจ่ายเพื่อซื้อเรือเดินทะเล 4 ลำ (ถ้าผู้เช่าเรือเลือกที่จะใช้บริการเพิ่มสำหรับเรือเดินทะเลลำที่ 4) จะคิดเป็นจำนวนเงิน 114.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยคิดเป็นสัดส่วนของบริษัทฯ (ร้อยละ 50) เป็นจำนวนเงิน 57.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
ยอดคงเหลือต้นปี	7,809,282	4,720,520	7,809,282	4,720,520
จ่ายเพิ่ม	1,429,272	3,007,335	199,099	3,007,335
เพิ่มขึ้นจากการซื้อบริษัทย่อย (หมายเหตุ 12)	205,029	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	59,551	63,727	59,493	63,727
โอนจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	3,201	8,454	3,195	8,454
รายการปรับปรุง	(6,201)	-	(6,201)	-
ต้นทุนอื่น	17,207	9,246	17,049	9,246
ยอดคงเหลือปลายปี	**9,517,341**	**7,809,282**	**8,081,917**	**7,809,282**

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯได้จ่ายเงินงวดให้แก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 6.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 199.10 ล้านบาท (2552: 86.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 3,007.34 ล้านบาท) โดยการจัดหาเงินจำนวนดังกล่าวได้มาจากการกู้ยืมเงินจากธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่ง

ในระหว่างปี 2553 บริษัทย่อยเอสพีซี 4 บริษัท (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด) ได้จ่ายเงินงวดให้แก่อู่ต่อเรือเดินทะเลในประเทศจีนเป็นจำนวนเงินรวม 29.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 886.45 ล้านบาท (2552: ไม่มี)

ในระหว่างปี 2553 บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (บริษัทย่อยเอสพีวี) 3 บริษัท ซึ่งถือหุ้นโดยบริษัท เอบีซี (ซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกัน) ได้จ่ายเงินงวดตามที่ระบุไว้ในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ ซึ่งลงนามโดยแต่ละบริษัทย่อยเอสพีวีกับผู้รับต่อเรือเป็นจำนวนเงินรวม 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 687.77 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ในแต่ละบริษัทย่อยเอสพีวี (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น ส่วนที่เป็นภาระผูกพันของบริษัทฯในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมหรือคิดเป็นจำนวนเงิน 11.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 343.72 ล้านบาท

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล เป็นจำนวนเงิน 59.55 ล้านบาท (2552: 63.73 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 59.49 ล้านบาท (2552: 63.73 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 1.45 - 2.70 (2552: ร้อยละ 1.45 - 1.74) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 1.45 - 1.74 (2552: ร้อยละ 1.45 - 1.74) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

19. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
ยอดคงเหลือต้นปี	291,253	330,740	291,253	330,740
จ่ายเพิ่ม	110,062	2,948	104,381	2,948
ตัดจำหน่าย	-	(2,658)	-	(2,658)
โอนไปเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(3,201)	(8,454)	(3,195)	(8,454)
โอนไปเป็นดอกเบี้ยจ่าย	(6,214)	-	-	-
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(21,767)	(20,809)
รายการปรับปรุง	6,201	-	6,201	-
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(21,293)	(31,323)	(4,326)	(10,514)
ยอดคงเหลือปลายปี	**376,808**	**291,253**	**372,547**	**291,253**

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอวงเงินสินเชื่อที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 2.66 ล้านบาท การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ที่ลดลง

ในระหว่างปี 2553 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวนเงิน 21.29 ล้านบาท (2552: 31.32 ล้านบาท) ได้โอนไปแสดงเป็นรายการหักจากรายการเงินกู้ยืมระยะยาวในด้านหนี้สินในงบดุลรวมและจำนวนเงิน 4.33 ล้านบาท (2552: 10.51 ล้านบาท) ในงบดุลเฉพาะกิจการตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 22

20. เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล

ในเดือนธันวาคม 2552 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลมือสองกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งโดยผู้ซื้อจะต้องจ่ายเงินมัดจำร้อยละ 20 ของราคาขายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ และส่วนที่เหลือจะชำระในวันส่งมอบเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดได้รวมเงินรับล่วงหน้าข้างต้นจำนวน 0.87 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 29.16 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในบัญชีเงินฝากธนาคารที่เปิดร่วมกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยเงินจำนวนดังกล่าวรวมถึงเงินส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 80 ของราคาขายเรือเดินทะเลแต่ละลำได้ถูกโอนเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยในวันที่ 7 มกราคม 2553 และบริษัทย่อยได้ส่งมอบเรือเดินทะเลให้ผู้ซื้อตามบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลดังกล่าวแล้ว

21. โบนัสพนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 โบนัสพนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

จ่ายชำระภายใน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
1 ปี	137,114	165,690	126,013	152,196
2 - 3 ปี	76,645	173,011	70,383	159,090
รวม	**213,759**	**338,701**	**196,396**	**311,286**

22. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 เงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่				วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล			
	วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		วงเงินที่ 1		รวม	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
เงินกู้ยืมระยะยาว	3,429,541	3,593,000	85,931	-	1,471,049	734,273	4,986,521	4,327,273
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(19,092)	(14,765)	(1,415)	-	(36,361)	(20,809)	(56,868)	(35,574)
รวม	3,410,449	3,578,235	84,516	-	1,434,688	713,464	4,929,653	4,291,699
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(24,100)	-	(1,409)	-	(122,101)	(14,864)	(147,610)	(14,864)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	**3,386,349**	**3,578,235**	**83,107**	**-**	**1,312,587**	**698,600**	**4,782,043**	**4,276,835**

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่	
	วงเงินที่ 1	
	2553	2552
เงินกู้ยืมระยะยาว	3,429,541	3,593,000
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(19,092)	(14,765)
รวม	3,410,449	3,578,235
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(24,100)	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	**3,386,349**	**3,578,235**

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่		วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล	
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 1	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	3,578,235	-	713,464	4,291,699
บวก: กู้เพิ่ม	199,099	85,931	768,075	1,053,105
หัก: ชำระคืน	-	-	(31,299)	(31,299)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(362,559)	-	-	(362,559)
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(4,326)	(1,415)	(15,552)	(21,293)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	**3,410,449**	**84,516**	**1,434,688**	**4,929,653**

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่
	วงเงินที่ 1
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	3,578,235
บวก: กู้เพิ่ม	199,099
หัก: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(362,559)
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(4,326)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	**3,410,449**

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

22.1 วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือเดินทะเลที่บริษัทฯสั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ ระยะเวลาครบกำหนดการชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

สินเชื่อ/รายละเอียด	สินเชื่อสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	สินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำ ซึ่งจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเลเต็มจำนวน
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเลแต่ละลำ	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเลลำแรก

สินเชื่อ/รายละเอียด	สินเชื่อสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	สินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ	วงเงินสินเชื่อของเรือเดินทะเลแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะ เท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเลทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้ของส่วนนั้น ๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือเดินทะเลแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล ค) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงิน รายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลของบริษัทฯ	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเล ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯถ้า บริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่าง ๆของเรือเดินทะเล จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือเดินทะเล ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือเดินทะเล และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือเดินทะเลแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงิน 285.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (2552: 291.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด หนึ่งในสามบริษัทย่อยเอสพีวีของบริษัท แอสโซซิเอทบัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัท เอบีซี) และจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (เรียกว่า "บริษัทย่อยเอสพีวี" ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อนี้) โดยบริษัทฯถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่งจำนวนเงิน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อใช้สำหรับการสั่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ที่บริษัทย่อยเอสพีวีสั่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 จำนวนเงินกู้ดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล วงเงินสินเชื่อคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

สินเชื่อ/รายละเอียด	สินเชื่อสำหรับใช้ ก่อนรับเรือเดินทะเล	สินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล ซึ่งจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเลจำนวนร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว(จากสินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล) เมื่อรับเรือเดินทะเล	ยอดรวมของการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ(สินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล) จะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาสแต่ละงวด จะเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล และจำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือเดินทะเลแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยเอสพีวี) ข) การค้ำประกันที่จำกัดเฉพาะส่วนจากผู้ถือหุ้นของกิจการที่ควบคุมร่วมกันตามสัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ คือ การค้ำประกันจากบริษัทฯ ร้อยละ 50 และจากผู้ร่วมค้าอีกร้อยละ 50 ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่ง ต่อเรือเดินทะเล ง) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญา ค้ำประกันการคืนเงิน รายงวดจากผู้ให้การค้ำประกันที่เกี่ยวเนื่องกับสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์ในรายได้ที่มีในสัญญา Time Charter กับ Charterer ให้เป็นลำดับแรก ค) การค้ำประกันที่จำกัดเฉพาะส่วนจากผู้ถือหุ้นของกิจการที่ควบคุมร่วมกันตามสัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ (ถือหุ้นร้อยละ 50 ในแต่ละผู้ถือหุ้น) ในจำนวนรวมสูงสุด 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนั้น จำนวนสูงสุดของการค้ำประกันจากบริษัทฯ คือ 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ง) การจำนำหุ้นของบริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อยเอสพีวี) จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยเรือเดินทะเล ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือเดินทะเล และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือเดินทะเล และบัญชีเงินชำระคืน

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด และผู้ถือหุ้น ซึ่งคือ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ

ข) ดำรงสัดส่วนของส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อผลรวมของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวนเงินที่ยังไม่ได้มีการเบิกใช้ของวงเงินกู้ยืมดังกล่าวคือ 17.10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีวี (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น วงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ที่เป็นส่วนของบริษัทฯในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 8.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

22.2 วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 วันที่ 29 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาให้สินเชื่อหลักลงวันที่ 18 มกราคม 2550 กับธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) วงเงินกู้จำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR ลบ 1 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล โดยมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 29 ธันวาคม 2553 และมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆกันภายในระยะเวลา 12 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากระยะเวลาปลอดการชำระหนี้ 1 ปีสิ้นสุดลงนับแต่วันที่มีการเบิกถอนเงินกู้ครั้งแรก

ข) วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 5.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ค) วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท (swap facility) สำหรับการเปลี่ยนหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งเป็นไปตามอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินกู้เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแล้ว

วงเงินให้สินเชื่อดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ

ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ในระหว่างปี 2553 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 768.08 ล้านบาท (2552: 734.27 ล้านบาท) จากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยบริษัทย่อยได้ตกลงเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับเงินกู้ยืมทั้งจำนวนที่เบิกถอนเป็นเงินกู้ยืมในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 23.75 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (2552: 22.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) กับเจ้าหนี้เงินกู้ธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่งดังกล่าวเพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินกู้ยืมข้างต้น โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งเป็นไปตามอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวนเงินที่ยังไม่ได้มีการเบิกใช้ของวงเงินกู้ยืมดังกล่าวคือ 7,247.65 ล้านบาท (2552: 8,015.73 ล้านบาท) บริษัทฯและบริษัทย่อยกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้เพื่อแก้ไขเงื่อนไขบางประการรวมถึงการขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ บริษัทฯคาดว่าจะลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวกับผู้ให้กู้ในระยะเวลาอันสั้น

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อแบบมีหลักประกันจำนวนเงิน 250.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกากับธนาคารต่างประเทศสาขากรุงเทพฯแห่งหนึ่ง และธนาคารพาณิชย์ ในประเทศ 4 แห่ง เพื่อจัดหาเงินสำหรับการซื้อเรือเดินทะเลมือสองเพิ่มเติมในกรณีที่บริษัทฯต้องการซื้อ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือ และมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 (ระยะเวลาเบิกถอน) เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่า ๆกันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

วงเงินให้สินเชื่อดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้เมื่อมีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ

ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยยังไม่ได้มีการเบิกถอนเงินกู้ข้างต้น

23. ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย คือส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินและอาคารชุด ส่วนเกินทุนดังกล่าวจะทยอยตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของสินทรัพย์นั้น และบันทึกโอนไปยังกำไรสะสมโดยตรง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2553	2552
ยอดคงเหลือต้นปี	203,452	103,712
บวก: ตีราคาเพิ่ม	-	120,053
หัก: การตัดจำหน่าย	(56,164)	(20,313)
ยอดคงเหลือปลายปี	**147,288**	**203,452**

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

24. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

25. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.5 ของกำไรสุทธิแต่ละปีโดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551 และจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2553

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 4.52 ล้านบาท (2552: 15.24 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากมีการจ่ายเงินบริจาค ที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 27.97 ล้านบาท (2552: 2.15 ล้านบาท)

26. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายตามลักษณะที่สำคัญได้แก่

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2553	2552	2553	2552
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานและลูกเรือ	656,641	1,182,599	111,792	281,687
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,136	5,589	3,724	3,539

27. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

บริษัทฯไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2553 และ 2552 เนื่องจากบริษัทฯมีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในประเทศคำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 30 สำหรับกำไรจากกิจกรรมที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้หลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 1 มกราคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล การที่บริษัทย่อยในประเทศจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ 299 ลงวันที่ 21 กันยายน 2539 เงื่อนไขดังกล่าวรวมถึงต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ขายเรือนั้น โดยเรือที่ซื้อใหม่ดังกล่าวต้องมีอายุการใช้งานมาแล้วน้อยกว่าเรือที่ขายไปและต้องมีระวางบรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป ทั้งนี้ กรณีที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลดังกล่าว ห้ามมิให้นำมูลค่าต้นทุนส่วนที่เหลือของเรือที่ขายไปไปหักเป็นรายจ่ายในการคำนวณกำไรสุทธิหรือขาดทุนสุทธิ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

28. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเดินทะเลของบริษัทย่อยเป็นเรือไทย ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทย่อยได้จดทะเบียนเรือเดินทะเลจำนวน 11 ลำ (2552: 13 ลำ) เป็นเรือไทย

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2553 และ 2552 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตาม กิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม				รวม	
			กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้			
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
รายได้	1,858,538	3,600,776	1,219,530	1,888,664	1,999,747	5,877,757	5,077,815	11,367,197
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(970,652)	(1,681,026)	(712,168)	(992,584)	(893,224)	(1,030,609)	(2,576,044)	(3,704,219)
กำไรสุทธิ	**887,886**	**1,919,750**	**507,362**	**896,080**	**1,106,523**	**4,847,148**	**2,501,771**	**7,662,978**

29. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ หุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

30. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนสินค้าแห้งเทกอง (small handy sized dry bulk ships) ระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่น นอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าว ผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้บริษัทฯ (หรือบริษัทย่อย) จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิง” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯและบริษัทย่อย ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ รายได้จากการเช่าเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้ค่าเช่าเรือ” (Hire income) และ “รายได้ค่าระวางเรือ” (Freight income) ตามลำดับดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552	2553	2552
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,810,421	5,153,491	-	-	2,810,421	5,153,491	-	(44,391)	2,810,421	5,109,100
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	186,757	503,231	186,757	503,231	(44,074)	(88,686)	142,683	414,545
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,810,421	5,153,491	186,757	503,231	2,997,178	5,656,722	(44,074)	(133,077)	2,953,104	5,523,645
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(64,979)	(239,339)	(64,979)	(239,339)	44,074	133,077	(20,905)	(106,262)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(5,174)	(105,422)	(5,174)	(105,422)	-	-	(5,174)	(105,422)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(70,153)	(344,761)	(70,153)	(344,761)	44,074	133,077	(26,079)	(211,684)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	**2,810,421**	**5,153,491**	**116,604**	**158,470**	**2,927,025**	**5,311,961**	**-**	**-**	**2,927,025**	**5,311,961**

ในระหว่างปี 2552 เงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าเป็นระยะเวลาจำนวนประมาณ 184.53 ล้านบาท ได้บันทึกรวมอยู่ในบัญชี "รายได้ค่าเช่าเรือ" ในงบกำไรขาดทุน

31. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 2.67 ล้านบาท (2552: 2.66 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.42 ล้านบาท 2552: 2.40 ล้านบาท)

32. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลได้อนุมัติเพื่อจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้นหลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก เป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าวจากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ (1,039,520,600 หุ้น)

รายละเอียดของเงินปันผลที่ประกาศและเงินปันผลจ่ายในระหว่างปี 2553 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับเงินปันผล	หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	เงินปันผลต่อหุ้น	เงินปันผลจ่าย	วันที่จ่ายเงินปันผล
		(หุ้น)	(หุ้น)	(บาท)	(ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 3 พฤศจิกายน 2553	1,039,380,600	140,000	0.20	207.88	30 พฤศจิกายน 2553
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 5 สิงหาคม 2553	1,039,260,900	259,700	0.20	207.85	2 กันยายน 2553
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 6 พฤษภาคม 2553	1,039,377,400	142,200	0.25	259.84	4 มิถุนายน 2553
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 17 มีนาคม 2553	1,039,371,120	149,480	0.60	623.62	29 มีนาคม 2553
รวม				**1.25**	**1,299.19**	

รายละเอียดของเงินปันผลที่ประกาศและเงินปันผลจ่ายในระหว่างปี 2552 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับเงินปันผล	หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	เงินปันผลต่อหุ้น	เงินปันผลจ่าย	วันที่จ่ายเงินปันผล
		(หุ้น)	(หุ้น)	(บาท)	(ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2552	1,039,350,820	169,780	0.40	415.74	4 ธันวาคม 2552
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 5 สิงหาคม 2552	1,039,360,620	159,980	0.40	415.75	2 กันยายน 2552
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 12 พฤษภาคม 2552	1,039,378,300	142,300	0.40	415.75	8 มิถุนายน 2552
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 18 มีนาคม 2552	1,039,380,300	140,300	0.80	831.50	27 มีนาคม 2552
รวม				**2.00**	**2,078.74**	

33. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

33.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 บริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลที่จะต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2553		2552	
	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)
บริษัทฯ	357.20	10,821.84	363.20	12,173.30
บริษัทย่อย	68.60	2,078.33	-	-
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้น (50%)	31.35	949.79	-	-
รวม	**457.15**	**13,849.96**	**363.20**	**12,173.30**

33.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ค่าธรรมเนียมที่จ่ายโดยบริษัท	สกุลเงิน	วงเงินสินเชื่อสูงสุดตามสัญญาเงินกู้	วงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	กำหนดจ่ายชำระ	วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้เงินกู้
วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่						
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 0.35 ต่อปีของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	398.40	285.20	ทุกสามเดือนนับจากวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 จนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเลแต่ละลำ

วงเงิน	ค่าธรรมเนียมที่จ่ายโดยบริษัท	สกุลเงิน	วงเงินสินเชื่อสูงสุดตามสัญญาเงินกู้	วงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	กำหนดจ่ายชำระ	วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้เงินกู้
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 1.20 ต่อปีของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	22.80	17.10	ทุกสามเดือนนับจากวันที่ 28 ตุลาคม 2553 จนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล
วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล						
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 1.00 ต่อปีของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ล้านบาท	8,750.00	7,247.65	ทุกสิ้นไตรมาสนับจากวันที่ 19 มกราคม 2552 จนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	29 ธันวาคม 2553
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 0.70 ต่อปีของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	250.00	250.00	ทุกสิ้นไตรมาสนับจากวันที่ 31 มีนาคม 2553 จนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 มิถุนายน 2554

วงเงินสินเชื่อสูงสุดตามสัญญาของวงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่วงเงินที่ 2 จำนวนเงิน 22.80 เหรียญสหรัฐอเมริกา และวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวนเงิน 17.10 เหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีวี (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น วงเงินสินเชื่อสูงสุดตามสัญญาของวงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่วงเงินที่ 2 และวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 11.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 8.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลวงเงินที่ 1 ได้หมดอายุในวันที่ 29 ธันวาคม 2553 ดังนั้น ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ดังกล่าวจึงหมดอายุตามไปด้วยแต่จะถูกทดแทนด้วยภาระผูกพันใหม่ภายหลังจากที่มีการขยายระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ยืม

33.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่นที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท (2552: 10.13 ล้านบาท)

33.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรือเดินทะเลระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ (เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำและอีก 1 ลำต้องแจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มภายในวันที่ 30 เมษายน 2554) กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือเดินทะเลมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีกครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือเดินทะเลดังกล่าวเป็นเรือเดินทะเลที่สั่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดบริษัทฯจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้า

34. เครื่องมือทางการเงิน

34.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 "การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน" ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทฯและบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบดุล

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนในตราสารหนี้ และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ยคงที่ภายใน1 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)			
					คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
					เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,202,494	1,005,240	2,576	4,210,310	0.55	1.67	0.14	0.25
ลูกหนี้การค้า	-	-	33,855	33,855	-	-	-	-
รวม	**3,202,494**	**1,005,240**	**36,431**	**4,244,165**				
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	11,100	11,100	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	4,929,653	-	4,929,653	-	-	1.49	5.25
รวม	**-**	**4,929,653**	**11,100**	**4,940,753**				

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของบริษัทฯและบริษัทย่อยอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา จึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯและบริษัทย่อยยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งบริษัทฯและบริษัทย่อยพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

34.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภท ระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

35. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมและการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้บริษัทฯต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 บริษัทฯไม่ได้เปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ นโยบาย หรือกระบวนการในการบริหารจัดการทุน

36. เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2554 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรของปี 2553 ในอัตราหุ้นละ 0.22 บาท รวมเป็นเงิน 228.69 ล้านบาท

เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

37. การส่งมอบเรือเดินทะเลที่สั่งต่อใหม่ล่าช้า

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 วันที่ 14 กันยายน 2550 และวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 18 ฉบับกับบริษัท ABG Shipyard Limited (ผู้รับต่อเรือ) เพื่อสั่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 18 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 12 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 588.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 30.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด handysize และ 38.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด supramax) กำหนดวันส่งมอบเรือเดินทะเล ตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลสำหรับเรือเดินทะเลหมายเลข 329 330 และ 313 เป็นวันที่ 15 มีนาคม 2553 วันที่ 31 กรกฎาคม 2553 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีปัญหาทางเทคนิคหลายประการที่เกิดขึ้นที่อู่ต่อเรือส่งผลให้การส่งมอบเรือเดินทะเล 3 ลำดังกล่าวต้องล่าช้าออกไป และวันส่งมอบเรือเดินทะเลใหม่สำหรับเรือเดินทะเล 3 ลำดังกล่าว กำลังอยู่ใน

ระหว่างการเจรจากับผู้รับต่อเรือเดินทะเล บริษัทฯคาดว่าการส่งมอบเรือเดินทะเลลำที่เหลือจะล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาไปด้วย ปัจจุบันบริษัทฯอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้รับต่อเรือสำหรับสถานการณ์ดังกล่าว

38. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

บริษัทฯได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปีปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไปแล้ว การจัดประเภทรายการใหม่มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่เคยรายงานไว้	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่จัดประเภทรายการใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่จัดประเภทรายการใหม่
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,848,782	27,500	5,876,282	2,246,682	27,500	2,274,182
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ	27,500	(27,500)	-	27,500	(27,500)	-
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	14,864	14,864	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,291,699	(14,864)	4,276,835	3,578,235	-	3,578,235

39. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2554

งบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เหตุผลของการแปลงค่างบการเงินสกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

การแปลงค่างบการเงินได้จัดทำขึ้นจากข้อมูลงบการเงินสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และงบการเงินแปลงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกานี้ได้สอบทานและรับรองแล้วโดยนักบัญชีอิสระ เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทฯ เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำงบการเงินแปลงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้แก่นักลงทุน เนื่องจากงบการเงินดังกล่าวจะแสดงให้เห็นฐานะทางการเงินที่ถูกต้องของบริษัทฯ เนื่องจากโดยพื้นฐานแล้ว บริษัทฯ จะซื้อและขายสินทรัพย์ในการเดินเรือของบริษัทฯ ด้วยเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และรายได้จากการเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ จะได้รับเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาด้วย ซึ่งเกือบเท่ากับร้อยละ 98 ของสินทรัพย์รวมและรายได้รวม ในทางเดียวกันหนี้เงินกู้ทั้งหมดและค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯจะเกิดขึ้นในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้นจึงไม่เกิดความสมดุลในงบดุลสกุลเงินไทยบาทของบริษัทฯ ซึ่งสินทรัพย์ถาวรบางส่วน (เรือเดินทะเลซึ่งได้ซื้อก่อนวันที่ 1 กรกฎาคม 2540) ของบริษัทฯ ถูกบันทึกเป็นเงินไทยบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อมาในอดีต (ที่อัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 25-26 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในขณะที่หนี้สินถูกบันทึกเป็นเงินไทยบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นปีนี้ (ที่อัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 30.2963 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) การบันทึกด้วยวิธีดังกล่าว ทำให้มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรต่ำกว่ามูลค่าจริงเมื่ออยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับการแปลงค่าสินทรัพย์ถาวร (เรือ) จากสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินไทยบาทยังคงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาที่ได้มีการซื้อเรือเข้ามา

เนื่องจากสินทรัพย์ถาวรเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งมีมูลค่าเป็นเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาการปรับปรุงสินทรัพย์ถาวรให้อยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นราคา ณ วันที่ซื้อมาในอดีตจึงเป็นการกำจัดความไม่สมดุลระหว่างมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวข้างต้น

ยิ่งไปกว่านั้น จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเนื่องจากส่วนหนึ่งในสัญญาให้สินเชื่อต่าง ๆ บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องจัดทำงบการเงินในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้เจ้าหนี้ทั้งหลาย และคำนวณอัตราส่วนทางการเงินต่าง ๆ ตามข้อตกลงในสัญญาโดยใช้ข้อมูลจากงบการเงินที่ปรับปรุงในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกานี้ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้เปิดเผยงบการเงินดังกล่าวให้แก่ ผู้ลงทุนที่สนใจและผู้ถือหุ้นด้วย

เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด
ชั้น 21/1 อาคารสาธรซิตี้ทาวเวอร์ 175 ถนนสาทรใต้
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 02 679 5400 โทรสาร 02 679 5401

ขอบเขตหน้าที่การทำงาน

เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ("บีทีซีเอเอส") ไม่ได้ทำการตรวจสอบบัญชีหรือข้อมูลเพื่อการบริหารของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พรีเซียส" หรือ "บริษัทฯ") รวมทั้งไม่ได้ทำการพิสูจน์รายการค้าขายที่บันทึกไว้แต่อย่างใด ดังนั้น บีทีซีเอเอส จึงไม่สามารถแสดงความคิดเห็นในตัวงบการเงินต่างๆ ได้ ความรับผิดชอบในเอกสารนี้จึงเป็นเพียงการแปลงค่าจากงบการเงินสกุลไทยบาทที่ได้รับการตรวจสอบแล้วให้อยู่ในรูปเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม บีทีซีเอเอส จะไม่ขอรับผิดในภาระขาดทุน ต้นทุน ค่าความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นจากการกระทำฉ้อฉล การเสนอข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือการตั้งใจผิดนัดชำระโดยบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ พนักงานบริษัทฯ หรือตัวแทนบริษัทฯ

รายงานฉบับนี้ได้รับการจัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลของบริษัทฯ เจ้าหนี้ของบริษัทฯ รวมถึงที่ปรึกษาทางกฎหมายและทางการเงินของบริษัทฯ บีทีซีเอเอส ไม่ขอรับผิดชอบในพันธกรรมใดๆ ที่อาจมีต่อบุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลที่ระบุไว้ข้างต้น

บีทีซีเอเอส ขอจำกัดความรับผิดชอบใดๆที่เกิดจากความผิดพลาด หรือความไม่ถูกต้องในการแปลนี้ ในกรณีที่มีความขัดแย้งเกิดขึ้นระหว่างรายงานภาคภาษาอังกฤษและภาษาไทย ขอให้ท่านยึดเอาตามรายงานภาคภาษาอังกฤษเป็นหลัก

บทสรุปจากผู้บริหาร

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2547 บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พรีเซียส" หรือ "บริษัทฯ") ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด[1] ("บีทีซีเอเอส") จัดทำรายงานประจำไตรมาสเกี่ยวการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ("เหรียญสรอ.") ของบริษัทฯ โดยอิงจากงบการเงินรวมสกุลไทยบาทที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานขึ้น การว่าจ้างดังกล่าวจะเป็นการตรวจทานการคำนวณตัวเลขและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการปรับปรุงค่างบดุลและงบกำไรขาดทุนใหม่เป็นเงินเหรียญสรอ.

ดังนั้น ข้อสรุปที่เกี่ยวกับการปรับปรุงค่างบการเงินสกุลไทยบาทใหม่ให้เป็นเงินเหรียญสรอ. ได้ถูกแนบไว้ในนโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงินสกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ("เหรียญสรอ.")

บีทีซีเอเอสได้ทำการรายงานผลจากการตรวจทานการปรับปรุงค่างบการเงินรวมใหม่ในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ในการตรวจทานดังกล่าว บีทีซีเอเอสได้รับการช่วยเหลือและความร่วมมือจากพนักงานบริษัทฯ และผู้บริหารเป็นอย่างดี

งบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ที่ได้มีการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสรอ. แล้วนั้นแสดงให้เห็นว่ามูลค่ารวมของสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทฯ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 665 ล้านเหรียญสรอ. และ 176 ล้านเหรียญสรอ. ตามลำดับ ดังนั้นทุนเรือนหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จึงมีมูลค่า 489 ล้านเหรียญสรอ.

ในส่วนของงบกำไรขาดทุน มูลค่ารวมของรายได้และค่าใช้จ่าย (ไม่รวมดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงิน) ของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 107 ล้านเหรียญสรอ. และ 60 ล้านเหรียญสรอ. ตามลำดับ กำไรสุทธิหลังจากหักรายการอื่นๆ อาทิ ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน 12 ล้านเหรียญสรอ. แล้วนั้น เป็นจำนวนทั้งสิ้น 35 ล้านเหรียญสรอ. ส่วนยอดกำไรสะสมสิ้นปี มีมูลค่าเป็น 405 ล้านเหรียญสรอ.

[1] บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2549

งบการเงิน

งบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - สินทรัพย์

สินทรัพย์	31/12/2553		31/12/2552	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,210,310,366	140,314,213	5,876,282,201	176,886,164
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	33,855,480	1,128,279	42,078,391	1,266,632
น้ำมันเชื้อเพลิง	5,688,873	189,589	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	42,573,234	1,418,810	54,093,717	1,628,314
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	8,265,020	275,443	35,304,785	1,062,734
อื่น ๆ	36,014,929	1,200,245	35,959,713	1,082,449
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	*86,853,183*	*2,894,498*	*125,358,215*	*3,773,497*
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	*4,336,707,902*	*144,526,579*	*6,043,718,807*	*181,926,293*
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	163,110,453	4,122,503	143,219,374	3,508,740
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	10,130,430	260,212	10,130,430	260,212
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สุทธิ	109,419,261	4,080,908	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - ราคาทุน				
เรือเดินทะเล และอุปกรณ์เรือเดินทะเล	11,571,308,485	342,158,618	12,225,818,775	357,873,703
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	602,670,810	18,155,978	740,517,966	21,758,957
อุปกรณ์สำนักงาน	24,593,484	819,611	27,958,925	841,612
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	13,661,808	455,298	13,661,808	411,244
ยานพาหนะ	20,074,282	669,002	20,074,283	604,270
อาคารชุดและส่วนปรับปรุง	446,776,142	14,719,758	446,527,928	14,710,024
ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน	28,423,683	947,257	28,153,256	847,461
รวม	*12,707,508,694*	*377,925,522*	*13,502,712,941*	*397,047,271*
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	(5,189,430,935)	(161,333,510)	(5,721,790,473)	(175,835,167)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	7,518,077,759	216,592,012	7,780,922,468	221,212,104
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	37,109,623	1,236,728	46,911,635	1,412,121
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	9,517,340,798	283,509,892	7,809,282,007	227,557,748
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย - สุทธิ	376,807,655	10,913,109	291,253,234	8,274,534
เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย	-	-	11,538,699	329,882
อื่น ๆ	2,921,834	97,374	3,152,306	94,890
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	*9,934,179,910*	*295,757,103*	*8,162,137,881*	*237,669,175*
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	*17,734,917,813*	*520,812,738*	*16,096,410,153*	*462,650,231*
รวมสินทรัพย์	**22,071,625,715**	**665,339,317**	**22,140,128,960**	**644,576,524**

งบการเงิน

งบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	31/12/2553		31/12/2552	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
หนี้สิน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	11,099,641	366,370	44,727,575	1,334,482
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล	-	-	29,158,895	869,979
รายได้รับล่วงหน้า	47,682,723	1,573,879	79,029,033	2,357,893
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	147,610,132	4,888,546	14,863,823	444,299
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	41,290,184	1,362,879	49,382,671	1,473,371
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	137,113,895	4,525,764	165,690,296	4,943,500
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	32,390,928	1,069,138	45,489,571	1,357,217
ประมาณการภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,934,172	129,857	24,631,203	734,891
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	4,023,118	132,792	31,427,877	937,675
อื่น ๆ	17,540,232	578,956	19,347,683	577,253
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	*236,292,529*	*7,799,386*	*335,969,301*	*10,023,907*
รวมหนี้สินหมุนเวียน	*442,685,025*	*14,628,181*	*503,748,627*	*15,030,560*
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	76,645,113	2,529,851	173,011,023	5,161,920
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	20,768,114	685,500	42,050,177	1,254,600
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สุทธิ	-	-	8,124,620	47,140
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,782,042,586	158,079,479	4,276,834,978	127,637,514
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	*4,879,455,813*	*161,294,830*	*4,500,020,798*	*134,101,174*
รวมหนี้สิน	*5,322,140,838*	*175,923,011*	*5,003,769,425*	*149,131,734*
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	1,039,520,600	35,308,137	1,039,520,600	35,308,137
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,429,745	16,134,500	411,429,745	16,134,500
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	172,445,812	4,818,466	172,445,812	4,818,466
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย - สุทธิ	147,287,957	4,262,010	203,452,059	5,897,294
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(25,251,684)	4,999,246	(22,850,674)	6,210,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	103,952,060	2,796,327	103,952,060	2,796,327
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทย่อย	518,120,000	14,310,471	513,220,000	14,161,363
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	14,335,865	429,567	37,782,784	1,086,170
ยังไม่ได้จัดสรร	14,333,075,039	405,216,536	14,652,874,052	408,299,750
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	*16,714,915,394*	*488,275,260*	*17,111,826,438*	*494,712,826*
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	34,569,483	1,141,046	24,533,097	731,964
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	*16,749,484,877*	*489,416,306*	*17,136,359,535*	*495,444,790*
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	***22,071,625,715***	***665,339,317***	***22,140,128,960***	***644,576,524***

งบการเงิน

งบกำไรขาดทุนรวม สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552

งบกำไรขาดทุนรวม	31/12/2553		31/12/2552	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,810,420,920	87,738,501	5,109,100,239	147,706,630
รายได้ค่าระวางเรือ	142,682,920	4,670,800	414,544,962	11,868,455
รวมรายได้จากการเดินเรือ	*2,953,103,840*	*92,409,301*	*5,523,645,201*	*159,575,085*
รายได้จากการให้บริการ	10,379,268	322,946	16,753,312	481,383
กำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	390,280,114	13,370,144	760,279,523	22,869,959
ดอกเบี้ยรับ	25,978,190	817,811	38,065,092	1,106,201
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	194,281	43,626,627	162,198
รายได้อื่น	426,247	12,923	26,508,055	759,405
รวมรายได้	*3,380,167,659*	*107,127,406*	*6,408,877,810*	*184,954,231*
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	847,171,526	26,481,699	1,500,155,882	43,366,133
รายจ่ายท่าเรือ	20,905,339	649,165	106,262,509	3,054,433
น้ำมันเชื้อเพลิง	5,173,942	160,665	105,422,379	3,018,393
รวมต้นทุนการเดินเรือ	*873,250,807*	*27,291,529*	*1,711,840,770*	*49,438,959*
ค่าเสื่อมราคา	796,564,123	23,085,738	934,609,148	26,656,269
ต้นทุนการให้บริการ	4,818,692	150,795	9,614,509	280,042
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	195,347,791	6,097,439	255,345,894	7,448,023
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	104,135,693	3,249,704	138,106,205	4,028,476
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	15,288,747	466,255	9,698,521	276,703
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	112,243,482	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	*2,101,649,335*	*60,341,460*	*3,059,215,047*	*88,128,472*
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล	*1,278,518,324*	*46,785,946*	*3,349,662,763*	*96,825,759*
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	19,520,139	604,039	22,317,306	643,322
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล	*1,298,038,463*	*47,389,985*	*3,371,980,069*	*97,469,081*
หัก : ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(301,394,253)	(9,394,227)	(265,811,637)	(7,690,832)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	*996,644,210*	*37,995,758*	*3,106,168,432*	*89,778,249*
หัก : ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(81,922,286)	(2,518,792)	(45,536,596)	(1,296,688)
กำไรสุทธิสำหรับปี	*914,721,924*	*35,476,966*	*3,060,631,836*	*88,481,561*
การแบ่งปันกำไรสุทธิ				
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	904,685,426	35,163,498	3,047,056,978	88,086,604
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	10,036,498	313,468	13,574,858	394,957
กำไรสุทธิสำหรับปี	***914,721,924***	***35,476,966***	***3,060,631,836***	***88,481,561***

งบการเงิน

งบกำไรขาดทุนรวม สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 (ต่อ)

งบกำไรขาดทุนรวม	31/12/2553		31/12/2552	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	904,685,426	35,163,498	3,047,056,978	88,086,604
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทย่อย	(4,900,000)	(149,107)	(17,200,000)	(487,633)
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ	23,446,919	656,603	(13,089,823)	(381,426)
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย	56,164,214	1,635,287	20,313,505	556,506
เงินปันผลจ่าย	(1,299,195,572)	(40,389,495)	(2,078,740,136)	(60,361,023)
กำไรสะสม, ต้นปี	14,652,874,052	408,299,750	13,694,533,528	380,886,722
กำไรสะสม, ปลายปี	*14,333,075,039*	*405,216,536*	*14,652,874,052*	*408,299,750*
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	0.87	0.0338	2.93	0.0800

นโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงิน
สกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ("เหรียญสรอ.")

ในการปรับปรุงงบการเงินนั้น ได้มีการพิจารณาถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในมาตรฐานการบัญชีของไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องมาจากความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวในการปรับปรุงงบการเงินนี้ การจัดทำงบการเงินเหรียญสรอ. นี้อาจไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีไทยแต่อย่างใด ลักษณะเฉพาะตัวที่สำคัญอย่างหนึ่งในที่นี้เกิดขึ้นเนื่องจากสินทรัพย์ หนี้สิน และการค้าหลัก ๆ ของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") ได้เกิดขึ้นโดยใช้เงินเหรียญสรอ. ในการซื้อขาย แล้วจึงทำการแปลงค่าเป็นเงินสกุลไทยบาท ตามความต้องการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จากที่ได้กล่าวมานี้สินทรัพย์ หนี้สิน และรายการค้าเหล่านี้จึงมีการปรับปรุงใหม่เป็นเงินเหรียญสรอ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนจากธนาคารแห่งประเทศไทย หรืออัตราแลกเปลี่ยนโดยประมาณที่ใช้ ณ วันที่ทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท อย่างไรก็ตาม นโยบายนี้อาจใช้ไม่ได้กับการค้าขายที่บันทึกไว้ในงบกำไรขาดทุน เนื่องจากจำเป็นจะต้องทำการหาอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่มีการค้าขายแต่ละครั้ง ซึ่งในกรณีนี้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ตามที่อธิบายไว้ในส่วนของงบกำไรขาดทุน) จึงถูกนำมาใช้ในการแปลงค่าแทน

จากความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอรี่ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ("บีทีซีเอเอส") ได้หานโยบายที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าจะเป็นวิธีการปรับปรุงค่าที่เหมาะสมที่สุดในการแสดงมูลค่าและผลการดำเนินการของบริษัทฯ

พึงตระหนักว่าความรับผิดชอบของบีทีซีเอเอส จำกัด ในรายงานฉบับนี้อยู่เพียงการตรวจสอบและรับรองการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสรอ. ซึ่งจัดทำขึ้นโดยบริษัทอิงจากงบการเงินประจำไตรมาส / สำหรับงวดครึ่งปี / สำหรับงวดประจำปีสกุลไทยบาทที่ได้รับการสอบทาน / ตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบบัญชีที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น ขอบเขตหน้าที่จึงจำกัดอยู่เพียงการตรวจทานความถูกต้องของการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสรอ. เท่านั้น โดยอิงจากข้อมูลทางบัญชีที่มีอยู่แล้วในรูปสกุลเงินไทยบาท

จากที่ได้กล่าวมานี้ นโยบายการปรับปรุงงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้:

งบดุล

การแปลงค่าจากเงินไทยบาทเป็นเงินเหรียญสรอ. ในรายการส่วนใหญ่ในงบดุลที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานแล้วของบริษัทฯ นั้นจะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล ในส่วนของสินทรัพย์จะใช้อัตราซื้อไทยบาท / เหรียญสรอ. ในการแปลงค่าส่วนหนี้สินจะใช้อัตราขายไทยบาท / เหรียญสรอ. ในการแปลงค่า อย่างไรก็ตาม นโยบายนี้ไม่ได้ใช้ในการแปลงค่ารายการบางรายการ เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าการใช้นโยบายในรูปแบบอื่นจะแสดงการปรับปรุงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. ได้ถูกต้องมากกว่า รายการต่าง ๆ ที่ใช้นโยบายในรูปแบบอื่นมีดังต่อไปนี้

- เงินลงทุนที่เป็นเงินเหรียญสรอ. นั้น บริษัทฯ จะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ทำการลงทุนนั้นในการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- เรือเดินทะเล และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเดินทะเล (Drydock and Special Survey expenses) ตามกำหนดเวลานั้น ได้มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันซื้อ ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.

  ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทนั้นจะถูกทำการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อในการแปลงค่าสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทหลัก ๆ เช่น อาคารชุดและส่วนปรับปรุงอาคารชุด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทอื่น ได้แก่ อุปกรณ์สำนักงาน ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า ยานพาหนะ ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน และงานระหว่างก่อสร้าง ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล

โปรดตระหนักว่ารายการใด ๆ ที่มีอยู่ในบัญชีก่อนเดือนกรกฎาคม 2540 นั้น เช่น อาคารชุดและส่วนปรับปรุงอาคารชุดจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. ที่ 25.5 เนื่องจากการลดค่าเงินบาทได้เริ่มเกิดขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2540 ในช่วงก่อนที่จะมีการลดค่าเงินบาทนั้น อัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. จะค่อนข้างคงที่อยู่ที่มูลค่า 25.5 บาท / 1 เหรียญสรอ.

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ซื้อด้วยเงินเหรียญสรอ. จะมีการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทนั้น บริษัทฯ จะทำการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อถูกใช้ในการแปลงค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทหลัก ๆ

- เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล ส่วนใหญ่อยู่ในรูปเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่รายการดังกล่าวเกิดขึ้น ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม วิธีการดังกล่าวไม่ได้ใช้กับ
  - รายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลของบริษัทย่อยในต่างประเทศ ที่ถูกนำมารวมแสดงใน งบดุลรวมของบริษัท ซึ่งรายการดังกล่าวนั้นอยู่ในรูปเงินเหรียญสรอ. และแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ย ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ย ณ วันที่งบดุล
  - รายการจ่ายชำระดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการจ่ายชำระในรูปเงินเหรียญสรอ. ที่มีการหักภาษีหัก ณ ที่จ่าย ซึ่งรายการดังกล่าวจะทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท โดยใช้อัตราขายของวันก่อนวันที่จ่าย ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- ลูกหนี้และเจ้าหนี้การค้า และรายได้รับล่วงหน้า ได้มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- ลักษณะของสินทรัพย์และหนี้สินหมุนเวียนอื่น โดยมากจะมีการหมุนเวียนอย่างมาก ดังนั้นการแปลงค่ารายการบัญชีดังกล่าวจึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล
- สินทรัพย์อื่น ๆ มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- ค่าธรรมเนียมการกู้เงินรอตัดจ่าย รายการดังกล่าวเป็นการจ่ายชำระด้วยเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่รายการดังกล่าวเกิดขึ้น ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม วิธีการดังกล่าวไม่ได้ใช้กับ
  - รายการค่าธรรมเนียมการกู้เงินรอตัดจ่ายของบริษัทย่อยในต่างประเทศ ที่ถูกนำมารวมแสดงในงบดุลรวมของบริษัท ซึ่งรายการดังกล่าวนั้นอยู่ในรูปเงินเหรียญสรอ. และแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ย ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ย ณ วันที่งบดุล
  - รายการค่าธรรมเนียมการกู้เงิน ซึ่งเป็นการจ่ายชำระเป็นเงินเหรียญสรอ. ที่มีการหักภาษีหัก ณ ที่จ่าย ซึ่งรายการดังกล่าวจะทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท โดยใช้อัตราขายของวันก่อนวันที่จ่าย ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย รายการดังกล่าวเป็นการจ่ายชำระด้วยเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่รายการดังกล่าวเกิดขึ้น ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว

- เงินกู้ยืมจากธนาคาร และดอกเบี้ยค้างจ่าย ส่วนใหญ่อยู่ในรูปเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- ส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไรสะสมของบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล
- ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศโดยหลัก ๆ แล้วจะเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินไทยบาทที่ถูกปรับปรุงค่าใหม่ให้เป็นสกุลเงินเหรียญ สรอ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่แตกต่างกัน ก่อให้เกิดความไม่สมดุลขึ้นในงบดุล กรณีเช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินเหรียญสรอ. เนื่องจากเราทำการปรับปรุงค่าจากสกุลเงินไทยบาทกลับไปสู่มูลค่าดั้งเดิมในรูปเงินเหรียญสรอ. จึงเป็นที่เข้าใจได้ว่าผลสะสมในรูปเงินเหรียญสรอ. ของการปรับปรุงที่เกิดจากการแปลงค่างบการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศนั้น ไม่ได้หมายถึงการปรับปรุงที่เกิดจากการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท
- ทุนเรือนหุ้น และสำรองตามกฎหมายจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดการเปลี่ยนแปลงในรายการ สำหรับรายการเพิ่มหรือลดทุนนั้นจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่รายการดังกล่าวเกิดขึ้น

งบกำไรขาดทุน

รายการส่วนใหญ่ในงบกำไรขาดทุนที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานแล้วของบริษัทฯ นั้นเป็นเงินเหรียญ สรอ. แล้วถูกแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ ขณะนั้น[1] เพื่อให้การปรับปรุงค่าใหม่ในการค้าขาย แต่ละรายการนี้ถูกต้องสมบูรณ์จำเป็นจะต้องทำการหาอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่มีการค้าขายแต่ละครั้ง นโยบายดังกล่าวอยู่นอกเหนือจากขอบเขตการตรวจทานของบีทีซีเอเอส รายการเหล่านี้ได้มีการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน[2] ภายในช่วงระยะเวลา 3 เดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ซึ่ง (หากรายได้ ค่าใช้จ่าย และอัตราแลกเปลี่ยนค่อนข้างคงที่) อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวน่าจะประมาณอัตราแลกเปลี่ยนในอดีตสำหรับการค้าแต่ละรายการได้ อนึ่ง นโยบายนี้ไม่ได้ใช้ในการแปลงค่ารายการบางรายการเนื่องจากบีทีซีเอเอส และบริษัทฯ เห็นว่าการใช้นโยบายในรูปแบบอื่นจะแสดงการปรับปรุงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. ได้ถูกต้องยิ่งขึ้น รายการต่าง ๆ ที่ใช้นโยบายในรูปแบบอื่นมีดังต่อไปนี้

- ในทำนองเดียวกับรายการค่าเสื่อมราคาสะสมในงบดุล การแปลงค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ซื้อด้วยเงินเหรียญสรอ. จะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์ดังกล่าว มิใช่อัตราแลกเปลี่ยน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน อย่างไรก็ตาม ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นในส่วนของงบดุล นโยบายการแปลงค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทนั้น อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์จึงถูกนำมาใช้ในส่วนของสินทรัพย์หลักที่เป็นเงินไทยบาท อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ที่เป็นเงินบาทอื่น เช่น ยานพาหนะ ส่วนตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน เป็นต้น จะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน
- กำไร / ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ สามารถแบ่งออกได้เป็นกลุ่ม ดังนี้
  1. กำไร / ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือเดินทะเล ถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่ขายสินทรัพย์ดังกล่าว
  2. กำไร / ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์อื่น เช่น อุปกรณ์ เป็นต้น ได้มีการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือนภายในช่วงระยะเวลา 3 เดือน ของช่วงไตรมาสที่เกิดรายการ

[1] อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ใช้เป็นอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยประจำเดือนที่ได้จากธนาคารแห่งประเทศไทยหนึ่งเดือนก่อนหน้านี้ เช่น อัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. โดยเฉลี่ยของเดือนเมษายนจะถูกนำไปใช้เป็นเกณฑ์การคำนวณตัวเลขในเดือนพฤษภาคม

[2] อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก คำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยต่อเดือนของธนาคารแห่งประเทศไทย ถูกถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนวันทำการของเรือเดินทะเลของบริษัทฯ ในแต่ละเดือน

- กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนในงบกำไรขาดทุนในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. เกิดขึ้นจากรายการเกี่ยวกับเงิน สินทรัพย์ถาวรย่อย ๆ รวมถึงสินทรัพย์และหนี้สินหมุนเวียน ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท โดยมูลค่าของรายการเหล่านี้ในรูปเงินเหรียญสรอ. ได้เปลี่ยนแปลงไปจากมูลค่าในไตรมาสที่ผ่านมา เนื่องจากความซับซ้อนในการได้มาซึ่งตัวเลขโดยละเอียดในแต่ละรายการ จึงถือว่ารายการเหล่านี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดช่วงระยะเวลางบการเงิน นั่นคือตั้งแต่ไตรมาสที่ผ่านมา
- เงินปันผลที่จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ
- กำไรสะสมต้นปีได้ถูกปรับปรุงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. ที่แท้จริง ณ ช่วงเวลาที่มีการบันทึกกำไรสะสม

รายการที่เกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด และนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียเนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.90 ล้านบาท (ปี 2552: 2.08 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2552: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อ ตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอกในชั้นอื่นที่ ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2554 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2553

2. ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกเหนือจากค่าตั๋วเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหารแล้วนั้น ตั๋วเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตั๋วเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตั๋วเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตั๋วเครื่องบินจาก 2 บริษัทดังกล่าวจำนวน 9.35 ล้านบาท (ปี 2552: 14.58 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.06 (ปี 2552: ร้อยละ 0.09) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2554 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตั๋วเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2553 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานของการให้บริการของผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ในกรณีที่ราคาตั๋วเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตั๋วเครื่องบินอื่นแทน

3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากกลุ่มบริษัท แม็กซ์วิน จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริหารจัดการห้องพักและค่าบริการอื่นๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวโยงกัน โดยมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด มีนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายคูชรู คาลี วาเดีย และนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด และนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงการบริหารจัดการห้องพักนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยรวมถึงค่าบริหารจัดการห้องพัก จำนวน 1.82 ล้านบาท (ปี 2552: 1.55 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2552: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และค่าบริหารจัดการห้องพักกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานของการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

4. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวรันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิต สำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน โดยมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายกิริต ชาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิหรา ชาห์ ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การประกันชีวิตและสุขภาพและการประกันภัยรถยนต์ เป็นสวัสดิการสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และการประกันทรัพย์สิน มีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ได้ถูกเลือกมาให้บริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่าง ๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าว จำนวนรวม 2.05 ล้านบาท (ปี 2552: 2.51 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2552: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

5. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์จากบริษัท ควิดแลบ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จากบริษัท ควิดแลบ จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน เนื่องจากนาย กามาล กุมาร ดู ในฐานะผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) และเป็นหนึ่งในผู้บริหารของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์เป็นคู่สมรสของนางจารุ ดู ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ควิดแลบ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท ควิดแลบ จำกัด เป็นหนึ่งในคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่น ๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟท์แวร์ จำนวนรวม 4.62 ล้านบาท (ปี 2552: ไม่มี) คิดเป็นร้อยละ 0.03 (ปี 2552: ไม่มี) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2554 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท ควิดแลบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท ควิดแลบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานในการให้บริการของบริษัท ควิดแลบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอ ไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท ควิดแลบ จำกัด

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องเพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2554 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2554 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าบริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	**ข้อมูลทั่วไป**	
	1.1 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของบริษัทฯ	6
	1.2 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป	7-9
	1.3 ชื่อ สถานที่ตั้ง ของบุคคลอ้างอิง	183
2.	**ข้อมูลทางการเงิน**	
	2.1 ข้อมูลจากงบการเงินโดยสรุป	2-3
	2.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2-3
3.	**ลักษณะการประกอบธุรกิจ**	
	3.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจโดยสังเขป	10-17
	3.2 โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย	19
	3.3 สรุปการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของลักษณะการประกอบธุรกิจ	22-35
4.	**ปัจจัยความเสี่ยง**	71-75
5.	**โครงสร้างผู้ถือหุ้นและการจัดการ**	
	5.1 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	76
	5.2 การจัดการ	
	▶ โครงสร้างการจัดการ	77-81
	▶ การสรรหากรรมการและผู้บริหาร	40,77
	▶ กรรมการอิสระ - นิยามของกรรมการอิสระ	47-49
	▶ ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร	40,45-47
	▶ การกำกับดูแลกิจการ	39-52
	▶ การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	53
	▶ การควบคุมภายใน	54-55
	▶ ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทที่มีต่อการควบคุมภายใน	36-38,50-51
	▶ รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	56-70
	5.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผล	
6.	**รายการระหว่างกัน**	
	6.1 การเปิดเผยรายการระหว่างกัน	179-181
	6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ	179-181
	6.3 มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน	179-181
	6.4 นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกัน	179-181
7.	**คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**	94-119
8.	**งบการเงิน**	
	8.1 งบการเงิน	120-174
	8.2 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี	
	▶ ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี	37-38
	▶ ค่าบริการอื่น	37-38

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888
E-mail : contact.tsd@set.or.th
Website : http://www.tsd.co.th

▶ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ – ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1

อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2
2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6

ธนาคารหลัก

▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

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

▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

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

ผู้สอบบัญชี

▶ บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90
E-mail : ErnstYoung.Thailand@th.ey.com
Website : http://www.ey.com/th

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8820 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460
Email : psl@preciousshipping.com, ir@preciousshipping.com
Home page : http://www.preciousshipping.com