บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี 2558

พันธกิจของบริษัทฯ

"เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ"

ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้น บริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

ANANYA NAREE

สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	12
กองกำลังเรือ	28
โครงสร้างรายได้	29
คณะกรรมการบริษัท	30
โครงสร้างองค์กร	32
รายงานจากคณะกรรมการ	34
รายงานคณะกรรมการบริหาร	50
รายงานคณะกรรมการสรรหา	51
รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	52
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	53
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	56
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	83
การควบคุมภายใน	84
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	86
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	126
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	134
โครงสร้างการจัดการ	135
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	143
คณะผู้บริหาร	157
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	164
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	188
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	189
งบการเงิน	191
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	202
รายการที่เกี่ยวโยงกัน	289
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	293
บุคคลอ้างอิง	294

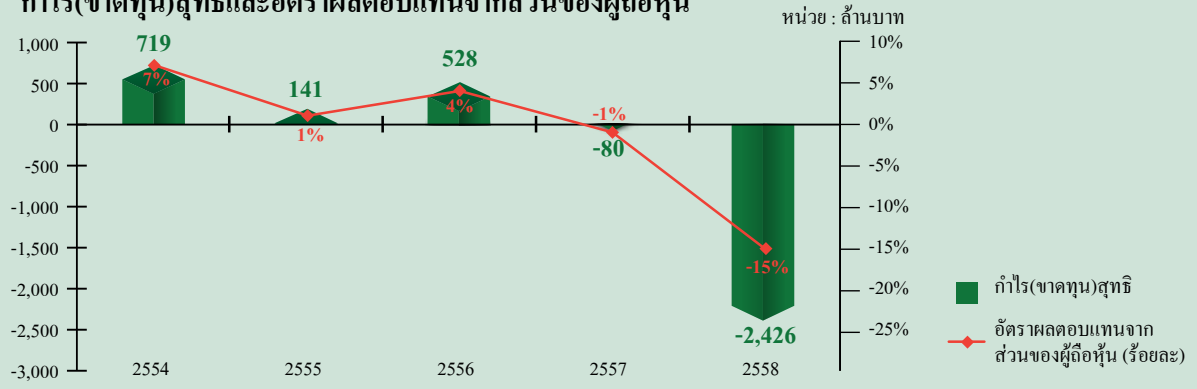
จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

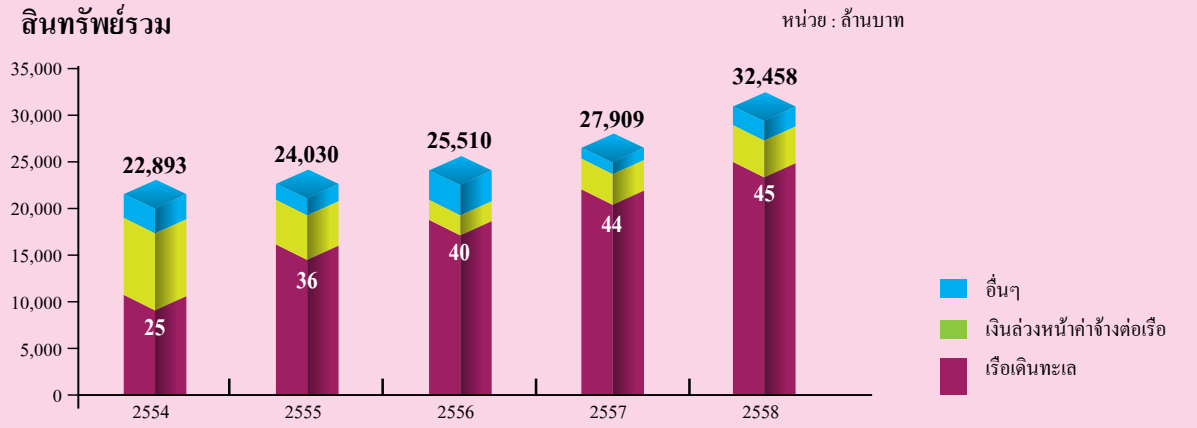
รายการ	2558	2557	2556	2555	2554
รายได้จากการเดินเรือ	4,248.98	4,575.03	3,857.64	3,487.54	3,078.92
ต้นทุนการเดินเรือ	3,083.78	2,723.61	2,385.93	2,045.64	1,333.29
กำไรขั้นต้น	1,165.20	1,851.42	1,471.71	1,441.90	1,745.63
รายได้รวม	**4,263.92**	**4,661.60**	**4,828.61**	**3,828.02**	**3,433.51**
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์)	4,350.31	3,480.13	3,187.80	2,770.11	2,072.43
ค่าเสื่อมราคา	1,505.20	1,267.08	1,136.72	910.30	646.56
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	840.77	0.00	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	8.24	7.63	31.58	(2.43)	7.64
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	**(2,424.12)**	**(77.98)**	**535.67**	**145.18**	**722.16**
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	1.66	2.24	7.90	4.15	3.64
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ**	(2,425.78)	(80.22)	527.77	141.03	718.52
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,029.12	1,172.76	4,935.70	2,941.45	6,021.55
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	25,329.89	22,070.93	18,669.56	16,212.57	9,445.53
สินทรัพย์รวม	32,457.82	27,908.53	25,509.76	24,029.69	22,893.25
หนี้สินหมุนเวียนรวม	6,109.35	1,265.92	977.02	1,119.44	1,047.24
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,206.50	11,101.33	8,618.85	8,265.02	6,307.83
หนี้สินรวม	15,971.65	12,624.67	9,878.73	9,545.46	7,536.75
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	16,486.17	15,283.85	15,631.03	14,484.23	15,356.50
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,045.77	1,345.82	1,012.76	751.18	1,050.60
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	10.57	14.70	15.04	13.93	14.77
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.82)	(0.08)	0.51	0.14	0.69
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.20	0.40	0.40	0.55
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.30	0.40	0.45	0.62
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	27.42	40.47	38.15	41.34	56.70
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(56.89)	(1.72)	10.93	3.68	20.93
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(15.27)	(0.52)	3.51	0.95	4.80
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(8.04)	(0.30)	2.13	0.60	3.35
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.97	0.83	0.63	0.66	0.49
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	45	44	40	36	25

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

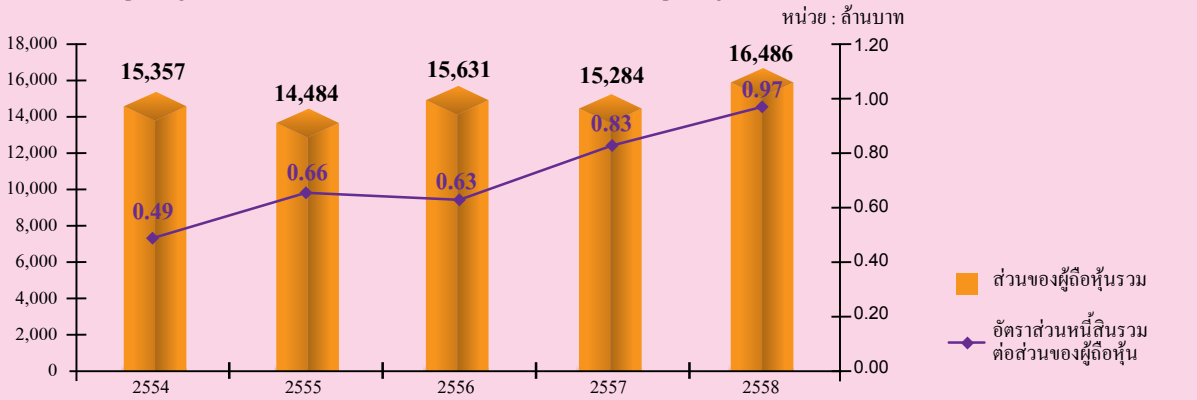
กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



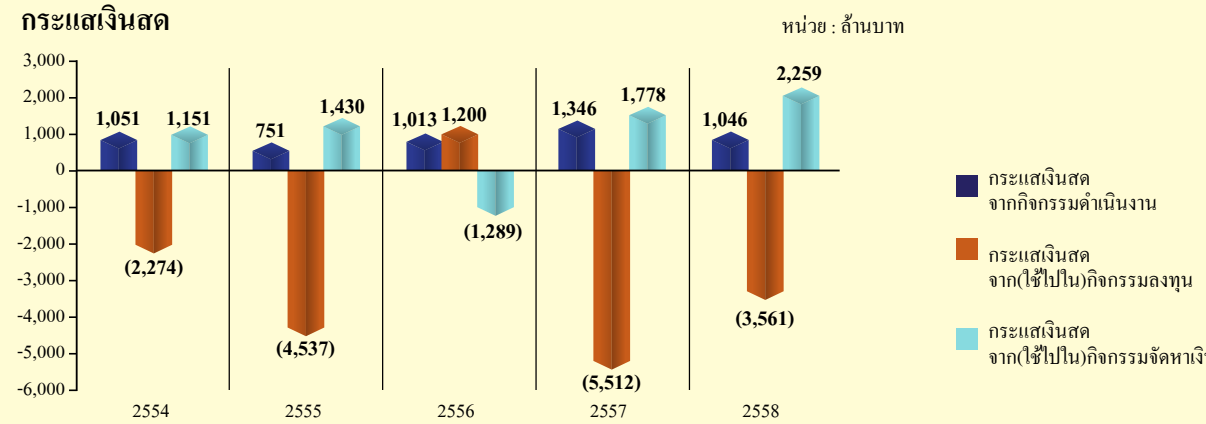
สินทรัพย์รวม



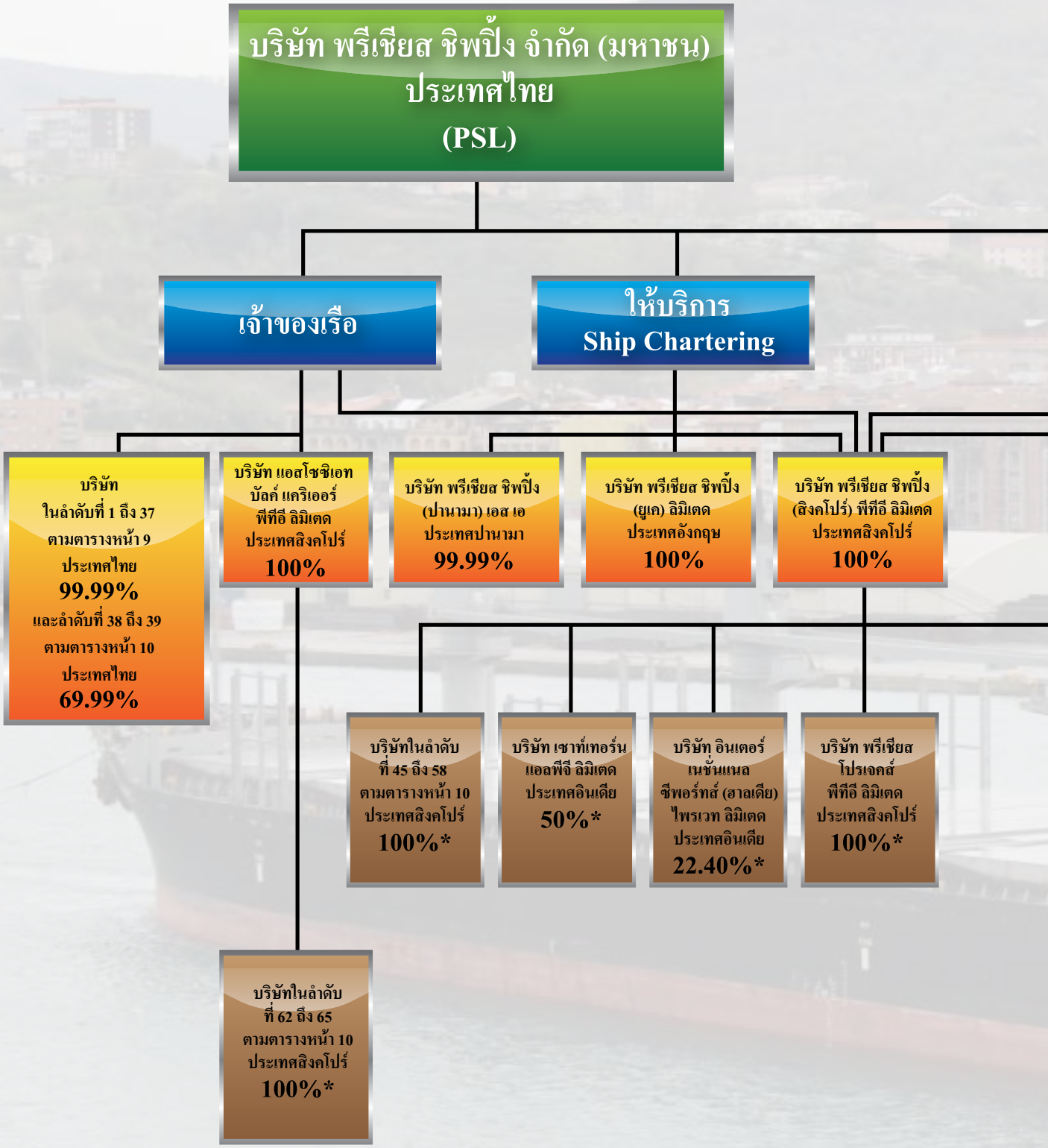
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



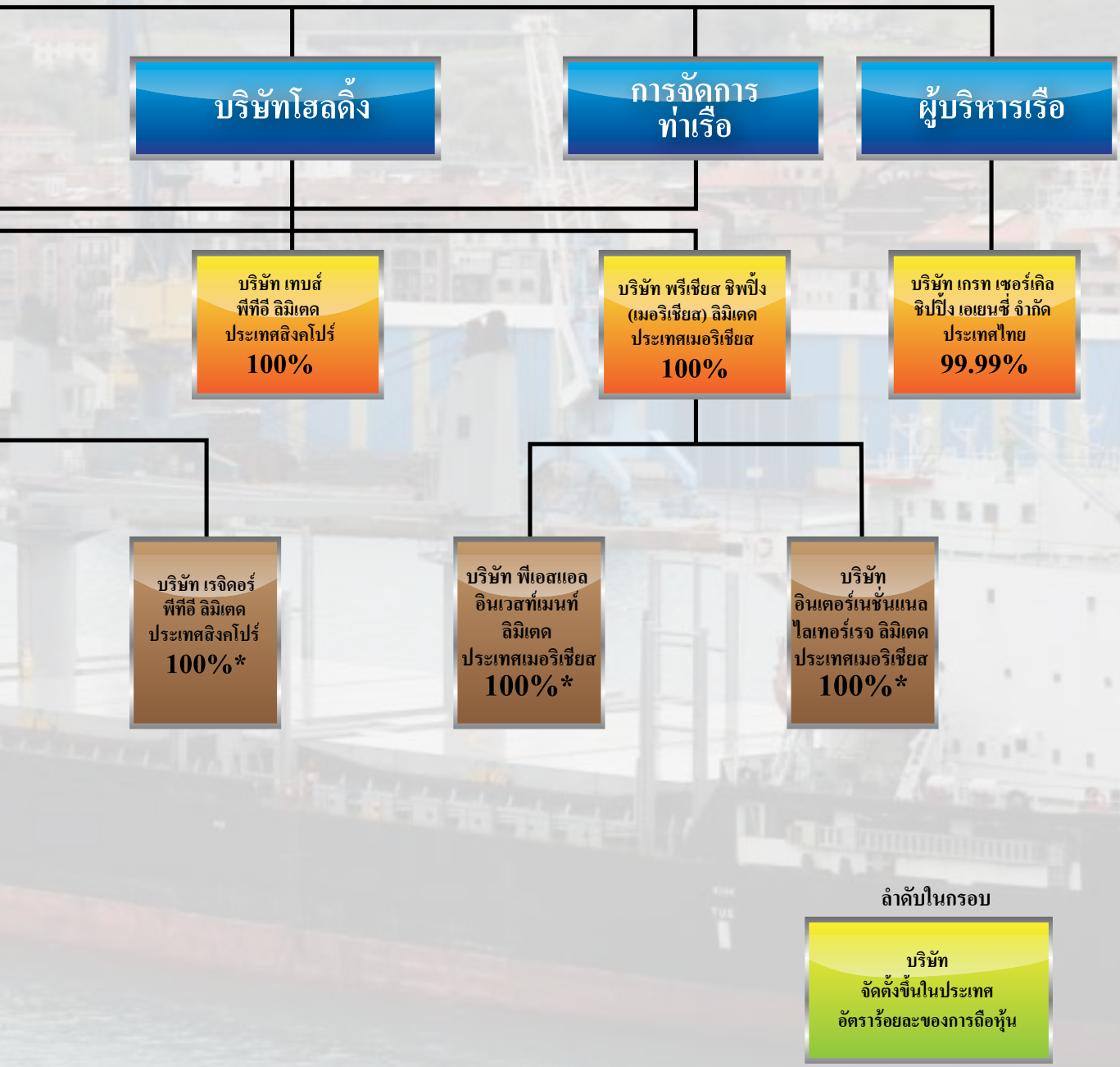
กระแสเงินสด



โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL


บริษัทโฮลดิ้ง
การจัดการท่าเรือ
ผู้บริหารเรือ
บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์ 100%
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด ประเทศเมอริเชียส 100%
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ประเทศไทย 99.99%
บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์ 100%*
บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด ประเทศเมอริเชียส 100%*
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด ประเทศเมอริเชียส 100%*
ลำดับในกรอบ
บริษัท จัดตั้งขึ้นในประเทศ อัตราร้อยละของการถือหุ้น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโฮลดิ้งคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
หุ้นสามัญ	
ทุนจดทะเบียน	1,611,256,930 บาท (1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,280,897 บาท (1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1)	
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	51,975,666 หน่วย
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ไม่ได้ใช้สิทธิ	51,975,666 หน่วย
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆ ไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิจนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเชียส เม็ททัลซ์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเชียส วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเชียส มิเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเชียส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเชียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเชียส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเชียส ลากูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรีเชียส ซิตี้ส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
38	บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
39	บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
40	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
41	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
42	บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
43	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
44	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
45	บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
46	บริษัท พรีเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเซียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเซียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
54	บริษัท พรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท พรีเซียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท พรีเซียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท พรีเซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท พรีเซียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
60	บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
61	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
62	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
63	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
64	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
65	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
66	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
67	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
68	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
69	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-39	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 40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 41-43	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6th Floor, Tower A, 1 CyberCity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 44-58 และ 60-65	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 66	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 67	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 68	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1st Floor, No.1, 3rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 69	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558) พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 41 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,628,398 เดทเวทตัน โดยเรือ 33 ลำเป็นเรือธงไทย และเรือ 12 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 4 ลำ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 32 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแฮนดี้แมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 30,000 - 50,000 เดทเวทตัน 3. กลุ่มเรือซุปราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 50,000 - 60,000 เดทเวทตัน และ 4. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวทตัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้กองเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กของพีเอสแอลเป็นหนึ่งในกองเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งดำเนินธุรกิจในเรือกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 และซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มอีกจำนวน 3 ลำในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซุปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า "ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)") ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก ในปัจจุบันนี้ ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 4 ลำ ในปี 2557 - 2558 เมื่อรวมเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำที่ทำสัญญาสั่งต่อไปในปี 2558 และหลังจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 9 ลำ (ณ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559) คงเหลือเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 11 ลำที่มีกำหนดรับมอบในปี 2559 เช่นเดียวกับเรือขนาดซุปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก ในอนาคตเรือขนาดแฮนดี้ไซส์จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแฮนดี้ไซส์ขนาด 38,000 เดทเวทตันจำนวน 1 ลำ และรับมอบเรือขนาดดังกล่าวอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2559 ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ความได้เปรียบนี้ยังช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าเนื่องจากค่าแรงชายฝั่งของประเทศพัฒนาแล้วนั้นค่อนข้างสูง ด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือทำให้เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและ/หรือประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

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

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

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว โดยเรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2558 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

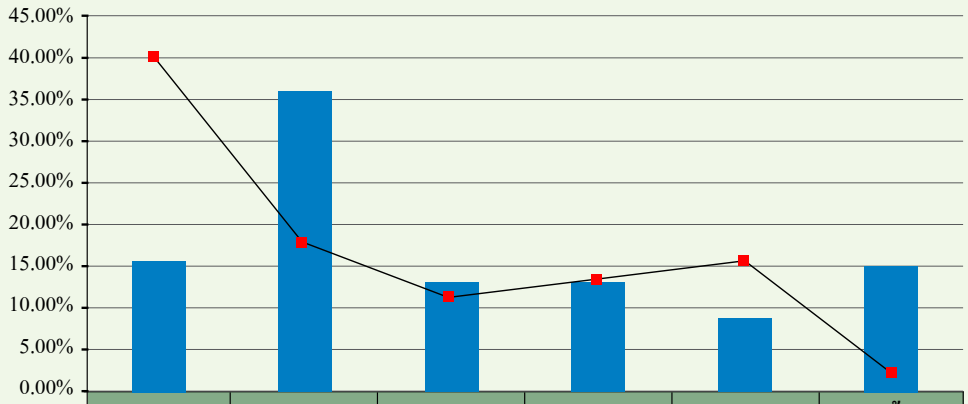
ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 10 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2559

การวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้า : มกราคม 2559



	0 - 4 ปี	5 - 9 ปี	10 - 14 ปี	15 - 19 ปี	20 - 24 ปี	25 ปีขึ้นไป
กองเรือทั่วโลก	15.37%	35.70%	12.79%	12.72%	8.64%	14.78%
กองเรือพีเอสแอล	40.00%	17.78%	11.11%	13.33%	15.56%	2.22%

กองเรือทั่วโลก — กองเรือพีเอสแอล

Source : CRS/Aries

1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

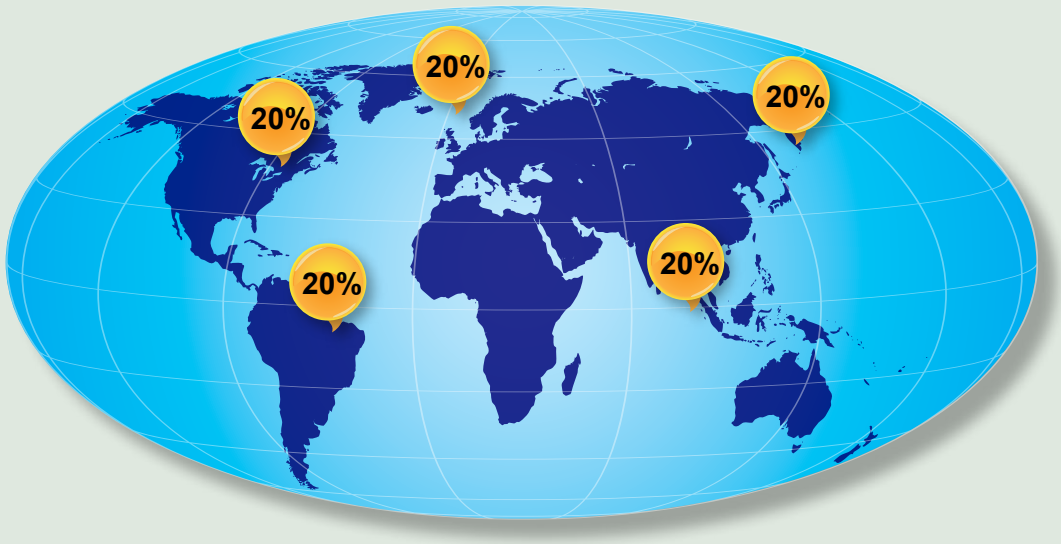
ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2556		2557		2558	
สินค้าการเกษตร	96	28.05%	96	26.96%	95	21.03%
ซีเมนต์	27	7.90%	42	11.80%	94	20.80%
เหล็ก	45	13.16%	49	13.76%	71	15.70%
ปุ๋ย	40	11.70%	50	14.05%	44	9.73%
แร่ธาตุและสินแร่	48	14.04%	41	11.52%	44	9.73%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	19	5.55%	17	4.78%	15	3.32%
ถ่านหิน	26	7.60%	34	9.55%	47	10.40%
อื่นๆ	41	12.00%	27	7.58%	42	9.29%
รวมทั้งสิ้น	**342**	**100.00%**	**356**	**100.00%**	**452**	**100.00%**

ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2556		2557		2558	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	51	14.92%	45	12.64%	67	14.82%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	291	85.08%	311	87.36%	385	85.18%

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง

พื้นที่ในการให้บริการขนส่งของพีเอสแอล



iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

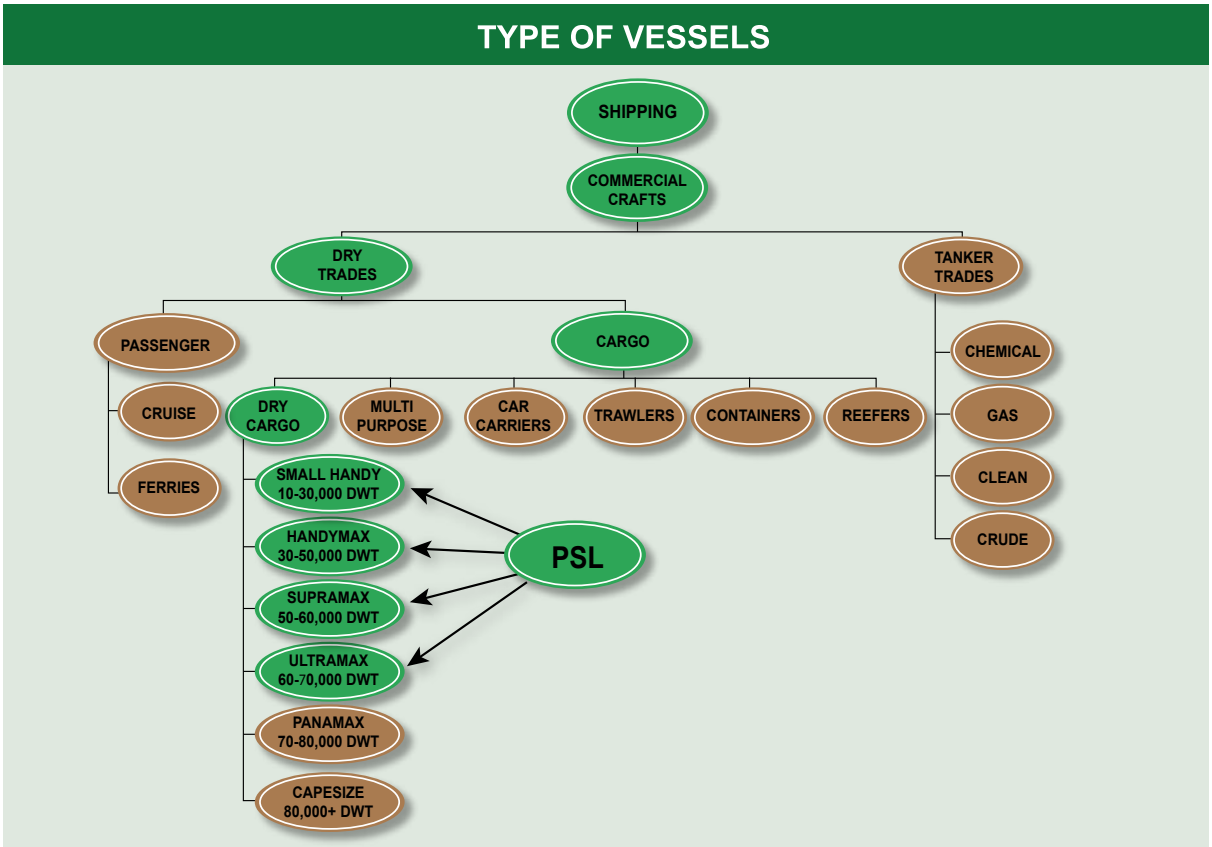
ที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

ณ วันที่ 1 ม.ค. 2559

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก ส่วนหนึ่งของตลาดเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Market) ประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือเดินทะเลขนาดเล็กสามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,720 ลำ (ณ สิ้นปี 2558) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 68 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

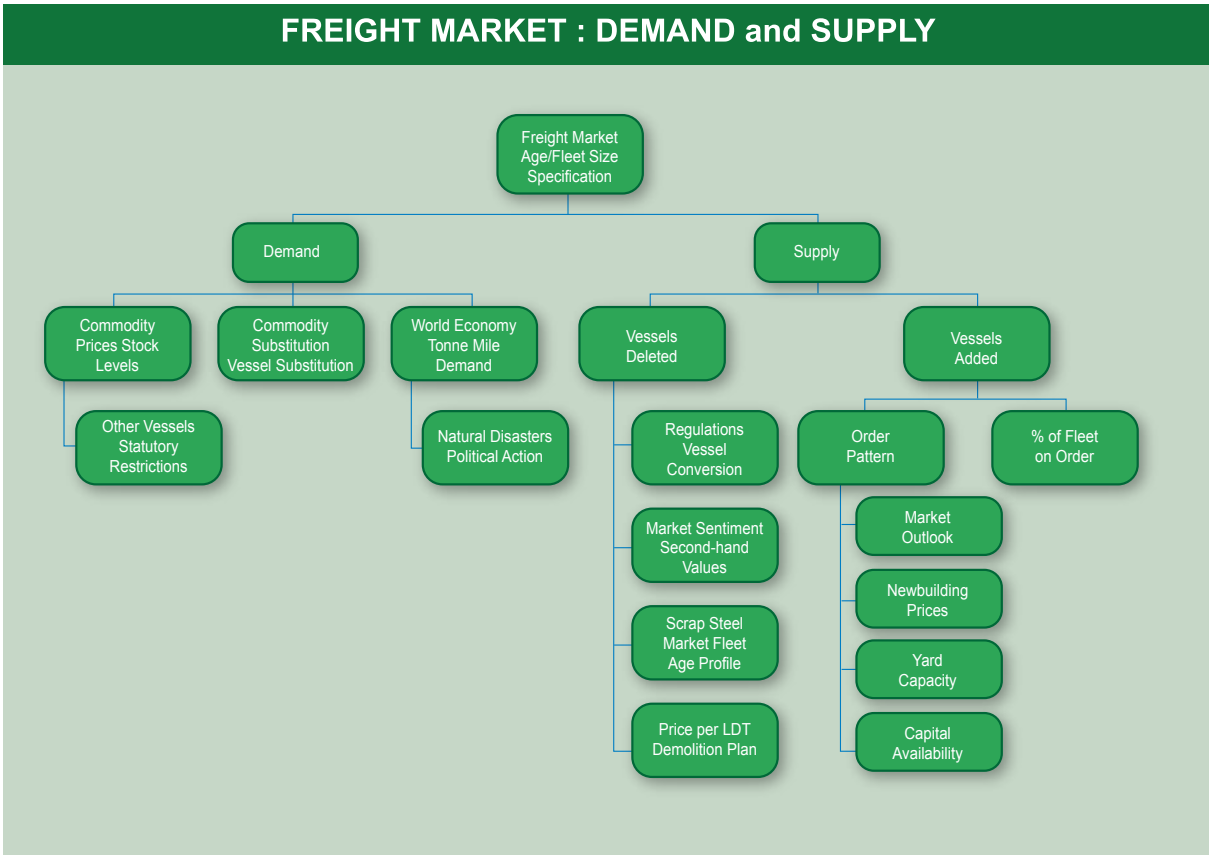
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดต่ำลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรก

ของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2558 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 782 จุด ณ สิ้นปี 2557 ลงมาอยู่ที่ระดับ 478 จุด ณ สิ้นปี 2558 โดยมีความผันผวนเป็นอย่างมากภายในปี สำหรับปี 2558 BDI ได้แตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุดในวันที่ 16 ธันวาคม 2558 อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง หากสภาพตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ คาดว่าอัตราการปลดระวางเรือจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก ส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล อย่างไรก็ตาม แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2559 บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสที่สามหรือในไตรมาสที่ 4 ของปี 2559

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index "BDI")

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index "BFI" และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates "TC") ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานาแมกซ์, เรือขนาดซุปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ ในเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางหลักต่างๆ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

((อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานาแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซุปราแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์) / 4) x 0.113473601

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน "เทส 52" ที่มีอุปกรณ์ตักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเล ความเร็วขณะเรือเปล่า 14.5 ไมล์ทะเล อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 30 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากสุด ไม่เกิน 10 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Antwerp/Skaw สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 1ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าขณะที่แล่นผ่าน Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิค ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 4ก: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 4ข: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากสุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

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

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

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

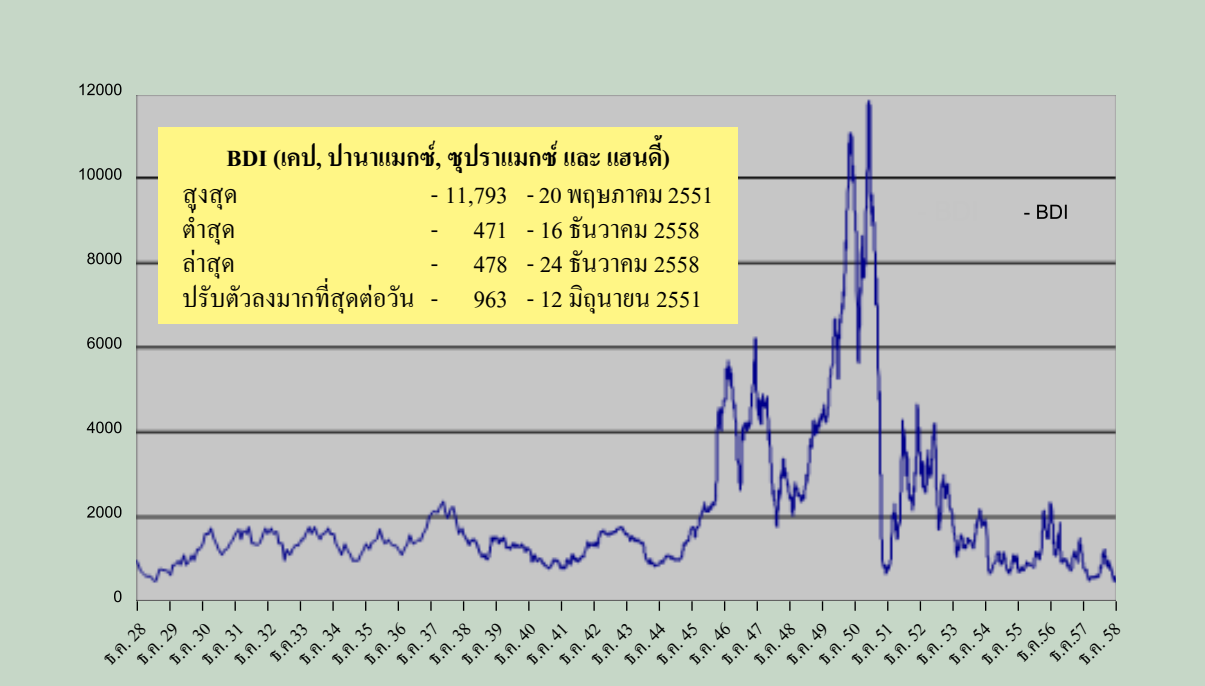
เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ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

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2558)

ดัชนีค่าระวางเรือ (“BDI”) (2528-2558)



2.4 กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะการบำรุงซ่อมแซมตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization "IMO") เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nation "UN") ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

IMO มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ โดยหลักๆ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea "SOLAS") อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution "MARPOL") อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือและการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping "STCW") อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention "MLC") อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ทั้งนี้ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ก็อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area "ECA") ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil "LSFO") ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลักถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือนั้น ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

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

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

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

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

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

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

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ค เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีมากขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล 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) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

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

ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือที่ชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้ ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (STCW 1978)

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

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

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลาในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004

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

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ขนาดระวางเรือขั้นต่ำของประเทศที่เข้าร่วมให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าวนั้นใกล้จะครบตามที่ IMO ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ หน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (US Coast Guard) ยังได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น แต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงปัจจุบันนี้ยังไม่ได้อนุมัติการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือดังกล่าวแต่อย่างใด

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

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the "Wrecks Convention"))

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

14. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า "Vessel General Permit (VGP)" ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมตั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท็งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท็งค์ (Non-tank vessel response plan "NTVRP") ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการเข้าทำสัญญากับบริษัทประกันอัคคีภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรรองรับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency "EPA") ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเพรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา

- ส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างดาดฟ้าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil "LSFO") นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไปเรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ได้แก่ ท่าเรือShenzhen, ท่าเรือ Guangzhou, ท่าเรือ Zhujiang, ท่าเรือ Shanghai, ท่าเรือ Ningbo, ท่าเรือZhoushan, ท่าเรือ Suzhou, ท่าเรือ Nantong, ท่าเรือ Tianjin, ท่าเรือ Qinhuangdao และ ท่าเรือ Tangshan/ท่าเรือ Huanghua ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่าดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไปข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta ("PRD")) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta ("YRD")) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
    - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone "ECZs") สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta ("PRD")) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta ("YRD")) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
    1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน RVM) ที่ได้รับการอนุมัติ
        - นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
        - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
        - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
        - เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance)จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป
    2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material ("IHM"))

15. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	1.94	4.80
2	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	5.26	5.00
3	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	3.95	4.00
4	ปริณดา นารี	ไทย	2538	23,720	4.51	4.50
5	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	1.86	4.00
6	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	5.63	5.00
7	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	5.39	5.00
8	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	1.36	5.00
9	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	5.11	5.00
10	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	10.60	10.60
11	ชโลธร นารี	ไทย	2539	27,079	1.96	6.90
12	ศรัณยา นารี***	ไทย	2534	28,583	1.78	3.00
13	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	7.65	7.70
14	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	10.79	10.80
15	มาธวี นารี	ไทย	2539	28,364	2.23	10.30
16	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	15.96	14.40
17	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	17.37	15.70
18	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	15.78	14.20
19	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	15.95	14.40
20	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	15.29	13.80
21	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	14.62	13.20
22	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	14.59	13.50
23	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	17.96	16.20
24	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	18.00	16.20
25	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	25.70	23.10
26	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	26.16	23.60
27	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	22.47	20.30
28	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	22.41	20.30
เรือขนาดแฮนดี้ไซด์ 28 ลำ		**รวม**		**789,508**	**312.28**	**310.50**
		ค่าเฉลี่ย		**28,197**	**11.15**	**11.09**
29	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	23.11	20.90
30	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	23.07	20.80
31	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	12.69	11.50
32	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	13.57	12.20
33	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.96	13.50
34	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	24.75	22.30
35	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	24.71	22.30
36	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	24.78	22.30
37	ดารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	24.97	22.50
เรือขนาดซุปราแมกซ์ 9 ลำ		**รวม**		**501,361**	**186.61**	**168.30**
		ค่าเฉลี่ย		**55,707**	**20.73**	**18.70**
38	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	26.97	24.30
39	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	27.02	24.30
40	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	26.11	23.50
41	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	25.88	23.20
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 4 ลำ		**รวม**		**252,971**	**105.98**	**95.30**
		ค่าเฉลี่ย		**63,243**	**26.50**	**23.83**
42	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	23.64	35.70
43	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	24.07	35.70
44	ชัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	23.81	35.70
45	ดนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	24.64	35.70
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		**รวม**		**84,558**	**96.16**	**142.80**
		ค่าเฉลี่ย		**21,140**	**24.04**	**35.70**
45 ลำ		**รวมเรือทั้งหมด**		**1,628,398**	**701.03**	**716.90**
		ค่าเฉลี่ย		**36,187**	**15.58**	**15.93**

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

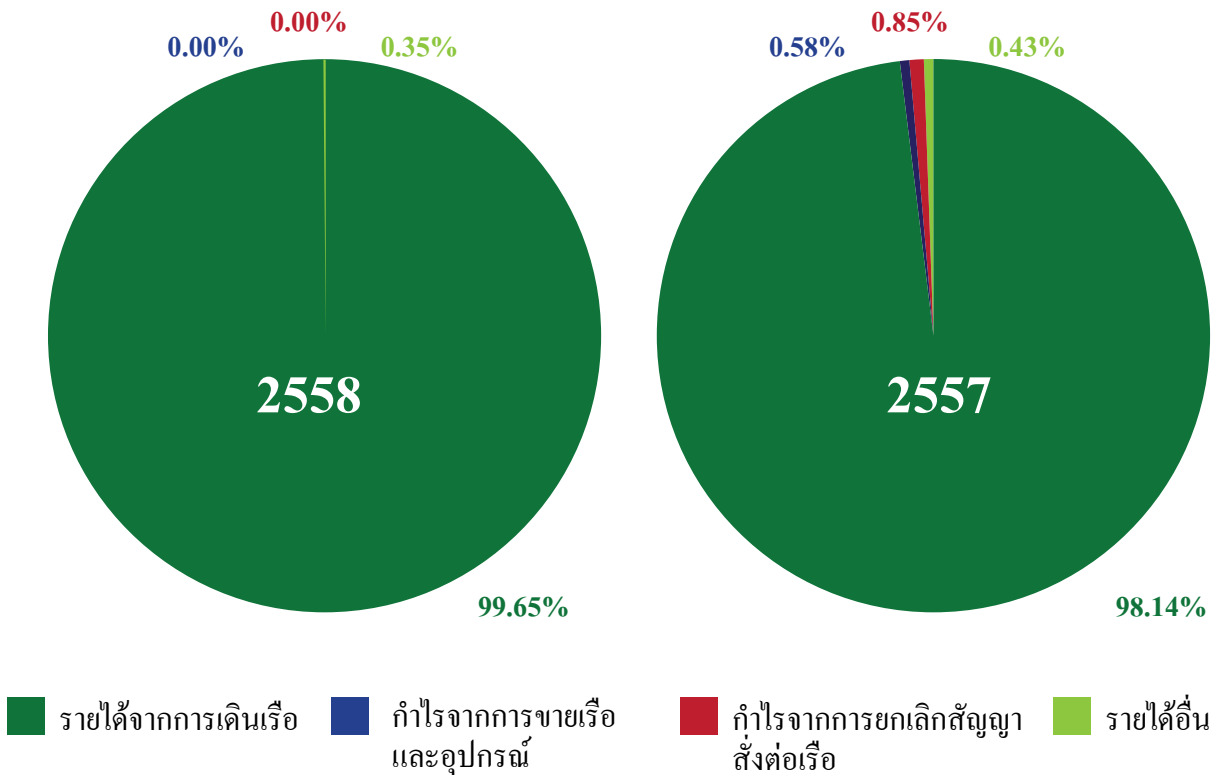
** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

*** เรือได้ถูกขาย ตามหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือลงวันที่ 27 มกราคม 2559 และส่งมอบให้ผู้ซื้อในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2558		2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,248.98	99.65	4,575.03	98.14
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	0.00	0.00	26.98	0.58
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	0.00	0.00	39.55	0.85
รายได้อื่น	14.94	0.35	20.04	0.43
รวมรายได้	**4,263.92**	**100.00**	**4,661.60**	**100.00**



คณะกรรมการบริษัท

1. นายธีระ วิภูชนิน
   - ประธานคณะกรรมการบริษัท
   - กรรมการอิสระ

2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ
   - ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
   - กรรมการสรรหา
   - กรรมการอิสระ

3. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
   - กรรมการและกรรมการบริหาร
   - กรรมการผู้จัดการ

4. นายคูชรู คาลี วาเดีย
   - กรรมการและกรรมการบริหาร
   - กรรมการ - การเงิน

5. นายไจปาล มันสุขานี
   - กรรมการและกรรมการบริหาร

6. นางสาวนิชิต้า ชาห์
   - กรรมการ

7. นายกิริต ชาห์
   - กรรมการ
   - กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

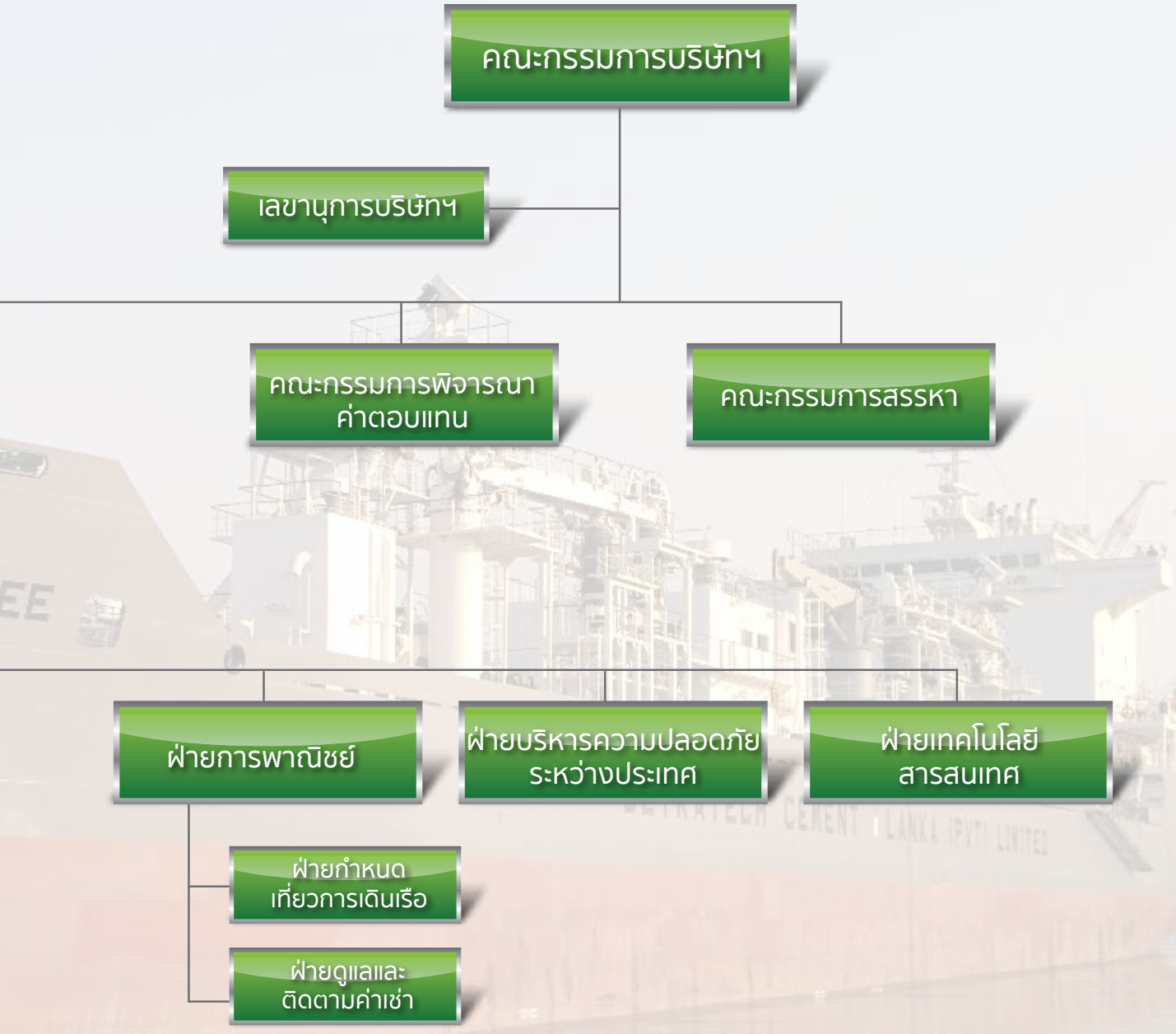
8. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
   - ประธานคณะกรรมการสรรหา
   - กรรมการอิสระ

9. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์
   - กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
   - กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
   - กรรมการอิสระ

10. นายกำธร ศิลาอ่อน
    - ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
    - กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
    - กรรมการสรรหา
    - กรรมการอิสระ

11. นายอิษฎ์ชาญ ชาห์
    - กรรมการ

โครงสร้างองค์กร


คณะกรรมการบริษัทฯ
เลขานุการบริษัทฯ
คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
คณะกรรมการสรรหา
ฝ่ายการพาณิชย์
ฝ่ายบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ฝ่ายกำหนดเที่ยวการเดินเรือ
ฝ่ายดูแลและติดตามค่าเช่า

รายงานจากคณะกรรมการ

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปีที่ 27 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ปีแห่งความประหลาดใจที่เลวร้าย ปี 2558 นั้นจะถูกจดจำว่าเป็นหนึ่งในปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือเทกอง ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับทั้งปี อยู่ที่ 719 จุด ซึ่งสูงกว่าตัวเลขดัชนีที่ต่ำที่สุดในอดีตที่ผ่านมาเพียง 4 จุด อันเป็นเครื่องบ่งบอกสถานการณ์ของตลาดได้เป็นอย่างดี สืบเนื่องจากปีที่น่าผิดหวังนี้เอง ทำให้มีความเห็นตรงกันว่าปี 2559 นั้นก็จะเป็นปีที่ลำบากอีกปีหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 771 จุด และลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์ ที่ระดับ 509 จุด เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 โดยดัชนีได้อยู่ในระดับราวๆ 500 จุดจนถึงต้นเดือนมิถุนายน ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นเดือนที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ปีนี้ไม่ได้เป็นเหมือนเช่นเคย ตลาดสร้างความประหลาดใจด้วยดัชนี 1,222 จุด เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม ซึ่งเป็นดัชนีที่สูงที่สุดของปี และหลังจากนั้นก็ลดลงมาและต่ำสุดเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ที่ระดับ 471 จุด ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่ดัชนีแข็งแกร่งที่สุดของปี ส่งผลให้ค่าดัชนีตามฤดูกาลปีนี้กลับตาลปัตร ในช่วงหน้าร้อนดังกล่าวแม้ดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นแต่อุปสงค์กลับไม่ได้เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม มีเรือเทกองอย่างน้อยปริมาณ 20 ล้านเดทเวทตันถูกปลดระวางในช่วงครึ่งแรกของปี 2558 ซึ่งได้ช่วยลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานลงและทำให้ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เกือบน้อยที่สุดในประวัติการณ์ การสั่งต่อเรือเดิมก็ถูกทำให้ล่าช้าหรือเลื่อนเวลาออกรับเรือออกไปอันเนื่องมาจากสถานะทางการเงินไม่ว่าของผู้ซื้อหรืออู่ต่อเรือ มีการเปลี่ยนการสั่งต่อเรือจากเรือเทกองที่มีกำหนดรับมอบในปี 2559 เป็น เรือแทงค์ และ/หรือ เรือคอนเทนเนอร์ ปัจจัยเหล่านี้เองได้ช่วยลดความกดดันในภาคอุปทาน อันส่งผลให้สถานการณ์ที่เลวร้ายได้เริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดีก่อนกลางปี 2558 ซึ่งส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น นำโดยกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ซึ่งตัวเลขการปลดระวางส่งผลให้การขยายตัวของกองเรือขนาดนี้ติดลบ สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าจุดสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์นั้นคงจะไม่ไกลจนเกินไปและหากมีการลดปริมาณเรือในตลาดลงจริงก็จะทำให้เกิดความสมดุลเร็วยิ่งขึ้น แต่เป็นที่น่าเสียดาย อัตราการปลดระวางเรือในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 ลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับช่วงครึ่งแรกของปี ส่งผลให้ดัชนี BDI นั้นปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 บริษัทฯ คาดว่าช่วงครึ่งแรกของปี 2559 ตลาดก็คงจะไม่ดีนักด้วยปริมาณเรือใหม่ที่เข้ามาสู่ตลาดและอุปสงค์ที่ยังไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หากการปลดระวางเรือมีปริมาณมากตลอดทั้งปี 2559 ก็คงจะได้เห็นตลาดมีแนวโน้มที่ดีขึ้นในช่วงสิ้นปี 2559 ระดับดัชนี BDI ในปัจจุบันนั้นส่งผลให้เรือเทกองเกือบทุกขนาดต้องดำเนินธุรกิจต่ำกว่าจุดคุ้มทุนเงินสด แต่ตามหลักแล้วสภาพตลาดที่ผิดปกติเช่นนี้คงเกิดขึ้นเป็นระยะเวลาไม่นาน อย่างไรก็ตาม ตามที่ Lord Keynes ได้กล่าวไว้ว่าตลาดนั้นสามารถผิดปกตินานกว่าที่คนเราจะหาเงินมาได้เพียงพอ บริษัทฯ เห็นว่าดัชนี BDI คงจะไม่ตกต่ำมากไปกว่านี้ และน่าจะแกว่งตัวอยู่ที่ระดับ 400 ถึง 750 จุด ในปี 2559

มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินซึ่งเป็นเช่นนี้มาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2559 เพิ่มขึ้นเหมือนในปี 2555 ยังมีโอกาสที่เราจะได้เห็นปัญหานี้

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์เศรษฐกิจรอบโลกนั้นไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นที่จะทำให้ปริมาณการค้าขายขยายตัว การชะลอตัวในการเติบโตของภาคอุปสงค์และปริมาณการค้าขายไม่น่าจะมาเกิดขึ้นในภาวะที่ตลาดย่ำแย่ อย่างไรก็ตาม โปรดระลึกไว้ว่าธนาคารกลางสหรัฐได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และคาดว่าจะปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 1 ในระหว่างปี 2559 อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่หนึ่งของโลก กำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ ด้วยราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและคาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคต ผู้บริโภคน่าจะมีเงินไว้จับจ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐฯและน่าจะช่วยกระตุ้นการซื้อสินค้าราคาถูกที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลานี้ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2558 เช่นเดียวกันนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับปี 2559 แต่เรายังหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีซึ่งตรงกันข้ามกับการคาดการณ์ ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 8 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าเวลาที่ข้าวยากหมากแพงมากสุด 7 ปี ดังนั้นจึงคาดว่าปีนี้จะเป็นปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือต่างๆ อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้สั่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกิน ทั้งๆ ที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆลังเลที่จะปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีทีท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูย่ำแย่ โดยมีอู่ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอู่ต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีนซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วน และซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีอู่ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงอู่ต่อเรือยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจะส่งผลเกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ เนื่องจากความต้องการในการขนส่งทางเรือมาจากอัตราการขยายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น ย่อมเป็นการดีต่อ

ธุรกิจเดินเรือหากตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หลักการทั่วๆไปก็คืออุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 - 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรามั่นใจว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆฟื้นตัว ปัจจุบัน สินค้าโภคภัณฑ์มีปริมาณมากเกินความต้องการส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ตกต่ำเป็นประวัติการณ์ โดยทั่วไปแล้ว ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้นและหวังว่าจะได้ขนส่งในเส้นทางที่ไกลขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2559 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะแล่นเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้สั่งกัปตันให้เดินเรือตามความเร็วนั้น

การปลดระวางเรือสินค้าแห้งเทกองในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ดีขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 471 จุด ในวันที่ 16 ธันวาคม 2558 ทั้งนี้ อัตราการปลดระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองอย่าง กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยแรก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยที่สอง) และไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลง ราคาเศษเหล็กล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 300 เหรียญสหรัฐต่อตันของเหล็กที่มาจากเรือที่ถูกปลดระวางซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กไม่น่าจะลดลงอีก ซึ่งหากราคาเศษเหล็กยังอยู่ในระดับเช่นเดียวกับปัจจุบัน และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางในปี 2559 มากกว่าปี 2555 โดยทั่วไปแล้ว ในเวลาที่ค่าระวางตกต่ำ Charterer ซึ่งมีเรือให้เลือกมากมายจะไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าไม่ต้องการขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่าๆกัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำ และเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแล ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และหากเกรงว่าราคาเศษเหล็กจะปรับตัวลดลงอีก เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนได้ง่ายยิ่งขึ้น

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2562 จะมีเรือร้อยละ 14.58 ของกองเรือเทกองโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 788.42 ล้านเดทเวทตัน) (ณ วันที่ 1 มกราคม 2559) ที่อายุเกิน 20 ปี หรือคิดเป็นขนาดระวางบรรทุก 114.93 ล้านเดทเวทตันซึ่งคาดว่าเรือดังกล่าวไม่บางส่วนก็ทั้งหมดจะถูกปลดระวาง โดยขึ้นอยู่กับดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อู่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2558 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 46.03 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังนั้น สำหรับปี 2558 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 18.08 ล้านเดทเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 788.42 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.35 ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา! อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาดส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับดัชนี BDI หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 45 และมีการปลดระวางเรือ 36 ล้านเดทเวทตัน ต่อปี ดังนั้น ณ ต้นปี 2560 จะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกร้อยละ 1.92 หรือคิดเป็น 15.13 ล้านเดทเวทตัน โดยกองเรือโลกจะมีขนาด 803.55 ล้านเดทเวทตัน และภายใต้สมมติฐานดังกล่าว ณ ต้นปี 2561 จะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกร้อยละ 0.12 หรือคิดเป็น 0.93 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็น โดยกองเรือโลกจะมีขนาด 804.48 ล้านเดทเวทตัน

ในด้านอุปสงค์ของเรือ ยังคงมีความไม่แน่นอน **ประเทศจีน**ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.9 ในปี 2558 เศรษฐกิจจีนตามแผนห้าปีซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2559 น่าจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.5 จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้นในปี 2558 จีนได้สร้างความประหลาดใจต่อตลาดโดยการนำเข้าแร่เหล็กสูงถึงปริมาณ 953.37 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.17) แต่นำเข้าถ่านหินลดลงอยู่ที่ปริมาณ 204.18 ล้านตัน (ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 30) จีนได้ส่งออกเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.87 เมื่อเทียบกับปี 2557 มาอยู่ที่ปริมาณ 112.41 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมีการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนกำลังชะลอตัว”

เศรษฐกิจเริ่มที่จะฟื้นตัวใน**สหรัฐอเมริกา** ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 เมื่อเดือนธันวาคม 2558 และตั้งใจที่จะปรับเพิ่มอีกร้อยละ 1 ในปี 2559 ซึ่งเป็นการบ่งบอกว่าสหรัฐซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกได้ฟื้นตัวขึ้นในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้

ส่วน**สหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตราการคิวอี (QE) ต่อไป อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าว รวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้ากึ่งสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึง ต้องขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตนรวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห้งเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อนตัวลงอีกและภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด ทำให้อินเดียอาจกลายเป็นผู้ที่มีบทบาทในตลาดเรือเทกอง ท่าเรือของอินเดียเกิดความแออัดอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากลักษณะของท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อุปทานในเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะส่งผลดีต่อเรือขนาดแฮนดี้ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ อินเดียซึ่งเป็นผู้บริโภคเหล็กรายใหญ่เป็นอันดับที่สามของโลกถึงปริมาณ 75 ล้านตันในปี 2557 และคาดว่าปริมาณการบริโภคเหล็กของอินเดียจะขยายตัวร้อยละ 7 ในปี 2558 เมื่อเทียบกับอัตราการขยายตัวของการบริโภคเหล็กของโลกที่ร้อยละ 2 อุปสงค์ในเหล็กภายในประเทศจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากรัฐบาลลงทุนอย่างมหาศาลในการก่อสร้างถนนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย รายงานหลากหลายฉบับได้แนะนำว่า พลังงาน ถ่านหิน และพลังงานทางเลือกจะใช้งบประมาณถึง 250 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้รัฐบาลชุดปัจจุบัน ความหวังของการขนส่งทางเรือจากการนำเข้าถ่านหินของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมากซึ่งเป็นการทดแทนจากการที่จีนลดปริมาณการนำเข้าถ่านหิน อินเดียได้กลายมาเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกด้วยปริมาณ 223.99 ล้านตันในปี 2558 มากกว่าจีนซึ่งนำเข้าที่ปริมาณ 204.18 ล้านตัน

ประเทศอาร์เจนตินา เกษตรกรชาวอาร์เจนตินาช่วยเสริมตลาดการส่งออกโดยได้ส่งออกข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดถั่วเหลือง เนื่องจาก Mauricio Macri ประธานาธิบดีคนใหม่ประกาศว่าจะยกเลิกภาษีส่งออก โดยเกษตรกรต่างๆได้พร้อมที่จะส่งออกสินค้าในคลังสินค้าของตนมูลค่าประมาณ 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อใดก็ตามที่รัฐประกาศลดหรือยกเลิกภาษีส่งออกตามที่ได้ประกาศไว้ ประธานาธิบดี Macri ยังได้ยกเลิกการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งทำให้นักลงทุนเห็นว่าเงินสกุลเปโซจะลดค่าลงร้อยละ 35 ซึ่งจะส่งผลให้เกษตรกรพยายามส่งออกสินค้าของตน ปัจจัยนี้น่าจะส่งผลบวกต่อตลาดเรือเทกองในช่วงครึ่งแรกของปี 2559 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรือขนาดแฮนดี้ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์

หนึ่งในสัญญาณที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะสำหรับเรือเทกองก็คือ โครงการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งเป็นโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

ใช้ระยะเวลามากกว่า 10 ปี เชื่อมโยงทวีปเอเชียกับทวีปยุโรปผ่านการเส้นทางคมนาคมทางบกซึ่งครอบคลุม 30 ถึง 60 ประเทศ โครงการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในจีนตอนกลาง ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโกว เมืองรอตเทอร์ดาม และเมืองเวนิส โครงการนี้ไม่ได้สร้างประโยชน์ให้แก่จีนเท่านั้น แต่ยังสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นๆทั่วโลก

1. โครงการนี้จะช่วยให้จีนได้ใช้กำลังการผลิตเหล็กที่มีมากเกินความต้องการถึงร้อยละ 30 ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดในโลก โดยเฉพาะจากการที่เหมืองแร่เหล็กจีนต่างๆ ได้ปรับลดราคาแร่เหล็กของตนลง ถ่านหินซึ่งเป็นองค์ประกอบในการผลิตเหล็กก็มีการผลิตออกมามากเกินเช่นเดียวกับเหล็ก เช่นเดียวกับโรงงานผลิตซีเมนต์ซึ่งมีการผลิตมากเกินร้อยละ 40 ทำให้สามารถผลิตซีเมนต์ได้ในราคาถูกสำหรับใช้ในโครงการนี้ ซึ่งจะช่วยให้ตัวเลขจีดีพีของจีนโตขึ้นเกินกว่าร้อยละ 6.5 ซึ่งผู้นำจีนได้ให้คำมั่นไว้สำหรับอีกห้าปีข้างหน้า
2. โครงการนี้จะช่วยให้จีนขยายเศรษฐกิจของตนได้ไปจนถึงพื้นที่ทางตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ทุรกันดาร เมื่อใดก็ตามที่พื้นที่นี้เริ่มมีความเจริญ ปัญหาชนกลุ่มอุยกูร์ (Uyghur) ก็น่าจะคลี่คลายลง
3. ประเทศต่างๆซึ่งอยู่เหนือประเทศจีนอันเป็นพื้นที่ที่ทุรกันดารซึ่งปกครองโดยกลุ่มคนบางกลุ่มซึ่งใฝ่หาความมั่งคั่งจากประเทศเพื่อประโยชน์ของตนมากกว่าที่จะคำนึงถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้น เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระจายผลประโยชน์ให้แก่ประชาชนโดยรวมและลดความไม่มีเสถียรภาพลง
4. โลกไม่ได้รับประโยชน์จากการที่สหรัฐอเมริกาเป็นมหาอำนาจแต่เพียงผู้เดียว โดยขณะนี้ จีนได้เริ่มมีอิทธิพลและโครงการเส้นทางสายไหมนี้จะช่วยเพิ่มอำนาจของจีนและทำให้จีนมีบทบาทมากเทียบทันสหรัฐอเมริกาได้

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่นิกเกิล แร่อะลูมิเนียม ในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านๆ มา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.10	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 719 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติการณ์ ซึ่งสูงกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2529 เพียงแค่ 4 จุดเท่านั้น ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย เมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และได้เริ่มขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และมีแผนที่ขายเรืออีกจำนวน 12 ลำในปี 2559 - 2560)

รางวัลและเกียรติยศ:

บริษัทฯ ได้รับรางวัล IR Magazine Award (IRMA) สำหรับทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในสาขา “บริษัทที่ดีที่สุดทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม” นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้รับรางวัล Thailand Sustainability Investment Awards ในงานประกาศรางวัล SET Sustainability Awards 2015 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อ

เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ "รางวัลผู้บริหารเรือ" ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia 2015 นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับหมวด "รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี" และหมวด "บริษัทที่น่าลงทุนในอนาคต" ในงาน Lloyd's List Asia Awards 2015

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,263.92 ล้านบาท (ปี 2557: 4,661.60 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 2,425.78 ล้านบาท (ปี 2557: 80.22 ล้านบาท) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ประเมินและพิจารณาบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2559 เป็นเงิน 840.77 ล้านบาท (ซึ่งรวมอยู่ในขาดทุนสุทธิ) โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขายเรือ) โดยมูลค่ายุติธรรมคิดจากราคาขายเรือเฉลี่ยที่ขายได้ล่าสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไป ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาที่ทำการขายเรือแต่ละลำ ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 16,486.17 ล้านบาท (ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนในเดือนมิถุนายน 2558 โดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน) (ปี 2557: 15,283.85 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 32,457.82 ล้านบาท (ปี 2557: 27,908.53 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 4 ลำ และเงินสดจากการเพิ่มทุนในปี 2558 สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2558 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2557

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2,398.75 ล้านบาท (ปี 2557: 82.31 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท (ปี 2557: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 1.66 ล้านบาท (ปี 2557: จำนวน 2.24 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 6,266 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 8,096 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2557 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2558 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2558 (จำนวน 45 ลำ) เมื่อเทียบกับปี 2557 (จำนวน 42 ลำ) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2557 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.36 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 10 ปี ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 โดยได้รับเงินจากการขายเรือจำนวน 123.50 ล้านบาท และได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือจำนวน 279.03 ล้านบาท

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 22 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2558 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 7.25 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 22 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 10.29 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2559 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 45 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 4 ลำ ขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 32 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,628,398 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 36,187 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 9.8 ปี บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 3 ลำในปี 2558 และมีแผนที่ขายเรือเก่าอีกจำนวน 12 ลำในปี 2559 – 2560 ในขณะที่มีเรือจำนวน 12 ลำมีกำหนดรับมอบในปี 2559 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่าน่าจะได้รับมอบเรือสั่งต่อใหม่เพียง 5 ลำ (จากตามกำหนดรับมอบจำนวน 12 ลำภายในสิ้นปี 2559) ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 38 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 7.1 ปีและขนาดเฉลี่ย 43,332 เดทเวทตันต่อลำ ภายในสิ้นปี 2560

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

เหตุการณ์สำคัญของปี 2558

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองสร้างความประหลาดใจที่เลวร้าย ในปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ร่วงสร้างสถิติใหม่หลายครั้งจนถึงสิ้นปี ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมากจนถึงสิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปริมาณ 953.37 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้ามาที่จีนในระหว่างปี 2558 มาจากออสเตรเลียปริมาณ 607.64 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 59.18 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 548.46 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลปริมาณ 191.76 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 20.72 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 171.04 ล้านตัน) แม้ว่าตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ของแร่เหล็กจากบราซิลจะเพิ่มขึ้น แต่ดัชนี BDI ได้ร่วงลงทำสถิติใหม่ตอนช่วงสิ้นปี ปี 2558 รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไปอย่างสิ้นเชิงด้วยดัชนี BDI ปรับตัวอยู่ในระดับที่สูงในช่วงฤดูร้อน

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 720 ลำ คิดเป็นขนาด 50.17 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2558 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้ใกล้เคียงกับตัวเลขในปี 2555 ที่มีการปลดระวางเรือมากถึง 35.97 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 97 ลำ เรือขนาดปานาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 50 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 53 ลำ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 68 ลำ เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (Handymax) จำนวน 88 ลำ และเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 113 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 32.09 ล้านเดทเวทตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2559 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 788.42 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 92.96 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2559 และ 25.31 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบ 2560 หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 36 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2558 อยู่ที่ 32.09 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 45 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03) สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 803.55 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 1.92 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 804.48 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 0.12 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2559 ในที่สุด ปัญหาอุปทานมากเกินก็ได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤติการเงินโลก**ก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป** มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตราการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 120/125 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้ขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2554 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟุกุชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดเรือเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาดใหม่ๆ จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า การนำเข้าถ่านหินของอินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.61 มาอยู่ที่ 223.99 ล้านตันในช่วง ปี 2558 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาต่ำและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ

ประเทศจีน ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 6.9 สำหรับปี 2558 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในอีกห้าปีข้างหน้าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 ต่อปี ในปี 2558 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 953.37 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 2.17 มากกว่าปริมาณ 933.11 ล้านตันเมื่อปี 2557 ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2558 อยู่ที่ประมาณ 800.53 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 1.57 เมื่อเทียบกับปริมาณ 813.30 ล้านตันในปี 2557 จีนได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 204.18 ล้านตันในปี 2558 หรือลดลงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปริมาณ 291.63 ล้านตันในปี 2557 คาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินลดลง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศ และค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,900 ล้านตันต่อปี แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบอย่างมากต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนี BDIของปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 719 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติการณ์ ซึ่งสูงกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2529 เพียงแค่ 4 จุดเท่านั้น ทั้งนี้ ดัชนี BDI (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด อยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

ในปี 2558 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 6,266 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยอยู่ที่ 4,652 เหรียญสหรัฐซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 366 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,381 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 6,184 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 14.92 สำหรับปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 666 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,966 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซุปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 6,577 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.58

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,931 ลำ ขนาดระวางรวม 337.28 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 249 ลำ ขนาดระวางรวม 49.21 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.6 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 215 ลำ ขนาดระวางรวม 41.46 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,034 ลำ ขนาดระวางรวม 159.13 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 320 ลำ ขนาดระวางรวม 26.22 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 285 ลำ ขนาดระวางรวม 20.95 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 542 ลำ ขนาดระวางรวม 34.52 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 477 ลำ ขนาดระวางรวม 29.98 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 86.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 110 ลำ ขนาดระวางรวม 7.46 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 21.6 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดซุปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,765 ลำ ขนาดระวางรวม 145.89 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 118 ลำ ขนาดระวางรวม 6.27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 459 ลำ ขนาดระวางรวม 20.86 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,658 ลำ ขนาดระวางรวม 57.55 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 371 ลำ ขนาดระวางรวม 13.74 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 23.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 160 ลำ ขนาดระวางรวม 5.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.8 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562

เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,720 ลำ ขนาดระวางรวม 54.15 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559) มีเรือจำนวน 130 ลำ ขนาดระวางรวม 2.11 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 876 ลำ ขนาดระวางรวม 18.56 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 34.3 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2562 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2559 - 2562 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือ**สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 46 ลำ (ณ วันที่รายงานนี้) รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 4 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบภายในปี 2559 ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

เว้นเสียแต่จะมีเหตุการณ์ที่สร้างความประหลาดใจในทางที่ดี เป็นที่ชัดเจนว่าในปี 2559 บริษัทเดินเรือเทกองต่างๆ ต้องจัดหาแหล่งเงินสด และน่าจะอยู่ในรูปของเงินทุนของบริษัทเอง แต่ตลาดทุนจะพร้อมสนับสนุนเงินสดหรือไม่ ผู้ถือหุ้นใหญ่ (ซึ่งรวมถึงกองทุนหุ้นส่วนบุคคล) จะลงทุนเพิ่มในบริษัทเดินเรือต่างๆหรือไม่ บริษัทเดินเรือต่างๆจะต้องประกอบธุรกิจด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันการล้มละลาย แต่มีอย่างหนึ่งที่แน่นอน ก็คือ บริษัทเดินเรือเทกองต่างๆจะต้องเพิ่มทุนไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่ง (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ก็จะปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถบริหารกับปัญหาต่างๆได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

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

ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี บริษัทฯ ได้เริ่มขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558) และบริษัทฯ จะยังคงขายเรืออีกจำนวน 12 ลำ ภายในสิ้นปี 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังคงเป็นบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนดี้ไซส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์)

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2558 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อๆไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัย

ของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดีของกองเรือของบริษัทฯ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินสำรองของผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นมีมูลค่าถึงเกือบ 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ และเนื่องจากมีจำนวนกรณีเรียกร้องค่าเสียหายที่น้อย ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2558 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2558 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆจึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้น เพื่อเป็นการรองรับการจำกัดค่ากำมะถันดังกล่าว โดยหลักบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นไปที่เรือสั่งต่อใหม่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งจะช่วยสร้างความเย็นอันจะช่วยเพิ่มความหนืดของ MGO ไม่ให้เกินร้อยละ 1 ที่มีการใช้ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริเบียน (ECA) นอกจากนั้นก่อนที่จะปรับเพิ่มการจำกัดเป็นค่ากำมะถันเป็นร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์โดยการติดตั้ง Exhaust Gas Cleaning Scrubbers ในเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าว

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ขณะนี้ อนุสัญญาดังกล่าวมีประเทศต่างๆเข้าร่วมรับรองซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.56 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก ซึ่งเกือบถึงร้อยละ 35 อันจะส่งผลให้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ คาดว่าน่าจะมีประเทศที่เข้าร่วมรับรองครบในปี 2559 อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับเรือสั่งต่อใหม่และเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยกำลังมีการพิจารณาให้มีการเลื่อนการบังคับใช้ออกไปด้วยเหตุผลที่ว่ายังมีเครื่องมือบำบัดที่ได้รับการอนุมัติ ทั้งนี้ เรือสั่งต่อใหม่ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามกฎระเบียบของ US EPA อย่างไรก็ตาม ณ ปัจจุบันนี้ ยังไม่มี

เครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติโดย USGC โดย USCG กำลังอนุญาตให้ใช้ระบบทดแทน (AMS) ไปก่อนจนกว่าจะมีการอนุมัติเครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำถ่วงเรือ

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization "ILO") ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILOได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention "MLC 2006") เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate "MLC") และใบประกาศการปฏิบัติด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance "DMLC") โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ นั้นได้รับใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ของเรือชักธงไทยอาจไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า "เพื่อโลกสีเขียว" (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้ระบุถึงอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีอย่างชัดแจ้ง อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้น่าจะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification ของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่สั่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อยโดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เที่ยวเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาลอน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ "BONNET" ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือเพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้

เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ "แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ" (Ship Energy Efficiency Management Plan "SEEMP") ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

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

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management "MRM") เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติภัยทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆสำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆเช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training "CBT") และวีดีทัศน์ (Video-Based Training "VBT") การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management "BTM") หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency "BTC") หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch "OOW") หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course "CMC") หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course "SSC") หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing "MPB") หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลาและถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร MAN Diesel Engine and Turbo (ME course) หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement "EMC") สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch "EOW") สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ ในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ "ระบบการทำงานของซีลเพลาใบจักร" "การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก" และ "ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ" ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้

มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดบบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรง เพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ

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

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะได้รับเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือด้วยอุปกรณ์ ECDIS ซึ่งเป็นเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือจะทำให้อุปกรณ์ต่างๆ (ซึ่งอยู่บนแผ่นกระดาษ) หมดความสำคัญไป ทั้งนี้ การใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า เรือต่างๆ อาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนต์ระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก และแม้ว่าจะยังคงเป็นไปได้ยากที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบัน แต่หากเมื่อพัฒนาการใหม่ๆดังกล่าวเกิดขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในรูปแบบการเดินเรือปัจจุบัน

บริษัทฯ มั่นใจว่านักเดินเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยนักเดินเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง นอกจากนั้น นักเดินเรือดังกล่าวยังได้รับการฝึกอบรมจากบริษัทผลิตอุปกรณ์ ECDIS อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้นักเดินเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDISได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตร ECDIS นี้แล้ว นักเดินเรือจะต้องเข้าอบรมการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจการภาครัฐ และในชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะล้าหลังกว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไร ปัจจุบันบริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ซึ่งมีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางเซนเซอร์บนอุปกรณ์ต่างๆที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือโดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

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

ในกรณีที่ไม่มีการป้องกันที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แม้ในการดำเนินงานทั่วไปเพิ่มขึ้น อาจทำให้อุตสาหกรรมต้องประสบกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ (cyber-attack) ได้แก่ แผนการโจมตี

ซึ่งมีเป้าหมายที่ระบบสารสนเทศ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เพื่อที่จะแทรกแซง ทำลาย หรือเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลของบริษัทและของเรือ

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ได้เพิ่มความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อน ตัวอย่างเช่น จากการติดไวรัสโทรจันด้วยการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมล์ที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือเพื่อทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือเพื่อหาแทรกแซงระบบควบคุมติดตามระยะไกลและสารสนเทศเครื่องหมายทางเรือ (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็คทรอนิคส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS รวมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า เมื่อเร็วๆ นี้ หน่วยงาน USCG ได้แจ้งเตือนในเรื่องความปลอดภัยว่าระบบ GPS ที่เกิดขัดข้องเนื่องจากสัญญาณขาดหาย ทำให้การเดินเรือในบริเวณที่มีเรือแออัดต้องใช้วิธีอื่นในการระบุตำแหน่งจนสัญญาณ GPS กลับมาใช้ได้ดังเดิม เหตุการณ์เช่นนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรือจากการรบกวนหรือการที่สัญญาณ GPS ขัดข้อง และแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการทำความเข้าใจถึงผลกระทบที่อาจเกิดต่ออุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ การเชื่อในระบบการนำทาง GNSS อย่างมากและความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาชญากรไซเบอร์ได้ทำให้เห็นความสำคัญในการเรียนรู้มาตรการสำรองสำหรับการนำทางสำหรับการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรและพบว่า

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

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ

แม้ว่าในปี 2556 - 2558 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานยืนยันถึงข่าวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

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

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯได้รับเงินจากการชำระบัญชีตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 9.40 ล้านอินเดียรูปี ซึ่งเท่ากับ 0.14 ล้านเหรียญสหรัฐ (หรือประมาณ 5.12 ล้านบาท) ซึ่งได้บันทึกเป็นกำไรจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวในงบกำไรขาดทุน
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.02 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 148 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

บทสรุป

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2559 จะมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงความตึงเครียดทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน การชะลอตัวของเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICS (ยกเว้นอินเดีย) และการทรงตัวของเศรษฐกิจยุโรป การเพิ่มมาตรการการป้องกันการแข่งขันทางการค้า ปริมาณเรือที่มากเกินที่ยังไม่ลดจำนวนลงมากนัก และปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่มากเกิน อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆสำหรับปี 2559 ซึ่งรวมไปถึง โครงการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 30 ถึง 60 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป ระยะเวลา 10 ปี และคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกายังคงดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงที่ช่วยลดราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆที่ขนส่ง ค่าเงินที่อ่อนตัวลงของยุโรปและญี่ปุ่นจะช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว การห้ามการส่งออกแร่นิเกิลและแร่อะลูมิเนียมของอินโดนีเซียซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ปี 2557 ไม่ดีนั้นได้กลายมาเป็นผลดีจากการที่จีนต้องนำเข้าสินค้าเหล่านี้จากประเทศอื่นๆที่ไกลกว่าซึ่งช่วยในแง่ปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ ทั้งนี้ เวลาเท่านั้นที่จะบอกได้ว่าปี 2559 จะจบลงด้วยความประหลาดใจอย่างน่ายินดีหรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเดินเรือเทกอง

อุปทาน - ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ เรือซึ่งอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2559 – สิ้นปี 2562 ประมาณร้อยละ 14.58 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 114.93 ล้านเดทเวทตัน) จะถูกปลดระวาง

จากการที่เรือต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 16.18 (ขนาดระวางรวม 127.53 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2562 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่อู่ต่อเรือส่งมอบเรือล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าว (ในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03) สูงกว่าอัตราเฉลี่ยในช่วงปี 2553 – 2557 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 35

ด้านการเงิน - เพียงแค่สองปีหลังจากกลยุทธ์ของกองทุนหุ้นส่วนบุคคล (Private Equity) ในการเข้าลงทุนในธุรกิจเดินเรือเมื่อปี 2556 เมื่อบริษัทเดินเรือต่างๆได้ระดมทุน 12 พันล้านเหรียญสหรัฐผ่านทาง private placement หรือ private equity ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าของปี 2555 และความสนใจในการลงทุนได้เพิ่มขึ้นจนกระทั่งไตรมาสหนึ่งของปี 2557 กองทุนหุ้นส่วนบุคคลได้ลดความสนใจในการลงทุนในธุรกิจเดินเรือ มีการระดมทุนเพียง 1 พันล้านเหรียญสหรัฐในการลงทุนในธุรกิจ การลงทุนในตลาดหุ้นกู้ได้ลดลงจาก 11 พันล้านเหรียญสหรัฐลงมาเหลือเพียงเกือบ 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2551) และได้กลับไปประดมทุนตามรูปแบบเดิม แม้ว่าการระดมทุนแบบเดิมอยู่ในรูปเงินกู้จากธนาคารนั้นจะไม่หาได้ง่ายนัก แต่ยังคงเป็นแหล่งเงินทุนหลักในปี 2558 ซึ่งปีก่อนหน้านี้ (ปี 2557) เงินกู้ธนาคารมีอัตราส่วนมากกว่าร้อยละ 70 ของแหล่งเงินทุนของอุตสาหกรรม และในปีนี้สัดส่วนดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นถึงกว่าร้อยละ 80! ซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่มากที่สุดตั้งแต่ปี 2551 (ข้อมูลจาก Marine Money)

สำหรับปี 2559 คงจะเป็นการยากที่จะบอกถึงแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือ กองทุนหุ้นส่วนบุคคลได้เลิกให้ความสนใจในการลงทุนในธุรกิจนี้ ในขณะที่ตลาดหุ้นกู้ก็มีสัญญาณที่ไม่ดีนักในการเป็นแหล่งเงินทุนของอุตสาหกรรมเดินเรือ นักลงทุนในหุ้นยังคงเฝ้าระวังสถานการณ์อย่างกังวล คาดว่าแหล่งเงินทุนในปีนี้ก็คงหนีไม่พ้นเงินกู้จากธนาคารในการช่วยหรือคาดว่าน่าจะช่วยเจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม เราอาจต้องประหลาดใจเมื่อธนาคารต่างๆ กำลังพิจารณาใช้นโยบายเดิม คือ “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” ซึ่งได้ใช้ตั้งแต่ปี 2551 และกำลังพิจารณาอย่างจริงจังในการใช้นโยบาย “บังคับหนี้” สำหรับหนี้ที่คาดว่าจะสูญ เราเชื่อว่าสำหรับผู้ประกอบการหลายราย โดยเฉพาะรายที่ไม่สามารถระดมทุนระยะสั้นผ่านทางผู้ถือหุ้นของตนหรือแหล่งเงินทุนอื่นๆ เช่น การขายสินทรัพย์รองต่างๆ ได้นั้น จะต้องเผชิญความท้าทายในการจัดหาแหล่งเงินกู้จากธนาคาร นอกจากนั้นแหล่งเงินทุนใหม่ๆจะอยู่ในระดับที่ระมัดระวังอย่างมากในแง่ของการกำหนดราคาและมูลค่าเงินกู้ต่อหลักประกัน (loan-to-value) คงจะไม่ได้เห็นส่วนต่างดอกเบี้ยที่เป็นเลขหนึ่งหลักหรือเลขสองหลักและมูลค่าเงินกู้ต่อหลักประกัน (loan-to-value) ที่ร้อยละ 90 อีกแล้ว ธนาคารต่างๆได้เผชิญกับความลำบากในการปล่อยเงินกู้ที่มีความเสี่ยงต่ำที่น่าจะเข้าทำรายการได้ นี่เป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความยากลำบากในการจัดหาแหล่งเงินทุนที่อุตสาหกรรมนี้ต้องเผชิญ และไม่ต้องตกใจหากได้เห็นจำนวนคดีล้มละลายมากขึ้นและมีการบังคับโดยธนาคารต่างๆเอากับลูกหนี้ซึ่งไม่สามารถเพิ่มเงินทุนเพื่อเสริมสภาพคล่องของตนได้อย่างน้อยเพื่อใช้สำรองชำระเงินกู้เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือคงไม่เพียงพอในการชำระหนี้ อย่างไรก็ตาม หวังว่าจะไม่เป็นการสายเกินไปสำหรับธนาคารต่างๆ

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริหารของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ และ นายคูชรู คาลี วาเดีย ดำรงตำแหน่ง กรรมการ (การเงิน) และนายไจปาล มันสุขานี ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ (ทำงานประจำให้กับบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ) ทั้งนี้ นายไจปาล มันสุขานี ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการบริหารของบริษัทฯ ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2558 แทน นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารจากคณะกรรมการบริหารในวันเดียวกัน

ในระหว่างปี 2558 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 11 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ (การเงิน)

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านกล่าวคือ นายชัยพัฒน์ ศรีวิสารวาจา ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และนายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้ นายชัยพัฒน์ ศรีวิสารวาจา และนายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการสรรหามีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2558 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2557 ถึง 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่หมดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2558 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่หมดวาระให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหา

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน โดยมีนายกำธร ศิลาอ่อน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ชาห์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 นายกิริต ชาห์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง เพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2558 โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2558 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 ได้อนุมัติค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2558 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายในในปี 2558 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงต่างๆ (รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต) และกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯสอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 6 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน

ประเภทที่ 2 จำนวน 5 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อยและที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง **"รายการที่เกี่ยวโยงกัน"** ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2558 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม "ดีเลิศ" สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ และจัดอยู่ในกลุ่ม TOP QUARTILE ของบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท

ปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2558 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2557: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2557: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 2 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)		
	ปี 2558	ปี 2557	
	การประชุมวาระปกติ	การประชุมวาระปกติ	การประชุมวาระพิเศษ
1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	4/4	2/2
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4	2/2
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	4/4	2/2

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจาก บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2559 ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2559 จำนวนเงินไม่เกิน 1.95 ล้านบาท (ปี 2558: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2558 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2559 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.54 ล้านบาท (ปี 2558 จ่ายจริง: จำนวน 3.54 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี ได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย จำนวนเงิน 0.39 ล้านบาท (ปี 2558 จ่ายจริง : 0.35 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวม จำนวนเงิน 0.70 ล้านบาท (ปี 2558 จ่ายจริง : 0.60 ล้านบาท)

สำหรับปี 2558 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีโดยได้สื่อสารให้พนักงานทุกคนทราบผ่านช่องทางอีเมล์ และได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **“การกำกับดูแลกิจการ”**

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 6 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 2554 2555 2556 2557และ 2558 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม 50 อันดับแรกของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย ประเมินจากแนวทางการกำกับดูแลกิจการของอาเซียน สำหรับปี 2013/2014 และปี 2015 (ASEAN Corporate Governance Scorecard Guidelines) โดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และ ธนาคารAsian Development (ADB)
- ได้รับรางวัล Thailand Sustainability Investment Awards ในงานประกาศรางวัล SET Sustainability Awards 2015 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558
- ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2558
- ได้รับคัดเลือกให้เป็นอันดับสองของเอเชีย และเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยสำหรับ “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2557 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY”
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สี่ปีติดต่อกันสำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 2556 2557 และ 2558 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับรางวัล “CSR Recognition” ประจำปี 2556 และ 2557 เพื่อประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทจดทะเบียนที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และเป็นแบบอย่างที่ดีสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จัดขึ้นโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เจ้าของเรือ/ผู้ประกอบกิจการแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2557
- เป็นหนึ่งในสามบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “บริษัทเรือแห่งปี” จากงาน BIMCO Awards ประจำปี 2557
- ได้รับคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ รางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd's List Asia Awards ประจำปี 2557
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2557

- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 และ 2557
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2556
- ได้รับรางวัลชนะเลิศในด้าน “ความปลอดภัยทางทะเล” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเปียก/แห้งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุด” ในเอเชีย จากงาน Lloyd's List Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย “FinanceAsia” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น “บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)” และเป็นหนึ่งใน “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์”
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน “SET Awards 2006”

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีและผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น สิทธิพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีหรือกำหนดค่าสอบบัญชี และสิทธิในการมีส่วนร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การอนุมัติรายการสำคัญที่มีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของกรรมการเบื้องต้น ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และข้อพิพาททางกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

1.2 พิจารณานโยบายและค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.7 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี

- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2558 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบาย และช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2558 ก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2558 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2558 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 59 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 35 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2558 (จัดส่งล่วงหน้า 31 วันก่อนวันประชุม)

- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบทานเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 3 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2558 และ 5 พฤศจิกายน 2558 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 กรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกท่าน กรรมการอิสระและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 มีกรรมการ 8 ท่านเข้าร่วมประชุมและในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2558 กรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งเลขานุการในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวีดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของ ผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับ

ผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้

- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม และเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
    - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
    - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
    - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวโยง ลักษณะของความเกี่ยวโยงกัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “**รายการที่เกี่ยวโยงกัน**” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ **“การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”** ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการและ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

ด้านผู้บริหาร : บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมและค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านพนักงาน : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **“รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน”** ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

ด้านนายหน้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกัน และข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านคู่ค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

ด้านคู่แข่ง : บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

ด้านชุมชนและสังคม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ : นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ"** ในรายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ "**รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน**" ในรายงานประจำปีนี้

การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล : บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน รวมถึงการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา : บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน : บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชั่นทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชั่น โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชั่นต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัยรวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

ในปี 2556 เพื่อเป็นการต่อต้านการคอร์รัปชั่น บริษัทฯได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 16 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

ในปี 2558 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชั่น ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชั่น และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเมือง เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิผล
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ
- ลงนามเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายต้านทุจริตเพื่อประเทศไทย หรือ Partnership Against Corruption for Thailand (PACT) ซึ่งเป็นเครือข่ายขององค์กรจากหลากหลายสาขาที่มีเป้าประสงค์ในการต่อต้านการทุจริตที่ริเริ่มขึ้นโดยสถาบันไทยพัฒน์ และหุ้นส่วนความร่วมมืออื่นๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชั่นใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆสามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมล์ให้กับ คุณธีระ วิภูชนิน กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วิภูชนิน
256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล
แขวงจันทรเกษม เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล์

acthira@hotmail.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯจะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแส/ข้อร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯจะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง ผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจหรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ข้อแนะนำ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ **“โครงสร้างการจัดการ”** ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2558 และ 2557 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2558			2557		
		คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม
1 นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม*	กรรมการบริหาร	0.14		0.14	0.55		0.55
4 นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
6 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
7 นางสาวนิชิต้า ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8 นายกิริต ชาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
9 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
10 นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
11 รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
12 นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	กรรมการ	0.55	0.55	0.55	0.55		0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **		**6.84**	**0.80**	**7.64**	**7.25**	**0.80**	**8.05**

* ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558

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

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน (จ่ายให้ผู้บริหารที่เกษียณอายุการทำงานในช่วงต้นปี 2558) ซึ่งในระหว่างปี 2558 และปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 17 ท่าน (ปี 2557: 15 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 91.50 ล้านบาท และ 102.97 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนที่จ่ายให้กรรมการผู้จัดการในปี 2558 เป็นจำนวนเงินรวม 15.17 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินเดือน 8.04 ล้านบาท โบนัส 1.32 ล้านบาท ภาษีเงินได้ที่บริษัทฯออกให้ 4.64 ล้านบาท ค่าตอบแทนกรรมการ 0.55 ล้านบาท ค่าเช่าบ้าน 0.60 ล้านบาท และค่าตอบแทนอื่นๆ 0.02 ล้านบาท

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม*	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไจปาล มันสุขานี*	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)

* นายไจปาล มันสุขานี ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558 แทนนายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารในวันเดียวกัน

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2558 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม*	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
5. นายชีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
7. นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนีลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
9. นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
10. นายกามาล กุมาร ดู**	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
11. นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
12. นายประชาน มหาลิงกัม	ผู้จัดการอาวุโส (จัดซื้อ)
13. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
14. นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี**	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)
15. นายยิ่งยง กังแฮ**	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)
16. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย***	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
17. นางสาวนลินทิพย์ ศานตินานนท์***	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* เกษียณอายุการทำงานตั้งแต่ต้นปี 2558

** ผู้บริหารที่ลาออกในระหว่างปี 2558

*** แต่งตั้งให้เป็นผู้บริหารตามนิยามของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ในระหว่างปี 2558

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2558	2557	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.64	0.11	7.57	0.96	0.05	6.25	1.13	0.01	23.55
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.80	0.02	4.37	0.40	0.03	1.44	0.49	0.01	6.53
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.73	0.05	2.83	0.40	0.03	1.38	0.54	0.01	6.82
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.38	6.86	4.79	0.82	12.55	4.24	0.17	20.83	4.67	0.03	47.33
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.29	0.02	1.05	0.23	0.05	0.78	0.26	0.01	5.40
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.14	0.01	0.53	N.A.	N.A.	N.A.	0.12	0.00	1.35

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2558	2557	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.07	2.19	0.64	1.24	0.24	0.40	3.46	7.93
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.45	1.17	0.41	0.78	0.13	0.22	0.90	3.75
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.48	1.20	0.41	0.79	0.13	0.22	1.07	3.75
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.38	6.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.55	1.47	0.38	1.30	0.13	0.19	1.90	3.69
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.40	1.08	0.28	0.97	0.13	0.15	1.61	2.95

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2558

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2558	2557	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.88	1.37	0.59	1.07	0.14	0.18	5.26	6.76
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.49	0.84	0.41	0.71	0.07	0.13	3.11	4.11
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.41	0.75	0.35	0.65	0.13	0.16	1.07	2.07
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.38	6.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.44	0.76	0.38	0.68	0.05	0.11	1.33	1.97
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.32	0.60	0.32	0.54	0.05	0.08	1.16	1.80

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2558

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2558	2557	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.18	2.34	0.78	1.38	0.13	0.17	5.66	14.30
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.57	1.40	0.41	0.76	0.07	0.12	4.04	9.80
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.55	1.34	0.41	0.77	0.06	0.09	4.18	9.94
ผู้บริหารบริษัทฯ	5.38	6.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.53	1.09	0.48	0.88	0.05	0.11	2.09	3.88
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.39	0.85	0.34	0.67	0.04	0.07	1.63	2.97

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2558

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อนักลงทุนสัมพันธ์ในระดับที่ผู้บริหารระดับสูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนงานนี้เอง ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดบุคคล เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์และประชาชนทั่วไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIA-MONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล์ kh@preciousshipping.com
คุณคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล์ kw@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งมีรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำสนอ (Pesentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2558	33	20	3	5	61
2557	38	31	18	6	93
2556	69	51	18	6	144

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 8 ท่านซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (มากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้อง และไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ที่มีความเข้มกว่ากฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

  "ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ" ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความรวมถึง ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิผล

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีการกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

<u>อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ</u>

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร ในระดับสูงสุด
- ปรึกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

<u>อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ</u>

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

เลขานุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ **"คณะผู้บริหาร"** ในรายงานประจำปีฉบับนี้

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของ

บริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัท ฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งที่สำคัญ เช่น ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแล

ฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัทฯ ได้ตระหนัก และให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าวไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2558 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2559

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2558 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2559 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน 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 เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

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

ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

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

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	39 ปี
ประวัติการศึกษา	บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
การฝึกอบรม	
ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "แนวทางการต้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ" จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวาณิชธนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย)
ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)" จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน–กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรม "ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)" จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรม "โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013" จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรม "CSR Knowledge Management" จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรม "New CG Principles 2012" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มีนาคม – เมษายน 2553	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Updating International Financial Reporting Standard (IFRS)" จัดโดยสำนักงาน เคพีเอ็มจี ภูมิไชย
ประสบการณ์	
สิงหาคม 2555 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 – 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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

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

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวสิรสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล
อายุ	32 ปี
การศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
	ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ
	ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ
ประวัติการฝึกอบรม	
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ตุลาคม 2553	เข้าอบรมหลักสูตร“Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ตุลาคม 2551	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตุลาคม 2550	เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
กันยายน 2549	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประสบการณ์	
กรกฎาคม 2554 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2550 – 2554	เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
2548 – 2549	เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไดกิ้น อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 7 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ 7 ถึง 10 วัน เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2558 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย จำนวนที่เข้าประชุม /จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด					การประชุมสามัญประจำปี	การประชุมวิสามัญประจำปี
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา		
1. นายธีระ วิภูชนิน	8/8	-	-	-	-	1/1	2/2
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	8/8	11/11	-	-	-	1/1	2/2
3. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม*	4/4	-	-	-	-	1/1	1/1
4. นายคูชรู คาลี วาเดีย	8/8	11/11	-	-	-	1/1	2/2
5. นายไจปาล มันสุขานี	8/8	11/11	-	-	-	1/1	2/2
6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	8/8	-	4/4	-	2/2	1/1	1/2
7. นางสาวนิชิต้า ชาห์	8/8	-	-	-	-	1/1	2/2
8. นายกิริต ชาห์	6/8	-	-	2/2	-	1/1	2/2
9. นายชัยพัฒน์ ศรีวิสารวาจา	7/8	-	-	-	2/2	1/1	1/2
10. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	8/8	-	4/4	2/2	-	1/1	2/2
11. นายกำธร ศิลาอ่อน	8/8	-	4/4	2/2	2/2	1/1	1/2
12. นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	8/8	-	-	-	-	1/1	1/2

* ลาออกจากตำแหน่งกรรมการตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558

เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ" (Board Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ "ดีเลิศ" และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2559

5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 ชุด คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย" (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2558
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯมีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2559

5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์ และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ "ดีเลิศ" โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2559

5.7 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

รูปแบบค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และสำหรับค่าตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ยประชุมรายปีซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

5.8 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯในปีที่ผ่านมา

ปี	กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
2555	นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Audit Committee Program (ACP)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2556	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Financial Statements for Directors (FSD)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2557	นายธีระ วิภูชนิน	Chartered Director Class (CDC)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2558	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Business Insights Thailand 2015; Panel1: Mapping the Future – Pillars of Diversity Panel2: Thailand – Blueprint & Gateway for ASEAN	สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (TCEB) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2558	นางสาวนิชิต้า ชาห์	Transformation & Change – Managing Culture For Success	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA) the RBL Group และ ADGES Consulting

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2558 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการไม่มีกรรมการอิสระที่มีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องเกิน 9 ปี	เนื่องจากเป็นการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำให้แล้วเสร็จภายในปีนี้ได้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

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

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการบริษัทฯ ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ แจ้งบริษัทฯ เมื่อมีความตั้งใจที่จะทำรายการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนทำรายการ

การควบคุมภายใน

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อแนะนำมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) การประเมินความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และ 2) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบในการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ออกเป็น 4 หน่วยงานหลัก ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัทและปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet ซึ่งพนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

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 มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2558 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ"** ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2559 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2558 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มิได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรงหรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G4 โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2558 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมาภิบาลที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชนและสังคม และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าว ในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นนอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้องค์ประกอบต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ

8 กุมภาพันธ์ 2559

ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน [G4-28, G4-29, G4-30, G4-32]

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลักซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือส่วนใหญ่ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

สำหรับปี 2558 รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 4 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่ยั่งยืนเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นบริษัทฯที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง และกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งในบริบทความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ **"รายงานจากคณะกรรมการ" "รายงานการกำกับดูแลกิจการ" "การควบคุมภายใน" "ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ"** ของรายงานประจำปีฉบับนี้

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้อ้างอิงตามแนวทางการรายงานของ GRI ฉบับ G4 โดยบริษัทฯ ได้พิจารณาระดับการเปิดเผยข้อมูลที่ 'In accordance'- Core ในแง่ของประเด็นสำคัญ (Materiality) ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) เนื้อหาสาระ (Sustainability Context) ความสมบูรณ์ (Completeness) ความถูกต้องแม่นยำ (Accuracy) และการเปรียบเทียบได้ (Comparability) และเป็นการนำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2558

ขอบเขตของรายงาน [G4-17, G4-20]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน [G4-21, G4-22, G4-23]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2557

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [G4-18, G4-33]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

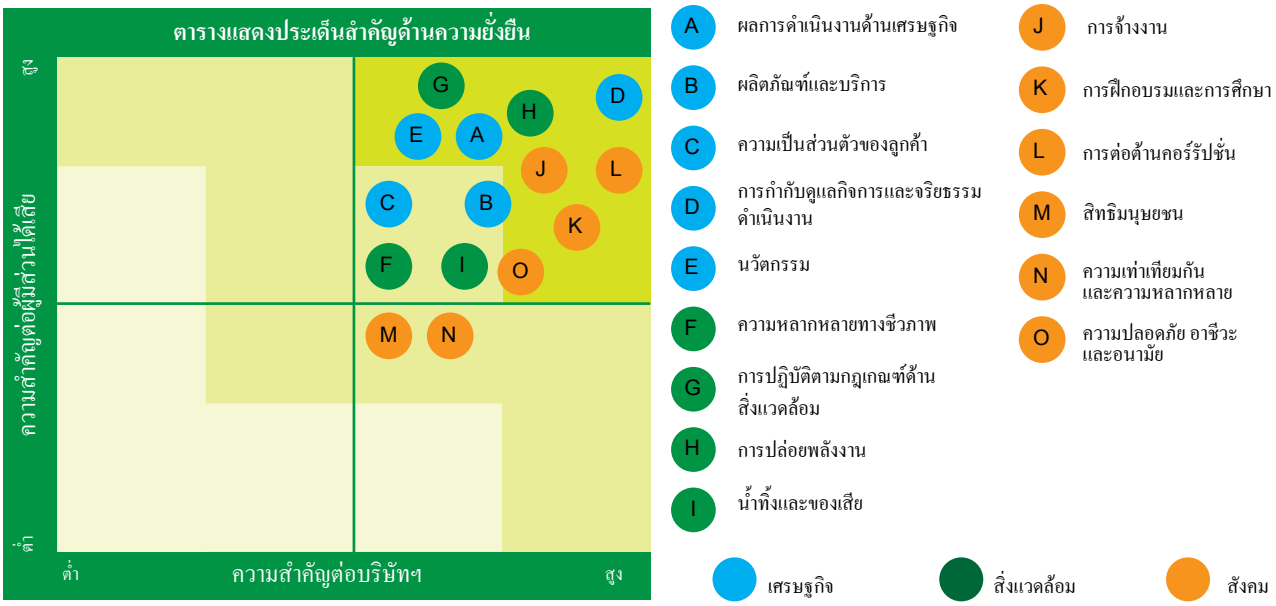
การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน [G4-19]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI ฉบับ G4 การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม

3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบทานและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 15 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯให้ความสำคัญ สำหรับ 15 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหานี้ และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย



ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) [G4-24, G4-25, G4-26, G4-27]

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯและมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการโดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯแบ่งผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้างและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	• การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม • ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา	• พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย • ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า • ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที
ผู้ถือหุ้น	• ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารความเสี่ยง	• สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ • เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา • ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด • สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม • มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ • จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน(Opportunity Day) ทุกไตรมาส • จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ
พนักงาน	• ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม • ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ • การพัฒนาความรู้ความสามารถ • สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี • ความปลอดภัยในการทำงาน	• เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล • ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน • ให้ความปลอดภัยในการทำงาน • พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม • ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ • ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
นักลงทุน	• ผลตอบแทนจากการลงทุน • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารจัดการความเสี่ยง	• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ • การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • การจัด Road Show 3 ครั้ง ในปี 2558 • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ
ชุมชนและสังคม	• ส่งเสริมคุณภาพชีวิต • สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม • รักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ	• สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ • จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ออกกฎระเบียบ	• ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ • มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส • เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา	• ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย • สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ • มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง
คู่ค้า	• เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน • กำหนดราคาที่ยุติธรรม • รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ	• ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา • ชำระเงินตามกำหนด • มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
เจ้าหนี้	• ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด • กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา	• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญากู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน • จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการจัดการ"** ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอรัปชั่น [SO4]

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินเรือมามากกว่าสองทศวรรษและมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอรัปชั่น ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่นานมานี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชั่นและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชั่น

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอรัปชั่นและการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

นโยบายฉบับนี้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯทำธุรกิจด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯโดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้นบริษัทฯจึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯเกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558
คุณ คาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการ
รับมอบใบรับรองการเป็นสมาชิก
แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย
ในการต่อต้านทุจริต ณ สำนักงานสมาคม
ส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2558 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปีหน้าไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 10
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens
- จ่ายเงินปันผลทุกไตรมาสให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- จ่ายโบนัสให้แก่พนักงานตามกำไรสุทธิของผลประกอบการประจำปี

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [EC1]

รายการ	2554	2555	2556	2557	2558
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	100.51	112.34	124.76	140.66	123.21
รายได้จากการลงทุน	0.85	0.65	0.27	0.16	0.06
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.06	0.01	0.00	0.83	0.00
รายได้อื่น	10.77	10.24	31.69	1.69	0.36
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	**112.19**	**123.24**	**156.72**	**143.34**	**123.63**

รายการ	2554	2555	2556	2557	2558
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	26.33	40.17	42.93	43.54	43.61
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	26.23	32.55	42.89	46.38	53.90
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	14.20	13.85	14.82	15.31	16.37
เงินปันผลจ่าย	21.14	15.08	13.76	9.66	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.36	0.15	0.31	0.27	0.21
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.08	0.06	0.04	0.04	0.06
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.93	2.09	1.10	1.54	11.76
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	**90.27**	**103.95**	**115.85**	**116.74**	**125.91**
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	**21.92**	**19.29**	**40.87**	**26.60**	**(2.28)**
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21.40	29.63	37.09	39.01	67.17
ประมาณการค่าใช้จ่าย	0.00	0.39	0.04	0.06	0.20
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	0.52	(10.73)	3.74	(12.47)	(69.65)

สำหรับผลการดำเนินงานทางด้านการเงิน โปรดดู **"จุดเด่นทางการเงิน"** และ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

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

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [EN27]

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดต่อในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชยนาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ **"มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)"**)
3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสิ่งแวดล้อม

4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกการอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [LA8]

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

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

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments 2004)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเพรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ.2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

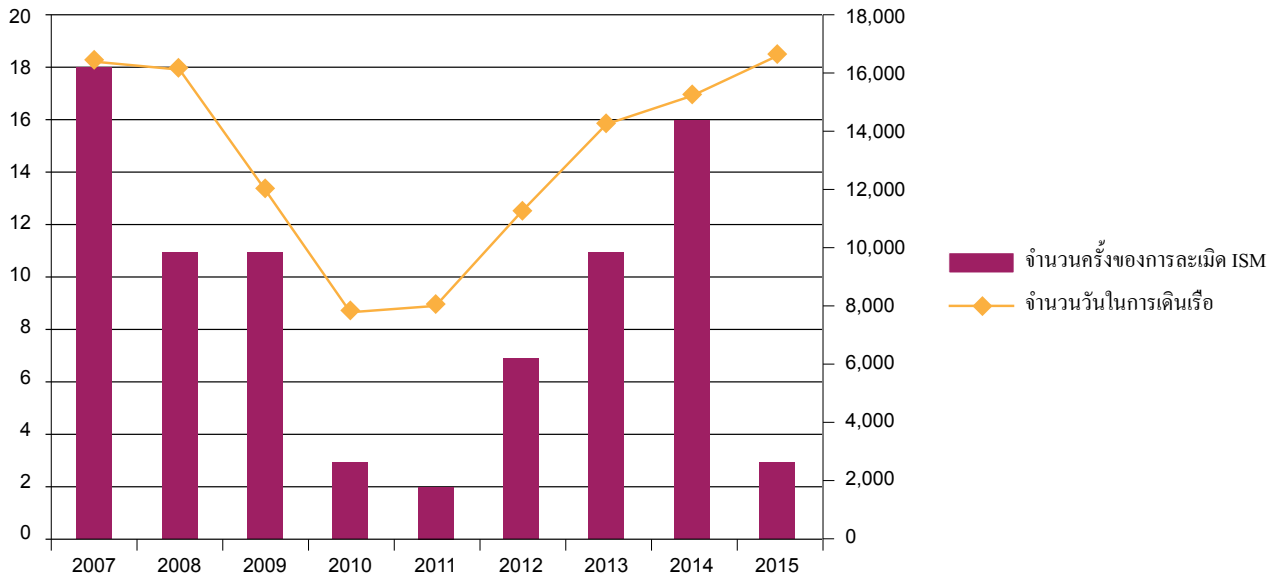
นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2550 - 2558 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยปี 2550 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิด ISM Code เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างปี 2550 - 2554 การละเมิด ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2556 และปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าการดำเนินการที่ผ่านมาได้ช่วยให้จำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ สำหรับปี 2558 มีจำนวนลดลง คือมีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 3 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 16,562 วัน เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี 2554 และปี 2558 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากมีการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 และแม้ว่าในปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่แย่ที่สุด แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้น จะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆจะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ชื่นชมที่บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน "บทเรียน" จากเหตุการณ์ต่างๆเพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุดของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆอย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อย และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า "เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร" คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ใช้บริการหลักในการขนส่งทางเรือ ซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

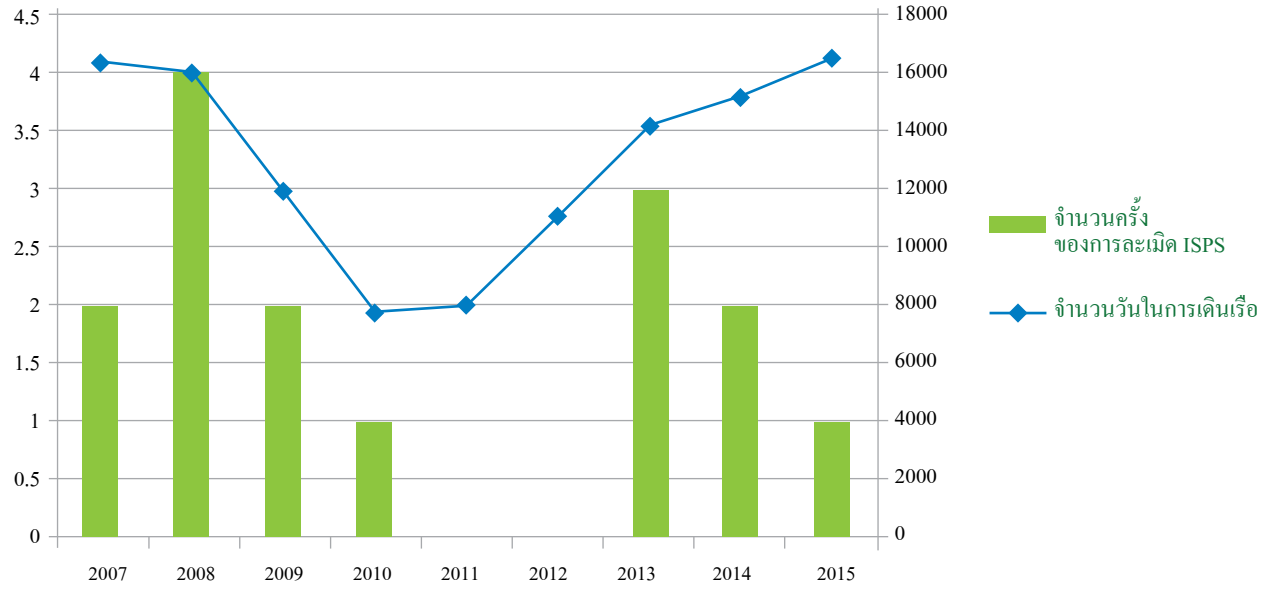
ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS) สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน

ภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวก เพื่อที่จะใช้ใน "การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ" (ISPS Code Part A 1.2.1)

เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือที่เกิดจากการละเมิด ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐาน จะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2550 - 2558 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Codeทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 และปี 2555 แต่ในปี 2556 2557และ 2558 มีการละเมิด 3 ครั้ง 2 ครั้ง และ 1 ครั้งตามลำดับ โดยเหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น แม้ว่าเมื่อคนเรือของบริษัทฯ ตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



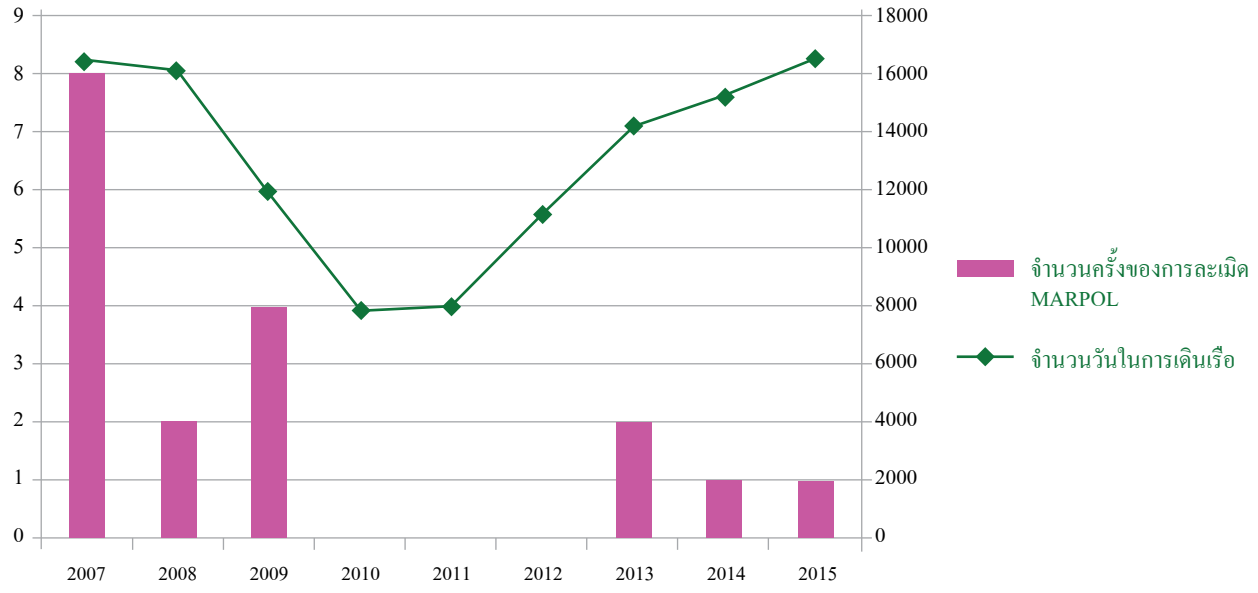
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ "อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึงการลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น" ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

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



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2550 - 2558 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จะเห็นได้ว่าการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุด

ในปี 2550 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ทั้งนี้ การละเมิดอนุสัญญา MAPROLโดยเฉลี่ยเกิดขึ้นน้อยกว่า 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 13,805 วัน โดยในระหว่างปี 2550 - 2555 จำนวนการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 32 ในปี 2558 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL จำนวน 1 ครั้ง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการปล่อยน้ำเสียของห้องเครื่องยนต์จากเรือของบริษัทฯจำนวน 1 ลำ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาทางแก้ไขและแจ้งให้แก่เรือทุกลำของบริษัทฯ ทราบ ทั้งนี้ เช่นเดียวกับเป้าหมายสำหรับสองข้อบังคับข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2558 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับต่อไปนี้กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็วๆนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในในการขนส่งสินค้าอันตราย
- การแก้ไข ISM Code ต้องการให้บริษัทฯมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการทำงานของลูกเรือ ตามหลักการความปลอดภัยพื้นฐานที่กำหนดโดย IMO นอกจากนี้บริษัทฯมีหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ ISM Code ว่าเป็นไปตามที่บริษัทฯกำหนดภายใต้ข้อบังคับนี้หรือไม่
- กฎข้อบังคับเกี่ยวกับเรือช่วยชีวิต ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเมื่อมีการนำเรือเข้าอู่แห้งครั้งแรก บังคับใช้นับจากวันที่ 1 กรกฎาคม 2557
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Shenzhen ท่าเรือ Guangzhou ท่าเรือ Zhujiang ท่าเรือ Shanghai ท่าเรือ Ningbo ท่าเรือ Zhoushan ท่าเรือ Suzhou ท่าเรือ Nantong ท่าเรือ Tianjin ท่าเรือ Qinhuangdao และ ท่าเรือ Tangshan/ท่าเรือ Huanghua ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าเรือหลัก11 ท่าดังกล่าว แต่เป็นมาตราการตามความสมัครใจ
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป บังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่าดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้นจะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
  1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) (แผน RVM) ที่ได้รับการอนุมัติ
     - » นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
     - » ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
     - » นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
     - » เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป

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

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้น บริษัทฯ จึงได้กำหนด "นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็น ผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

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

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

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

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่:

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากการทำสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ของเรือต่อใหม่เหล่านี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า โดยเครื่องยนต์ของเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน จะใช้เชื้อเพลิงประมาณ 19 ตันต่อวัน เมื่อเทียบกับเรือขนาดเดียวกันแต่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 25 ตันต่อวัน ในขณะที่เครื่องยนต์ของเรือขนาด 64,000 เดทเวทตันตามหลักได้ถูกกำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงประมาณ 26.4 ตันต่อวันเมื่อเทียบกับเรือขนาด 57,000 เดทเวทตัน ที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 30 ตันต่อวัน การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนั้นน่าที่จะเป็นไปได้โดยการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต เครื่องบำบัดนี้ออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. ระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นแบบหลุมลึกสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO
9. เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
10. ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
11. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
12. เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม "อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก" ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่

หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือนนับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบัน การรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตรายตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ตราบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships) - ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกเรื่อง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

- สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว - ให้นำ "แนวปฏิบัติในการจัดการที่ดี" มาใช้บังคับ เพื่อรักษาและประหยัดการใช้น้ำมัน
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [EN12] หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยที่ไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ท่าเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้เมื่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ใน 12 เดือนหลังจากที่มีการให้สัตยาบันโดย 30 รัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ทั่วโลก ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดระวางเรือขั้นต่ำต่อขนาดระวางเรือของกองเรือโลกของประเทศที่เข้าร่วมการให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าวนั้นใกล้จะครบตามที่ IMO ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ หน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (US Coast Guard) ยังมีการกำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น แต่มีการผ่อนคลายกำหนดเวลาดังกล่าวลงเนื่องจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกายังไม่ได้อนุมัติการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือดังกล่าวใดๆ จนถึงปัจจุบันนี้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการจัดการน้ำถ่วงเรือยังไม่กำหนดเป็นกฎหมาย แต่บริษัทฯมั่นใจว่าเรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดของบริษัทฯจะมีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย [EN23]**:**

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าต้นเหตุของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างต่อเนื่อง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้ นั่นคือ การลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง แต่นั่นจะเป็นไปไม่ได้ ถ้าไม่มีการลดการเติบโตและการพัฒนา ดังนั้น สิ่งจำเป็นที่ต้องทำ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและลดปริมาณการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่จะได้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า

- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การใช้สีกันเพรียงที่มีส่วนผสมของซิลิคอนทาตัวเรือ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเหลือเศษของสินค้า
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

บริษัทฯ ได้เลือกที่จะซื้อเรือขนาดใหญ่ขึ้น คือ ขนาดระวางบรรทุก 54,000 - 64,000 เดทเวทตัน โดยเรือเหล่านี้สามารถรับขนสินค้าได้มากกว่าเป็นสองเท่า กล่าวคือ ร้อยละ100 หรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเรือขนาดเล็กกว่าในกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือ เรือขนาดใหญ่กว่าจะเผาผลาญเชื้อเพลิงมากกว่าเรือขนาดเล็กกว่าเพียงร้อยละ 40 - 45 ต่อวันในการเดินเรือ ดังนั้น เชื้อเพลิงที่ใช้ไปต่อหนึ่งหน่วยสินค้านั้นย่อมลดลงอย่างมากตามไปด้วย จะเห็นได้ว่า นี่คือหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคตอันใกล้ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราก้าวหน้าในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆนี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าจูงใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซฯเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีใช้ค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ในระหว่างปี 2557 ถึงปี 2558 บริษัทฯได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 36 จากจำนวนกากน้ำมัน จากปริมาณ 1,366 ตันเป็น 1,826 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 5,478 ตัน กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2558 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐาน

ความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุดดังนั้น แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ในปี 2559 บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 – 5 สำหรับปี 2558 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ ได้ลดลงใกล้เคียงกับที่ตั้งเป้าหมายไว้

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในการกำหนดตัวบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy Efficiency Operational Index “EEOI”) เนื่องด้วยปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง EEOI จึงสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของเรือ

แนวทางของ IMO เสนอแนวคิดการบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการเดินเรือ ซึ่งวัดได้จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการเดินเรือ หรือวัดได้จากจำนวนตันก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยต่อจำนวนตันสินค้าที่บรรทุกต่อระยะทางการเดินเรือ

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทเรือทุกบริษัทต้องเปิดเผยข้อมูล EEOI ดังนั้นในอนาคต ข้อมูลนี้จะถือเป็นส่วนสำคัญในการวัดประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเรือ

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนฯ

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯมากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่นๆในตลาด

การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่ เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ แบบทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยในการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น นอกจากนี้ โปรแกรมดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [PR8]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆจากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯไม่มีข้อร้องเรียนใดๆในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมล์และทางไปรษณีย์

การจ้างงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังจัดให้พนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่: ในกรณีที่มีบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นเลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือโดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

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

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงาน

ในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557	2558
การดำเนินงานด้านสังคม					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	111	117	124	130	131
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)					
ชาย	47	49	53	57	54
หญิง	64	68	71	73	77
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)					
ผู้บริหารระดับสูง	12.6	11.9	12.1	11.6	9.92
ผู้บริหารระดับกลาง	19.8	18.8	18.5	26.1	27.48
ฝ่ายปฏิบัติการ	67.6	69.3	69.4	62.3	62.60
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)					
ชาย	42.3	41.9	42.7	43.8	41.22
หญิง	57.7	58.1	57.3	56.2	58.78
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	-
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4.5	5.9	10.4	8.5	8.4
อายุ 30-50 ปี	72.0	71.9	68.6	67.7	67.2
อายุเกิน 50 ปี	23.5	22.2	21.0	23.8	24.4
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดจ็บ (%) [LA6]					
ลาป่วย	0.8	1.1	1.1	1.1	1.1
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [LA3]					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	64	68	71	73	80
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3	4
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3	4
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	3	2	1	3	4

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557	2558
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.8	52.8	55.3	53.1	51.0
อายุเกิน 50 ปี	47.2	47.2	44.7	46.9	49.0

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ
** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิ์ในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ *

ระดับพนักงาน [LA12]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							**13**
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	-	-	-	3	-	-	3
อายุเกิน 50 ปี	-	9	1	-	-	-	10
ผู้บริหารระดับกลาง							**36**
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	17	2	-	3	-	-	22
อายุเกิน 50 ปี	2	12	-	-	-	-	14
ฝ่ายปฏิบัติการ							**82**
อายุต่ำกว่า 30 ปี	3	-	-	8	-	-	11
อายุ 30-50 ปี	4	1	-	56	-	-	61
อายุเกิน 50 ปี	3	-	-	7	-	-	10
รวมพนักงานจ้างประจำ	**29**	**24**	**1**	**77**	**0**	**0**	**131**
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	0
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2558	**29**	**24**	**1**	**77**	**0**	**0**	**131**
ร้อยละ	**22.14**	**18.32**	**0.76**	**58.78**	**0**	**0**	**100**

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

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

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง "คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ" ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อขอใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ณ ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ในช่วงเวลาผ่อนผันหนึ่งปีซึ่งเสนอโดย ILO โดยสิ้นสุดในเดือนสิงหาคม 2557 ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย

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

โจรสลัด ได้แสดงไว้ในหัวข้อ **"รายงานจากคณะกรรมการ"** โจรสลัดเป็นภัยคุกคามหลักที่เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญ คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯจัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการขึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมาบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนั้น บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ "ISO 9001:2008" และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม "ISO 14001:2004" อีกด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผล และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

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

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้จัดอบรมหลักสูตรใหม่ๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนานายช่างกลเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือ ในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัทสำหรับปี พ.ศ. 2558 [LA9, LA10]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2558				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	4 วัน	22	42	14	ไม่มี	24	24	24	ไม่มี	1,872
หลักสูตรเพิ่มความ สามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	ไม่มี	46	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	828
หลักสูตรเพิ่มความ สามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการ บังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	540
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM, VTS&SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	35	47	ไม่มี	ไม่มี	30	30	ไม่มี	ไม่มี	2,460

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2558				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5.การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	2 วัน	46	ไม่มี	37	ไม่มี	12	ไม่มี	12	ไม่มี	996
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	ไม่มี	78	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	1,404
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	13	39	ไม่มี	ไม่มี	18	18	ไม่มี	ไม่มี	936
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับตันเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	36	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	1,080

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2558				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิตอลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	8	31	ไม่มี	ไม่มี	12	12	ไม่มี	ไม่มี	468
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	27	59	ไม่มี	ไม่มี	30	30	2,580
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiariza-tion)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท "เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex" ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3-4 วัน (เฉลี่ย 3.8 วัน)	ไม่มี	ไม่มี	35	74	ไม่มี	ไม่มี	18	18	2,484
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท "เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN" (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	4-5 วัน (เฉลี่ย 4.35 วัน)	ไม่มี	ไม่มี	63	115	ไม่มี	ไม่มี	30	30	4,650
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	1	16	2	35	30	30	30	30	1,620

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2558				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น ระดับ 1 (EMT-I)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นต้นระดับ 2 (Elementary-II level) และให้นักเรียนได้ผ่านพ้นความยากของการใช้ภาษาอังกฤษในแต่ละบุคคล รวมถึงการพัฒนาความรู้ภาษาอังกฤษไปใช้ในชีวิตประจำวัน	10 วัน	4	18	3	12	30	30	30	30	1,110
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษชั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	4	20	2	5	30	30	30	30	930
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	9	1	5	-	30	30	30	30	450
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียนและระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	1	1	2	-	30	30	30	30	120

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2558				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการฝึกภาษาอังกฤษด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้บ่อยๆ ในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่นๆบนเรือเป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	19	56	14	52	30	30	30	30	4,230
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 28,758/(228+395+204+352)/2 = 48.78			**228**	**395**	**204**	**352**					**28,758**

ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ = กัปตันเรือ ต้นเรือ
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับ 2 – 4
ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ = ต้นกล รองต้นกล
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรือระดับ 3 – 5

สรุปพนักงานที่เข้าร่วมการอบรมแบ่งตามตำแหน่งงาน

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่งกัปตันเรือ	ตำแหน่งต้นเรือ	ตำแหน่งต้นหน	ตำแหน่งผู้ช่วยต้นเรือระดับ 3 และ4	ตำแหน่งต้นกลเรือและรองต้นกล	ตำแหน่งนายช่างกลระดับ 3, 4 และ 5
MRM	24	24	24	24	24	-
BTM	30	30	30	30	-	-
BTC - I	-	-	18	18	-	-
BTC - II	18	18	-	-	-	-
CMC	-	18	18	-	-	-
MPB	12	12	-	-	12	-
OOW & SS	-	-	18	18	-	-
Command	30	30	-	-	-	-
English Course	30	30	30	30	30	30
Maritime English CBT	30	30	30	30	30	30
ECDIS	12	12	12	12	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	30	30
Wartsila RT-Flex Engine	-	-	-	-	24	24
MC/ME (หลักสูตรใหม่)	-	-	-	-	24	24
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ปี/คน	**186**	**204**	**180**	**162**	**174**	**138**

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

การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆเข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบทางสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนันสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,264,960 บาท 1,100,000 บาท 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน 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 ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี สำหรับปีก่อนหน้านี้ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคมาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 2) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 4) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 5) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ

ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภากาชาดไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่งในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา

- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ 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 ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2558 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 61,200 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชย์นาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการ

พานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

งาน SET Sustainability Awards 2015

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558 คุณคูชรู วาเดีย กรรมการบริหารของบริษัทฯ รับมอบรางวัล **“Thailand Sustainability Investment Award”** ในงาน SET Sustainability Awards 2015.

บริจาคเงินให้แก่มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย

8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาทมอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนในการค้นคว้าและการพัฒนาเครื่องมือแพทย์

โครงการห่มผ้าให้น้องครั้งที่ 17

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาลให้แก่โรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี

มอบทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีประจำปี 2558

ในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนกันยายน 2558 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 707,000 บาท และจำนวน 557,960 บาท ตามลำดับ ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา

ในภาพแสดงอาจารย์และนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายโคคา วี สุดการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล

วันสำเร็จการศึกษาของนักเรียนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายโคคา วี สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล ในวันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เดือนกันยายน 2558

บริจาคโลหิตประจำปี 2558

ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม 2558 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 61,200 ซีซี

GRI CONTENT INDEX

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
GENERAL STANDARD DISCLOSURES			
Strategy and Analysis			
G4-1	Statement from the most senior decision-maker of the organization (such as CEO, chair, or equivalent senior position) about the relevance of sustainability to the organization and the organization's strategy for addressing sustainability	86	Message from the Board of Directors
		34-49	Board of Directors' Report
G4-2	Description of key impacts, risks and opportunities	126-133	Significant Risk Factors
Organization Profiles			
G4-3	Name of the organization	8	Corporate Information
G4-4	Primary brands, products, and services	12-15	Nature of Business and Industry
G4-5	Location of the organization's headquarters	8	Corporate Information
G4-6	Number of countries where the organization operates, and names of countries where either the organization has significant operations or that are specifically relevant to the sustainability topics covered in the report	9-11	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
G4-7	Nature of ownership and legal form	8	Corporate Information
G4-8	Markets served (including geographic breakdown, sectors served, and types of customers and beneficiaries)	12-15	Nature of Business and Industry
		41	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
G4-9	Scale of the organization	4-5	Financial Highlights
		15	Nature of Business and Industry
		9-10	Name and Category of Subsidiaries and Associated Companies in which the Company holds more than 10% of shares sold by them
G4-10	Total number of employees/workforce	104-106	Sustainability Report: Employee Benefits
G4-11	Percentage of total employees covered by collective bargaining agreements		Not applicable
G4-12	Organization's supply chain		None
G4-13	Significant changes during the reporting period regarding the organization's size, structure, ownership, or its supply chain		No significant changes
G4-14	Report whether and how the precautionary approach or principle is addressed by the organization	126-133	Significant Risk Factors

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
G4-15	Externally developed economic, environmental and social charters, principles, or other initiatives to which the organization subscribes or which it endorses	34	Board of Directors' Report
		20-27	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
G4-16	Memberships of associations (such as industry associations) and national or international advocacy organizations in which the organization: - Holds a position on the governance body - Participates in projects or committees - Provides substantive funding beyond routine membership dues - Views membership as strategic	20-27	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Identified Material Aspects and Boundaries			
G4-17	a. All entities included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents b. Report whether any entity included in the organization's consolidated financial statements. or equivalent documents is not covered by the report	87	Sustainability Report: The scope of the Report
G4-18	a. Explain the process for defining the report content and the Aspect Boundaries b. Explain how the organization has implemented the Reporting Principles for Defining Report Content	87	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
G4-19	List all the material Aspects identified in the process for defining report content	87-88	Sustainability Report: The Materiality Assessment
G4-20	For each material Aspect, report the Aspect Boundary within the organization	87-88	Sustainability Report
G4-21	For each material Aspect, report the Aspect Boundary outside the organization	87	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-22	Effect of any restatements of information provided in previous reports, and the reasons for such restatements	87	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-23	Significant changes from previous reporting periods in the Scope and Aspect Boundaries	87	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-24	List of stakeholder groups engaged by the organization	88-90	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-25	Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage	88-90	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-26	Organization's approach to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group, and an indication of whether any of the engagement was undertaken specifically as part of the report preparation process	88-90	Sustainability Report: Stakeholder Engagements

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
G4-27	Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement, and how the organization has responded to those key topics and concerns, including through its reporting	88-90	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
Report Profile			
G4-28	Reporting period (such as fiscal or calendar year) for information provided	87	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-29	Date of most recent previous report (if any)	87	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-30	Reporting cycle (such as annual, biennial)	87	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-31	Contact point for questions regarding the report or its contents	70	Corporate Governance Report: Relations with Investors
G4-32	a. Report the 'in accordance' option the organization has chosen b. Report the GRI Content Index for the chosen option c. Report the reference to the External Assurance Report, if the report has been externally assured	87	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-33	a. Report the organization's policy and current practice with regard to seeking external assurance for the report b. If not included in the assurance report accompanying the sustainability report, report the scope and basis of any external assurance provided c. Report the relationship between the organization and the assurance providers d. Report whether the highest governance body or senior executives are involved in seeking assurance for the organization's sustainability report	87	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
Governance			
G4-34	Governance structure of the organization, including committees of the highest governance body	32-33	Organization chart
		135-142	Management Structure
G4-38	Report the composition of the highest governance body and its committees	135-142	Management Structure
G4-39	Report whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer	135	Management Structure
G4-40	Report the nomination and selection processes for the highest governance body and its committees, and the criteria used for nominating and selecting highest governance body members	141-142	Management Structure

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
G4-41	Report processes for the highest governance body to ensure conflicts of interest are avoided and managed. Report whether conflicts of interest are disclosed to stakeholders.	75-76	Corporate Governance Report: Conflict of Interest
G4-46	Report the highest governance body's role in reviewing the effectiveness of the organization's risk management processes for economic, environmental and social topics	135-140	Management Structure
G4-47	Report the frequency of the highest governance body's review of economic, environmental and social impacts, risks, and opportunities	78-79	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
G4-49	Report the process for communicating critical concerns to the highest governance body	70,74-75	Corporate Governance Report
G4-51	a: Report the remuneration policies for the highest governance body and senior executives b: Report how performance criteria in the remuneration policy relate to the highest governance body's and senior executives' economic, environmental and social objectives"	65-69,80-81	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		139-140	Management Structure: The Remuneration Committee
Ethics and Integrity			
G4-56	Describe the organization's values, principles, standards and norms of behavior such as codes of conduct and codes of ethics	90	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		73-74	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
G4-57	Report the internal and external mechanisms for seeking advice on ethical and lawful behavior, and matters related to organizational integrity, such as help lines or advice lines	64-65	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
G4-58	Report the internal and external mechanisms for reporting concerns about unethical or unlawful behavior, and matters related to organizational integrity, such as escalation through line management, whistleblowing mechanisms or hotlines	64-65	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES			
Disclosures on Management Approach			
G4-DMA	Disclosures on Management Approach	92-93,102-103	Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
Economic			
Materiality Aspect: Economic Performance			
G4-EC1	Direct economic value generated and distributed Payments to local communities as part of land use agreements, not including land purchases	91-92	Direct Economic Value Generated and Distributed

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
Environment			
Materiality Aspect: Biodiversity			
G4-EN12	Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	101	Ballast Water Treatment
Materiality Aspect: Effluents and Waste			
G4-EN23	Total weight of waste by type and disposal method	101-102	Carbon Footprint and Waste Generation
Materiality Aspect: Products and Services			
G4-EN27	Extent of Impact Mitigation of Environmental impacts of products and services	12-15	Nature of Business and Industry
		92-93	Environment performance highlights
Social			
Labor Practices and Decent Work			
Materiality Aspect: Employment			
G4-LA2	Benefit provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees, by significant locations of operation	62	Corporate Governance Report: Employee
G4-LA3	Return to work and retentions rates after parental leave, by gender	104-105	Employee Benefits
Materiality Aspect: Occupational Health and Safety			
G4-LA6	Type of injury and rates of injury, occupational disease, lost days, and absenteeism, and total number of work-related fatalities, by region and by gender	104-105	Employee Benefits
G4-LA8	Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions	94-95	International Safety Management Code
Materiality Aspect: Training and Education			
G4-LA9	Average hours of Training per year per employee by gender, and by employee category	109-112	List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2015
G4-LA10	Programs for skill management and lifelong learning that supporting continued employability of employees and assist them in managing career endings	109-112	List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2015
Materiality Aspect: Diversity and Equal Opportunity			
G4-LA12	Composition of governance bodies and breakdown of employees per employee category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity	104-105	Employee Benefits

GRI Code	GRI Indicator	2015 Annual Report Page Number	2015 Annual Report Section Reference
Human Rights			
Materiality Aspect: Investment			
G4-HR1	Total number and percentage of significant investment agreements and contracts that include human rights clauses or that underwent human rights screening		All significant contractors are fully complied with the local labor laws.
Materiality Aspect: Non-discrimination			
G4-HR3	Total number of incidents of discrimination and corrective actions taken		None
Materiality Aspect: Child Labor			
G4-HR5	Operations and suppliers identified as having significant risk for incidents of child labor, and measures taken to contribute to the effective abolition of child labor	63	It is our policy to respect and comply with local laws, regulations and traditions of every place we conduct our business. We intend to treat employees with respect for dignity of human beings.
Society			
Materiality Aspect: Anti-corruption			
G4-SO4	Communication and training on anti-corruption policies and procedures	64	Anti-Corruption
		58-59	Corporate Governance Report: Policy on preventing corruption and offering a bribe
G4-SO5	Confirmed incidents or corruption and actions taken	64-65	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
Materiality Aspect: Customer Privacy			
G4-PR8	Total number of substantiate complaints regarding breaches of customer privacy and losses of customer data	104	Customer Privacy

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้เพื่อควบคุมความเสี่ยงต่างๆในทุกระดับ

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

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ **"ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ"** แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการขจัดความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะขจัดความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นและรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลต่อเนื่อง ภายใต้หัวข้อ **"ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก"** ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุน (หรือ ผู้ถือหุ้น) ของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ได้อธิบายไว้อยู่ภายใต้หัวข้อ **"ความเสี่ยงจากการลงทุน"**

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคนงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆอย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือ ถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

บริษัทฯ ไม่ได้เผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงดังกล่าว ลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วยและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯคือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้นจึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบิกถอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้รายดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบิกถอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้

คงเหลือ จำนวน 25.82 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากเป็นการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมาก บริษัทฯจึงได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 56.45 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 70.67 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯจะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือส่วนใหญ่ที่ได้ลงนามไปในระหว่างปี 2556 ถึงปี 2557

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามีความผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และในขณะนี้มูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำมาก ความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจส่งผลกระทบทางลบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยเป็นข้อจำกัดในการระดมเงินสดหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้

นอกจากนั้น หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวในการดำเนินกิจการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ในปี 2558 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ

ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้จำนวนสองฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้ำประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุกองเรือเมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย บริษัทฯ ได้หารือกับธนาคารต่างๆ เพื่อขอการผ่อนปรนชั่วคราวในการดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน บริษัทฯ จึงได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และบางสัญญาเงินกู้ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **"ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม"** แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมานี้เป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2557) อาจจะส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนในช่วงที่ผ่านมาเป็นหนึ่งให้สาเหตุที่ทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำตลอดปี 2558 และปิดท้ายในเดือนธันวาคม 2558 ด้วยดัชนีที่ตกต่ำที่สุดในประวัติการณ์ บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ในอดีตลูกค้าสำหรับกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้น

ของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมานี้ จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจ จากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2557 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานฉบับนี้

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

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

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือ

ที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด "ซื้อ-ขาย" เรือเสรี (the open "Sale & Purchase" market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงประมาณ 7 – 8 ปีก่อนทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่หลายฉบับกับอู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยขจัดความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับอู่ต่อเรือ (Ship Builder)** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากอู่ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของอู่ต่อเรือแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชยนาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่อู่ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งต่อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคืออู่ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากอู่ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาโตตุลาการ (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยอู่ต่อเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผิดนัดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากอู่ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

  ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ที่ได้ลงนามกับอู่ต่อเรือแห่งหนึ่ง กล่าวคือ อู่ต่อเรือ Sainty Marine Corporation เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาและข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา เพื่อให้ได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่อู่ต่อเรือ Sainty ไป บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร ซึ่ง ณ ขณะนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาโตตุลาการ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่สั่งต่อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้

  ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อมาอย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจจะส่งผลกระทบต่อรายการด้อยค่าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปแล้วในปี 2556 ถึงปี 2558 โดยสัญญาสินเชื่อดังกล่าวได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าวงเงินสินเชื่อที่จัดหาสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือนี้ไม่ได้ครอบคลุมต้นทุนราคาเรือเต็มจำนวน โดยบริษัทฯ จะต้องใช้เงินสดบางส่วนเพื่อชำระส่วนต่างระหว่างต้นทุนราคาเรือและวงเงินสินเชื่อ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินสดนี้ได้ (ต้นทุนหักด้วยหนี้) บริษัทฯ อาจผิดสัญญาสั่งต่อเรือได้

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางของการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกรวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ตกต่ำที่สุดในประวัติการณ์ในเดือนธันวาคม 2558 ในกรณีที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก นอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆหลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย

หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charterส ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น

- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือสั่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกองในปัจจุบัน หากภาวะตลาดยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่องหรือย่ำแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ ปี 2557					
ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิต้า ชาห์	108,054,537	6.93%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	112,634,825	7.22%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	11,465,009	0.74%	7,600,400	0.73%
1	*** รวมจำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของน.ส. นิชิต้า ชาห์**	**675,011,906**	**43.29%**	**447,479,606**	**43.05%**
2	** นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	131,416,275	8.43%	87,610,850	8.43%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	92,637,981	5.94%	64,344,886	6.19%
4	นายณัฐพล จุฬางกูร	77,795,613	4.99%	Nil	Nil
5	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	33,175,383	2.13%	15,919,318	1.53%
6	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	22,166,370	1.42%	25,567,411	2.46%
7	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	20,908,294	1.34%	13,305,600	1.28%
8	BANK JULIUS BAER & CO. LTD, SINGAPORE	19,924,778	1.28%	483,500	0.05%
9	GEDRA ENTERPRISES INC	17,451,441	1.12%	11,634,294	1.12%
10	BANQUE PICTET & CIE SA	14,654,700	0.94%	9,794,800	0.94%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	454,138,156	29.12%	252,525,667	24.29%
รวมทั้งหมด		**1,559,280,897**	**100.00%**	**1,039,520,600**	**100.00%**
		ผู้ถือหุ้น : 8,294 ราย		**ผู้ถือหุ้น : 6,084 ราย**	

หมายเหตุ : * น.ส. นิชิต้า ชาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาชิม ในฐานะผู้ถือหุ้นลำดับที่ 2 รวมจำนวน 182,178,700 หุ้น ซึ่งได้รวมหุ้นจำนวน 94,567,850 หุ้นที่ถือครองโดย นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม (น้องชายของนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม) อย่างไรก็ตาม นายมูนีร ได้ลาออกจากบริษัทฯ ในปี 2558
ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จึงไม่มีการรวมจำนวนหุ้นของนายมูนีรในผู้ถือหุ้นลำดับที่ 2

ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

"บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจอนุมัติให้จ่ายได้ แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวต่อไป"

โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 คณะ คือ

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

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 8 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1.	นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2558
2.	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	31 มีนาคม 2558
3.	นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
4.	นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
5.	นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2557
6.	นางสาวนิชิต้า ชาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
7.	นายกิริต ชาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
8.	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
9.	รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
10.	นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
11.	นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	กรรมการ	1 เมษายน 2556

อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมีอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับบริษัทฯได้
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
    1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
    2) นายคูชรู คาลี วาเดีย
    3) นายไจปาล มันสุขานี
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ ภารกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
10. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
11. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
12. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
15. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ - การเงิน
3. นายไจปาล มันสุขานี*	กรรมการ

* ทำงานประจำให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

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

3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันที่อาจเกิดขึ้น

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ **	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร ศิลาอ่อน *,**	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจาย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ *,**	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* นายกำธร ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558

** กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ **“ประวัติคณะกรรมการบริษัท”** ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆอย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศิลาอ่อน *	ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจาย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ชาห์ **	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

* นายกำธร ศิลาอ่อน ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558

** นายกิริต ชาห์ กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯจัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำต่อปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา *	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ **	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกำธร ศิลาอ่อน *	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

* นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ประธานคณะกรรมการสรรหา และนายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558

** นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากที่คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

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

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

6. เลขานุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูชนิน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	13 กรกฎาคม 2543
อายุ	66 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevents Point สหรัฐอเมริกา
ประวัติการอบรม	
• 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chartered Director Class” (CDC) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2548	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2544	สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
• 2551 - มีนาคม 2554	กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเชียส 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 พรีเชียส 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. ประธานคณะกรรมการบริษัท 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	บริษัท ไอร่า แอดไวเซอรี่ จำกัด
• บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการ สมาคมเจ้าของเรือไทย

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	60,000	30,000	-	-	30,000	90,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,000	-	-	-	3,000

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/กรรมการอิสระ/กรรมการสรรหา

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 11 มกราคม 2537

อายุ 69 ปี

ประวัติการศึกษา อัสสัมชัญพาณิชย์

ประวัติการอบรม ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดียน

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

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - 2554 กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

- 2537 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2532 – 2536 กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
- 2550 - 2554 ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)

อาชีพหลัก บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- 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 ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	62 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย "Directors Certification Program" (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	
• 2537 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2534 – 2536	กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
• 2527 - 2534	หัวหน้าแผนกชิพปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2522 - 2526	ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชี่ยน นาวิเกชั่น แอน เทรดดิ้ง พีทีอี จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 68 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 68 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น 3 แห่ง	1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas 4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	87,610,850	43,805,425	-	-	43,805,425	131,416,275 (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	4,380,542	-	-	-	4,380,542
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคูชรู คาลี วาเดีย

ตำแหน่ง กรรมการ / กรรมการบริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 20 สิงหาคม 2542

อายุ 52 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย

ประวัติการอบรม

- 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย
  "Directors Certification Program" (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- 2542 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเชียส 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 พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ
  1 บริษัท กรรมการ และกรรมการผู้จัดการ
  บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยง* กับธุรกิจของบริษัทฯ
  2 บริษัท
  1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด*
     (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)
  2. กรรมการ บริษัท ดิ เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด

* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในหน้า 290 - 291 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 68 บริษัท — กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 68 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น — ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	745,100	372,550	-	-	372,550	1,117,650 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	37,255	-	-	-	37,255
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายไจปาล มันสุขานี

ตำแหน่ง — กรรมการ / กรรมการบริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ — 11 มกราคม 2537

อายุ — 65 ปี

ประวัติการศึกษา — Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 – 2514

ประวัติการอบรม

- 2548 — สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย "Directors Certification Program" (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2537 - ปัจจุบัน — กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2534 - 2536 — กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
- 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 พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ — ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ — ไม่มี

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 67 บริษัท — กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 67 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น 4 แห่ง
  1. สมาชิก, Regional Committee, Nippon Kaiji Kyokai.
  2. สมาชิก, Regional Technical Committee, American Bureau of Shipping.
  3. สมาชิก, Regional Committee LLoyds Register of Shipping.
  4. สมาชิก, Regional Technical Committee, Bureau Veritas.

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	280,000	212,647	107,353	-	320,000	600,000 (ร้อยละ 0.04 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	21,265	-	21,265	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิต้า ชาห์

ตำแหน่ง กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 23 สิงหาคม 2545

อายุ 35 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ

ประวัติการอบรม

- 2558 — Transformation & Change – Managing Culture for Success จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 2550 — สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย "Directors Certification Program" (DCP) Class 83/2007
- 2549 — เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Director Accreditation Program" (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2547 — สำเร็จการฝึกอบรม "Anatomy of Shipping" course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport

ประสบการณ์

- 2545 - ปัจจุบัน — กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ — ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ *
  6 บริษัท
  1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
  3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
  4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
  5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
  6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)

  * หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในหน้า 289 - 290 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
  40 บริษัท — กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1- 40 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น — ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	98,586,000	50,128,530	-	40,660,000	9,468,537	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	5,012,853	-	-	-	5,012,853
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ชาห์

ตำแหน่ง กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 24 เมษายน 2550
อายุ 62 ปี
ประวัติการศึกษา สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม
- 2548 — สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร "Directors Certification Program" (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์
- 2550 - ปัจจุบัน — กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2546 — รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2532 - 2545 — กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ
- 2523 - 2546 — กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

อาชีพหลัก ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ
  2 บริษัท
  1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
  2. กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
- 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 * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)
  6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)

  * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 289 - 291 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
  2 บริษัท
  1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย
  2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 68 และบริษัทร่วมที่ 69 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริต ชาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ 56 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
- 2524 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ประวัติการอบรม

• 2546	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2548	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

• 2546 - 2556	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรุ๊คเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
• 2553 - พฤศจิกายน 2554	กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
• 2544 - 2550	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

• ธันวาคม 2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
• มิถุนายน 2556 - พฤษภาคม 2557	กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
• มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556	กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
• พฤษภาคม 2555 - พฤษภาคม 2557	กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2552 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
• 2550 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
• ปัจจุบัน	กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
• ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
• 2547 - 2552	กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
• 2546 - 2551	ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
• 2546 - 2550	ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค่ คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
• 2542 - 2550	หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด
• 2542 - 2546	กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอ็สเซ้ท จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2543	ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
• 2542	กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2542	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิทธิ์ บาร์นี
• 2538 - 2542	กรรมการ บริษัท ฟีนิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
• 2536 - 2538	รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์
• 2534 - 2538	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงค์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
• 2532 - 2534	ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงค์
• 2531 - 2532	ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ
• 2528 - 2531	เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อาชีพหลัก ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
• บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	
2 แห่ง	1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ 48 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2544 Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2535 Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา
- 2532 Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2556 หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2558 เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ "THAILAND BUSINESS INSIGHTS 2015" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และ CHANNEL NEWS ASIA

รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ

- 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 – 2557)
- 2558 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand – United States Education Foundation
- 2556 – 2557 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)
- 2556 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯในการพิจารณารางวัลครูดีเด่นสาขาสังคมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2552 – 2555 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)
- 2551 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2539 – 2544 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 – 2537 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2549 - ปัจจุบัน รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์
- 2546 - 2549 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่นๆ

- 2556 – 2557 ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
- 2556 – 2557 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา
- เมษายน 2556 Visiting Fellow, Henley Business, School University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2556 – ปัจจุบัน รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
- 2553 – 2556 สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
- 2552 – ปัจจุบัน สมาชิกคณะบรรณาธิการที่ปรึกษา Southeast Asia Research

อาชีพหลัก ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการสรรหา

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540 MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration; Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
- 2531 - 2535 Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England Master of Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds Institute Upper Second Class Honours

ประวัติการอบรม

- 2551 หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 2554 หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

- กรกฎาคม 2557 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2557 รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- 2547 - 2554 รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวาณิชธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- 2542 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
- 2540 - 2542 Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
- 2537 - 2538 นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
- 2535 - 2537 ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ ทิสโก้

อาชีพหลัก ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหาร ธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์

ตำแหน่ง กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554
อายุ 27 ปี
ประวัติการศึกษา
- 2553 ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
- 2549 Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม
- 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

ประสบการณ์
- มีนาคม 2556 – ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
- มกราคม 2555 – ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด

อาชีพหลัก กรรมการบริษัท
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 2 บริษัท
  1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
  2. กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ* 5 บริษัท
  1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
  3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด* (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
  4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
  5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)
  6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

  * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 289 - 291 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มา ในปี 2558	จำหน่าย ในปี 2558	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิต้า ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

คณะผู้บริหาร

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม * กรรมการผู้จัดการ
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 58 ปี
ประวัติการศึกษา ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์
- 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2532 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	700,000	156,500	-	387,000	(230,500)	469,500 (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	15,650	-	-	-	15,650
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ 67 ปี
ประวัติการศึกษา Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
ประสบการณ์
- 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2532 - 2541 ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	10,000	5,000	-	-	5,000	15,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	500	-	-	-	500
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนีลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ 54 ปี

ประวัติการศึกษา Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย
Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัยมุมไบ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2528 - 2538 รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	80,000	58,242	26,900	60	85,082	165,082 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	17,000	8,500	-	-	8,500	25,500 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	5,824	-	-	-	5,824
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	850	-	-	-	850

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)

อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา First Class Marine Engineer

Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2547 - 2548 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2539 - 2547 Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2539 Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
- 2531 - 2537 Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย
- 2529 - 2531 ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
- 2521 - 2529 นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	70,000	-	4,000	74,000	(70,000)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (เทคนิค)

อายุ 60 ปี

ประวัติการศึกษา Bachelor of Engineering (Marine), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย

Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2541 Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2531 - 2535 Chief Engineer บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2527 - 2531 Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	248,000	126,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	12,609	-	-	-	12,609
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (โครงการ)

อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- พฤศจิกายน 2553 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - พฤศจิกายน 2553 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2541 ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	40,000	30,377	-	-	30,377	70,377 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	3,038	-	-	-	3,038
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายประชาน มหาลิงกัม

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ)

อายุ 52 ปี

ประวัติการศึกษา
Directorate of Marine Engineering Training
Bachelor's degree in Marine Engineering
Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2556 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2556 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2538 Chief Engineer บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2536 - 2537 Engineer บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	37,000	69,869	55,000	-	124,869	161,869 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,000	1,518	1,000	-	2,518	3,518 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	6,987	-	6,900	87	87
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	152	-	-	-	152

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวนลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ (MIS)

อายุ 33 ปี

ประวัติการศึกษา
ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด(มหาชน)
- สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558 ผู้จัดการบัญชี บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- เมษายน 2546 – กรกฎาคม 2552 ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
เลขานุการบริษัทฯ

อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- มิถุนายน 2553 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ตุลาคม 2547 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2539 - 2542 ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2539 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)

อายุ 42 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- สิงหาคม 2558 – ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2542 – กรกฎาคม 2558 ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	ได้มาในปี 2558		จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
		การเพิ่มทุน	ซื้อ			
โดยตนเอง	-	1,014	2,000	-	3,014	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	205,600	102,800	-	-	102,800	308,400 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558

รายละเอียด	ณ วันที่ 7 กรกฎาคม 2558 (วันแรกของการซื้อขายหลักทรัพย์)	ได้มาในปี 2558	จำหน่ายในปี 2558	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
โดยตนเอง	101	-	-	101	101
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	10,280	-	-	10,280	10,280

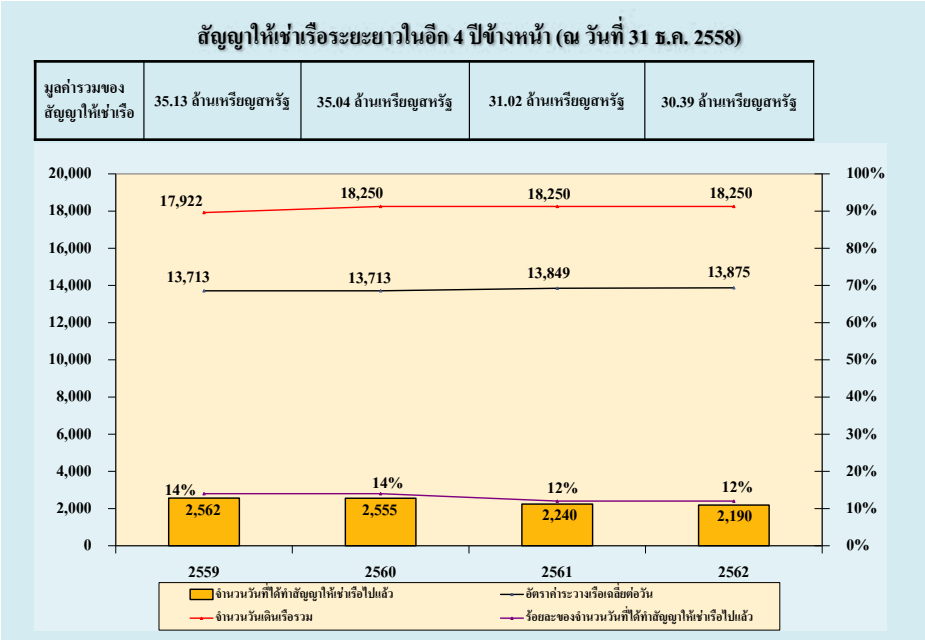
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ดี ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซุปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซุปราแมกซ์ ในปี 2556 - 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ฉบับ โดยเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำได้ส่งมอบในปี 2557 ดังนั้นบริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก และในความเป็นจริงดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) แตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุด ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2558 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาจึงคาดการณ์ว่าในปี 2559 จะเป็นปีที่ท้าทายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งเราคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงไตรมาสที่ 3 หรือไตรมาสที่ 4 ของปี 2559 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วๆนี้



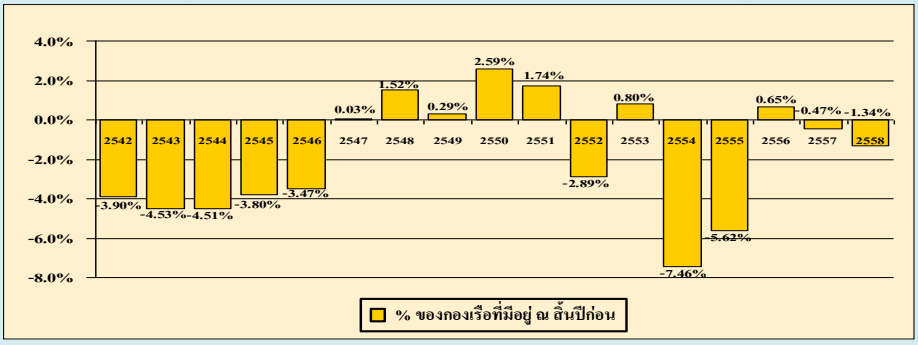
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 45 ลำ ณ สิ้นปี 2558 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ โดยรับมอบเรือเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559 และเรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ (ซึ่งประเมินจากความคืบหน้าของการสร้างเรือ ณ ขณะนี้)ซึ่งจะรับเรือในระหว่างปี 2559

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ ***รายงานจากคณะกรรมการบริษัท*** *ที่แสดงในรายงานฉบับนี้*

2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

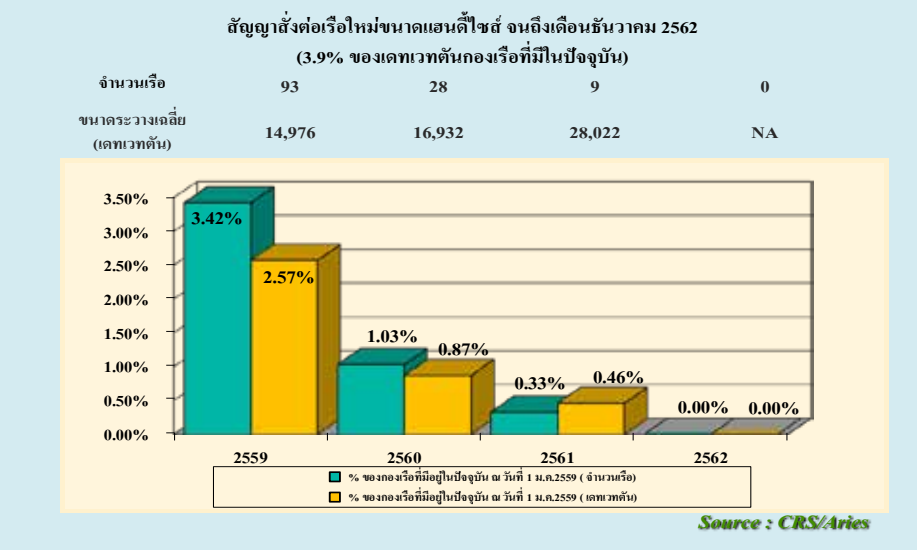
ข้อมูลการเพิ่มขึ้น/ลดลงของกองเรือโลกจากอดีตจนถึงปัจจุบัน



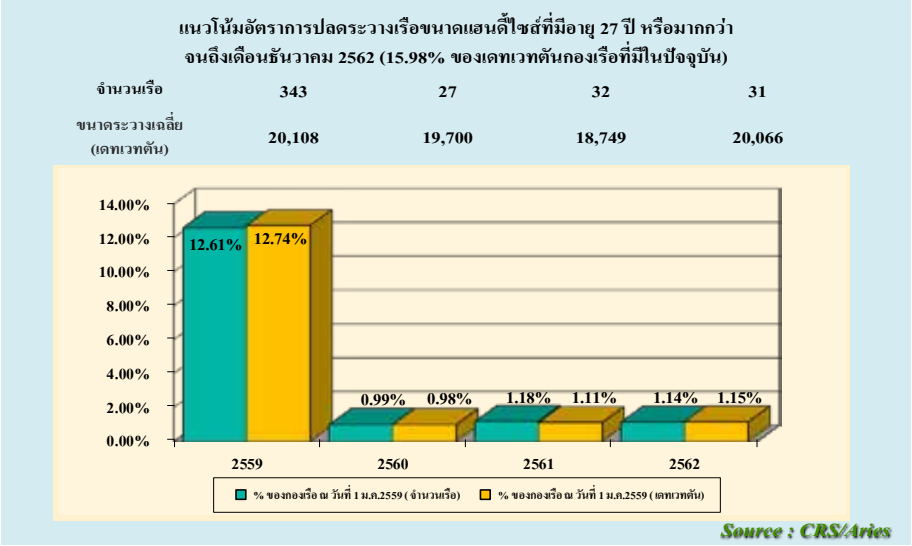
ปี	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ลำ	3577	3415	3261	3137	3028	3029	3075	3084	3164	3219	3126	3151	2916	2752	2770	2757	2720

Source : CRS/Aries

จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ดีในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสสี่ ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ดี เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 และตลอดทั้งปี 2555 ค่าระวางเรือลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลกทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ และ 164 ลำ ตามลำดับในสองปีนี้ อย่างไรก็ตามในปี 2556 ตลาดเรือเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเริ่มชะลอตัวลงเล็กน้อยรวมถึงอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีผลให้กองเรือโลกในปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นสุทธิ 18 ลำ ในช่วงปี 2557 จากปัจจัยความล่าช้าในการส่งมอบเรือ และอัตราการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงสิ้นปีส่งผลให้กองเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 13 ลำ จากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวาง ส่งผลให้มีการปลดระวางเรืออย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนมากในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2558 แต่หลังจากนั้นตลาดค่าระวางได้ฟื้นตัวในระหว่างเดือนกรกฎาคม และ สิงหาคม 2558 และการปลดระวางเรือได้ชะลอลง ส่งผลให้กองเรือของโลกในปี 2558 ลดลงเป็น 2,720 ลำ ณ สิ้นปี 2558



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2559 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้านี้ มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 15 ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ดังนั้น ดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 23 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลงจากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ในปี 2557 ตลาดค่าระวางเรือมีการชะลอตัวช่วงต้นปี และมีการฟื้นตัวของตลาดเป็นระยะๆตลอดปี แต่ ณ สิ้นปีตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการถดถอยของตลาดเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) อัตราการปลดระวางเรือในครึ่งปีแรกของปี 2558 เพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวาง อย่างไรก็ตาม ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอัตราการปลดระวางเรือจะสูงขึ้นเพื่อลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทาน

*โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับ**รายงานจากคณะกรรมการบริษัท**ที่แสดงในรายงานประจำปีนี้*

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

ในปี 2550 และปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 18 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรืออู่ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอกล่าวต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) และเรือประเภทซุปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งแต่ละลำมีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน โดยถึงเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเรือแล้วจำนวน 3 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมดที่สั่งต่อ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกรายการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3 ฉบับ ในปี 2554 และ 2 ฉบับในปี 2555 รายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 9 ฉบับ ในปี 2556 และรายการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 1 ฉบับ ในปี 2557 ทั้งนี้เนื่องจาก การส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำตามลำดับ

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 จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งต้องยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 แต่ Charterer ขอขยายเวลาและในเวลาต่อมาได้แจ้งว่าจะรับบริการ) โดยรายละเอียดสำหรับการส่งมอบเรือทั้ง 4 ลำ มีดังนี้

ตารางการส่งมอบเรือ

เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554
เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556
เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557
เรือลำที่ 4 - (หลังจากที่ Charterer ได้แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 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 25 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งได้ขยายเวลาต่อให้อีก) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้ได้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

ทั้งนี้ Charterer ได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการสำหรับเรือลำที่ 4 แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ ดังนั้นบริษัทฯ มีสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ภายใต้ MOU นี้

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 ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้นเจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า รายละเอียดการชำระค่าปรับจนถึงวันที่ 26 มกราคม 2558 มีดังต่อไปนี้

บริษัท	ชื่อเรือ	วันที่เริ่มชำระค่าปรับตามสัญญา	ชำระถึงวันที่ส่งมอบเรือแก่ Charterer	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	อภิญญา นารี	16 สิงหาคม 2554	15 เมษายน 2557	4,136,542
บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	บุญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2556	3 กรกฎาคม 2557	2,198,542
บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	ชัญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2557	1,005,656
บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	ดนยา นารี	1 พฤษภาคม 2557	26 มกราคม 2558	1,151,041

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้ส่งมอบเรือลำสุดท้ายแก่ Charterer แล้ว ดังนั้นจึงไม่มีภาระเพิ่มเติมเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

(ข) การลงนามและการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ

เพื่อปฏิบัติตามสัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว บริษัทฯได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (“บริษัทย่อย SPV”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd (ABC) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ABC One Pte. Ltd. บริษัท ABC Two Pte. Ltd. และ บริษัท ABC Three Pte. Ltd. (“ABC one” “ABC Two” และ “ABC Three”) โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประทศอินเดีย (“อู่ต่อเรือ ABG”) โดยมีต้นทุนเรือลำละ 28.50 ล้านเหรียญสหรัฐ

การต่อสร้างเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์กับอู่ต่อเรือ ABG มีความล่าช้า ดังนั้นในปี 2555 - 2556 บริษัทฯ (โดยผ่าน 3 บริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ABC Two บริษัท ABC Three และบริษัท ABC Four Pte. Ltd. (ABC Four)) ได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำกับอู่ต่อเรืออีกแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรายละเอียดการรับมอบได้อธิบายไว้ในหัวข้อ (ค) และในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับ กับอู่ต่อเรือ ABG

(ค) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 4 ฉบับ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้สั่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวกับอู่ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ โดยผ่านแต่ละบริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two ABC Three และ ABC Four (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน กับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”)

นอกจากเรือ 3 ลำดังกล่าวข้างต้น เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัท ABC ได้ลงนามในสัญญาออพชั่นกับผู้ขาย ภายใต้สัญญาดังกล่าว ABC มีออพชั่นในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน เพิ่มอีก 1 ลำ (“เรือออพชั่น”) ในราคาและเงื่อนไขที่เหมือนกันกับเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ ที่ได้สั่งไปก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ABC ได้ใช้สิทธิ์ในการสั่งต่อเรือออพชั่นในระหว่างปี 2556 ดังนั้นรวมเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมดจำนวน 4 ลำ ซึ่งได้ส่งมอบเรือในปี 2557 - 2558 และได้ส่งมอบเรือตามสัญญา Charter ข้างต้น รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	ชัญญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
4	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	ดนยา นารี	2558	21,149	6 มกราคม 2558	24.48
เรือขนส่งซีเมนต์ - 4 ลำ				**84,558**		**96.86**

3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งต่อเรือ/ซื้อสัญญาเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดีนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556 - 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 26 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือสินค้าแห้งเทกองกับอู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ต่อมาในปี 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีน โดยเปลี่ยนขนาดเรือจำนวน 4 ลำจากขนาดแฮนดี้ไซด์เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ สัญญาทั้งหมดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับสำหรับสั่งต่อเรือ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ซึ่งบริษัทได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 2 ลำ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	อินทิรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				**126,984**		**54.80**

(ข) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนาดระวาง 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (รวมเรียกว่า ผู้ขาย) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือ 1 ลำตามรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	วิภา นารี	2558	38,851	30 เมษายน 2558	22.32
เรือประเภทแฮนดี้ไซส์ - 1 ลำ				**38,851**		**22.32**

รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวดและวันที่ส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	BC385-12	25 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600	8,927,200
เรือประเภทแฮนดี้ไซส์ - 1 ลำ					**38,500**	**22,318,000**	**2,231,800**	**2,231,800**	**4,463,600**	**8,927,200**

เรือลำดังกล่าวข้างต้นได้ถูกส่งมอบเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559

(ค) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 8 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“อู่ต่อเรือ”) อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 4 ฉบับ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นเพื่อเปลี่ยนเรือ 4 ลำ จากขนาดแฮนดี้ไซด์เป็นขนาดอัลตราแมกซ์

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาระงับข้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4 และรับมอบเรือ 2 ลำ ตามรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเซียส วีนัส จำกัด	สริตา นารี	2558	62,964	27 ตุลาคม 2558	25.50
2	บริษัท พรีเซียส เนปจูน จำกัด	สาริกา นารี	2558	63,023	28 ตุลาคม 2558	25.50
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				**125,987**		**51.00**

รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่ส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่ได้รับคืนตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	SF130120	20 ธันวาคม 2556	31 สิงหาคม 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
2	พีเอสแอล	SF130121	20 ธันวาคม 2556	30 พฤศจิกายน 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
3	พีเอสแอล	SF130122	20 ธันวาคม 2556	28 กุมภาพันธ์ 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
4	พีเอสแอล	SF130123	20 ธันวาคม 2556	31 พฤษภาคม 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
เรือประเภทแฮนดี้ไซส์ - 4 ลำ					**154,500**	**87,840,000**	**800,000**	**12,376,360**	**-**	**13,176,360**	**-**
1	พีเอสแอล	SF130126	20 ธันวาคม 2556	31 มกราคม 2559 *	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	2,747,750	-	6,869,375
2	พีเอสแอล	SF130127	20 ธันวาคม 2556	30 เมษายน 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	-	-	4,121,625
3	พีเอสแอล	SF130130	30 มกราคม 2558	31 สิงหาคม 2558 *	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
4	พีเอสแอล	SF130131	30 มกราคม 2558	30 พฤศจิกายน 2558 *	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
5	พีเอสแอล	SF130132	30 มกราคม 2558	28 กุมภาพันธ์ 2559	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
6	พีเอสแอล	SF130133	30 มกราคม 2558	31 พฤษภาคม 2559	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 6 ลำ					**380,070**	**165,765,000**	**400,000**	**7,843,250**	**15,924,110**	**-**	**24,167,360**
รวมทั้งหมด					**534,570**	**253,605,000**	**1,200,000**	**20,219,610**	**15,924,110**	**13,176,360**	**24,167,360**

* บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับอู่ต่อเรือ

(ง) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่ส่งมอบเรือ ณวันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558 *	64,000	27,900,000	8,370,000	2,790,000	11,160,000
2	พีเอสแอล	SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558 *	64,000	27,900,000	8,370,000	2,790,000	11,160,000
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ					**128,000**	**55,800,000**	**16,740,000**	**5,580,000**	**22,320,000**

* บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 2 ฉบับนี้ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3

(จ) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 10 ฉบับ (“สัญญา”) สำหรับเรือขนส่งสินค้า แห้งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 10 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”) รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่ส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2558
1	พีเอสแอล	SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000	11,160,000
2	พีเอสแอล	SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000	11,160,000
3	พีเอสแอล	SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	-	5,580,000
4	พีเอสแอล	SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	-	5,580,000
5	พีเอสแอล	SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558 *	64,000	27,400,000	2,740,000	-	2,740,000
6	พีเอสแอล	SAM14024B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558 **	64,000	27,400,000	2,740,000	-	2,740,000
7	พีเอสแอล	SAM14025B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558 **	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
8	พีเอสแอล	SAM14026B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558 **	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
9	พีเอสแอล	SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559 *	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
10	พีเอสแอล	SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559 *	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ 10 ลำ - Sainty					**640,000**	**278,000,000**	**38,960,000**	**11,160,000**	**50,120,000**

* บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญา 2 ฉบับ (SAM14019B และ SAM14020B) และทาง Sainty ได้ยกเลิกสัญญา 3 ฉบับ (SAM14023B SAM14027B และ SAM14028B) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3 ต่อมาในวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาอีก 2 ฉบับ (SAM14021B และ SAM14022B) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 38 ง)

** บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเจรจากับอู่ต่อเรือ

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	SF130128	17 มีนาคม 2557	30 พฤศจิกายน 2558 *	63,345	27,900,000	4,185,000	2,790,000	6,975,000
2	พีเอสแอล	SF130129	17 มีนาคม 2557	15 มีนาคม 2559	63,345	27,900,000	4,185,000	-	4,185,000
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ - Sanfu					**126,690**	**55,800,000**	**8,370,000**	**2,790,000**	**11,160,000**

* เรือลำดังกล่าวจะทำการส่งมอบในไตรมาสแรกของปี 2559

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 39 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ดี บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปีสำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขั้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณานำค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วนของค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) [1]
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่									
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเซียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเซียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	9.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	3.08	34.66	อย่างน้อยร้อยละ 125
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พรีเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	5.66	54.21	อย่างน้อยร้อยละ 125
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[2] บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	34.99	อย่างน้อยร้อยละ 125

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) [1]
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[2] บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	18.05	อย่างน้อยร้อยละ 125
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR[2] บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	14.69	1.96	17.63	อย่างน้อยร้อยละ 125
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด และ บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	34.40	2.39	74.26	อย่างน้อยร้อยละ 125
7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 348,750 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือของแต่ละลำ	-	-	-	อย่างน้อยร้อยละ 125

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) [1]
8	DNB Asia Ltd. และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศจีน	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	21.52	3.88	18.76	อย่างน้อยร้อยละ 125
9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด	1.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในเดือนมกราคม 2559 หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในไตรมาสถัดจากเดือนมกราคม 2559	13.50	-	13.50	อย่างน้อยร้อยละ 143
10	BNP Paribas	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน โดย งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ	-	-	-	อย่างน้อยร้อยละ 125
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ									
11	บริษัทกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR[2] บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	3.63	50.73	อย่างน้อยร้อยละ 143

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) [1]
		บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรีเชียส วิชเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท[3]	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	25.82	อย่างน้อยร้อยละ 143
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	-	28.41	อย่างน้อยร้อยละ 143
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	2.65	19.42	อย่างน้อยร้อยละ 125
		บริษัทฯ บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด และ บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	3.07	26.61	อย่างน้อยร้อยละ 125

(1) อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) หมายถึง มูลค่ารวมของราคาประเมินเรือต่อหนี้เงินกู้คงเหลือภายใต้วงเงินกู้แต่ละวง

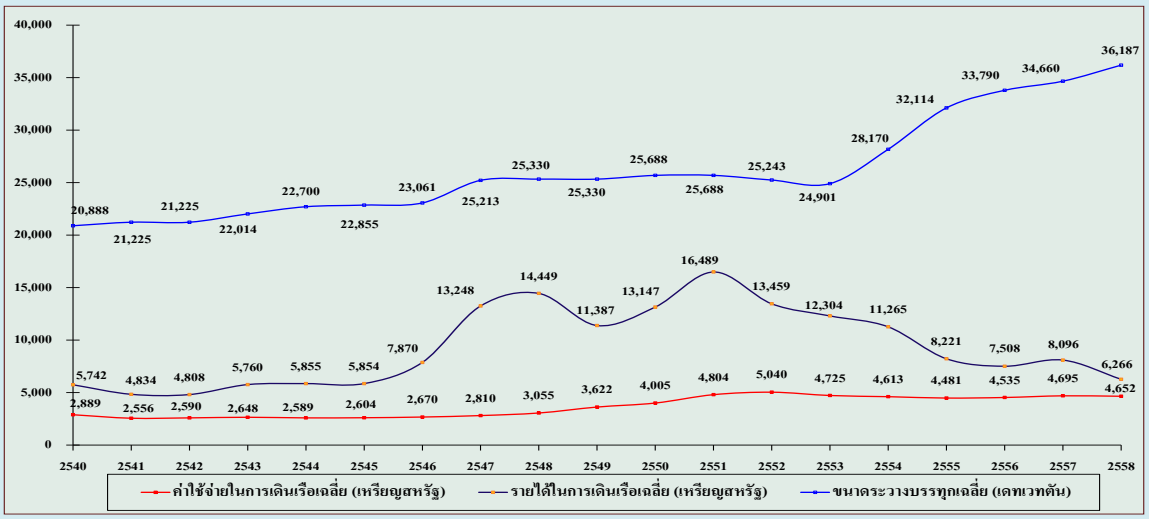
(2) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ21

(3) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (พ.ศ. 2540- 2558)

ปี	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
อายุเฉลี่ย	14.24	14.59	15.59	15.57	15.65	15.82	16.60	17.35	18.98	19.98	19.59	20.59	17.08	15.43	14.20	11.36	11.35	10.45	9.78



ในปี 2558 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2558 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เริ่มตกลงในช่วงต้นปีแรกจนถึงสิ้นไตรมาส 2 หลังจากนั้นดัชนีค่าระวางเรือได้ปรับตัวขึ้นระหว่างเดือนกรกฎาคมและสิงหาคมซึ่งเป็นผลมาจากอัตราการปลดระวางเรือที่สูงขึ้นระหว่างครึ่งปีแรก อย่างไรก็ตาม ดัชนีค่าระวางเรือปรับตัวลงในไตรมาส 4 และแตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุด ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2558 และดัชนีค่าระวางเรือ ณ ปี 2558 ปิดที่ 478 จุด

ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2558 เท่ากับ 719 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2557 เท่ากับ 1,105 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2558 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทเคปไซส์เพียงอย่างเดียว บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 22.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากดัชนีค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำในระหว่างปี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยจาก 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 470 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็น 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 504 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,064	2,220	2,383
ค่าเสบียงคลัง	169	177	172
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	348	251	214
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	**2,581**	**2,648**	**2,769**
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	283	233	221
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	304	226	179
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	**587**	**459**	**400**
ค่าอะไหล่	352	242	151
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	396	146	108
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	**748**	**388**	**259**
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	233	182	186
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	225	177	192
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	**458**	**359**	**378**
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	28	10	8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	570	273	236
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	219	88	98
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	**817**	**371**	**342**
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	**5,191**	**4,225**	**4,148**

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2558 ที่เป็นต้นทุน "คงที่" นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2558 มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน "ผันแปร" นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลง เนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายในปีก่อน (2557) ลดลงเนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ
- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการปรับเงินเดือนของลูกเรือให้อยู่ในระดับเดียวกันกับมาตรฐานสากล ซึ่งน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- เนื่องจากอายุกองเรือเฉลี่ยที่ลดลงจึงทำให้ค่าพัสดุภัณฑ์อื่น ค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลง
- เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้นและการปรับลดลงของราคาน้ำมัน ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย
- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยในปี 2558 สูงกว่าปี 2557 มาจากการเพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าสินไหม

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 39 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	143.34	123.63
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	117.76	99.15
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	**41.61**	**13.97**
ค่าเสื่อมราคา*	31.24	35.15
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	10.37	(21.18)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	15.37	16.41
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(5.00)	(37.59)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มิใช่กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	2.53	(31.77)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	**(2.47)**	**(69.36)**
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	0.07	0.05
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	**(2.54)**	**(69.41)**
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	2.90	2.37
เรือ (ราคาทุน)	892.48	955.39
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	20.49	22.62
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	16.23	12.57
สินทรัพย์หมุนเวียน	35.58	28.52
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	24.87
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	121.78	123.35
สินทรัพย์รวม	**846.66**	**899.39**
รวมหนี้สินหมุนเวียน	38.40	169.29
เงินกู้ระยะยาวมีหลักประกัน	336.78	255.11
หนี้สิ้นไม่หมุนเวียน	7.81	18.17
รวมหนี้สิน	**382.99**	**442.57**
ทุนเรือนหุ้น	35.31	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	16.14	63.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	**463.67**	**456.82**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	**0.45**	**0.29**

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	**0.93**	**0.17**
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	**0.78**	**0.90**
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	**0.83**	**0.97**
เงินกู้/ EBITDA ***	**5.98**	**16.92**
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	**1.36**	**0.52**
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	**2.71**	**0.85**

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 143.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 1.23 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2557 เป็น 123.63 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ไม่มีรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือในระหว่างปี) ในปี 2558 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 117.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 99.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เป็นผลมาจากสภาวะตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ตกต่ำอย่างมากเป็นประวัติการณ์ รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2558 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 จำนวนเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ มี 45 ลำในระหว่างปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 42 ลำในปี 2557 จากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 41.61 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 13.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 ในขณะเดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำได้ลดลงจาก 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2558 ลดลงจากปี 2557

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 31.24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 35.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งในระหว่างปี 2558 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 4 ลำและขายเรือไป 3 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 15.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 16.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่จำนวน 4 ลำ และจากการที่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีผลบังคับใช้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 และในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจากการดำเนินงานที่ 37.59 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 5.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มิใช่ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 31.77 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา จากขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ ขาดทุนจาก

การแปลงเงินสดคงเหลือในรูปสกุลไทยบาท (ซึ่งเป็นเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนแบบ Right Offering) ไปเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรที่มิใช่กำไรจากการดำเนินงานจำนวน 2.53 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.07 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2557 เป็น 0.05 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น และภาษีที่เกิดขึ้นจากกำไรในทางภาษีจากการขายเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 69.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 2.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2557

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

เงินลงทุน

ตารางและวรรคหนึ่งข้างล่างนี้เป็นการสรุปเงินลงทุนทั้งหมด ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2558		
	ราคาทุน	* ส่วนปรับปรุง	รวมวิธีส่วนได้เสีย			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	336,406	2,374,056	-	2,374,056	-	-	-	2,374,056	-	2,374,056
รวม	**2,910,377**	**12,810**	**2,923,187**	**567,829**	**3,491,016**	**549,131**	**567,829**	**1,116,960**	**2,374,056**	**-**	**2,374,056**

* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ "สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ"

*** ค่าเผื่อสำหรับ "เงินลงทุนในหุ้นสามัญ" แสดงรายการในรูปของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่นๆ แสดงรายการในรูปของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ขั้นตอนสุดท้ายของการดำเนินการชำระบัญชีของ SLPG ใกล้จะสำเร็จโดยสมบูรณ์แล้วตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด จำนวน 0.16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนั้น ณ สิ้นปี 2557 เงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด เท่ากับ 0.42 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา วันที่ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มเติมจำนวน 0.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในบริษัท บทด จำกัด ดังนั้น ณ 31 ธันวาคม 2558 เงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด มีจำนวน 0.57 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลงจำนวน 7.06 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 3.66 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วยลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง จำนวน 4.62 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ลูกหนี้อื่นซึ่งเป็นลูกหนี้จากการขายเรือเพิ่มขึ้น 1.67 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็น

การให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 3.96 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

จากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการเดินเรือ ส่งผลให้ราคาตลาดของเรือลดลงเช่นกัน ดังนั้นในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 24.87 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ถือเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) สำหรับเงินกู้ 2 วงเงิน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือในระหว่างปี ได้แก่ เรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ และเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์จำนวน 1 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากอู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co.,Ltd. ประเทศจีน บริษัทฯ ขายเรือเก่าประเภทแฮนดี้ไซส์ จำนวน 3 ลำ และรับรู้ผลขาดทุนจากการขายเรือ จำนวน 7.81 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา บริษัทฯ บันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือจำนวน 23.45 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยได้ประเมินจากราคาขายเรือที่คาดว่าน่าจะต่ำซึ่งบริษัทฯ จะได้รับเมื่อขายเรือในปี 2559 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 45 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการรับเรือในปี 2558 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.2 และ 3.3

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 1 ลำ จำนวน 9.47 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ จำนวน 25.27 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.10 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 23.95 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.63 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ง)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 10 ลำ จำนวน 52.79 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 2.67 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) และสำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 11.87 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.71 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (จ)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ จำนวน 123.35 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 255.11 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 410.38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2558 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 361.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย จำนวน 5.19 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 30.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 2.09 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้จำนวน 1.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 14.69 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 5 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 34.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 6 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 21.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 13.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1.03 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 4.16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินทั้งหมด

ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค) บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งต่อเรือ 2 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Sanfu บริษัทฯ ได้รับเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 8.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 382.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 442.57 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในเดือนมิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจำนวน 62.89 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในอัตรา 2 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญใหม่ ในราคาหุ้นละ 4 บาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 69.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในระหว่างปี และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.33 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 456.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจำนวน 6.85 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจาก จำนวน 0.45 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2557 เป็นจำนวน 0.29 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2558

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.97 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.83 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นในเงินกู้ที่มีหลักประกัน แต่ บริษัทฯ ก็ได้มีการเพิ่มทุนในระหว่างปี ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่งผลให้อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่น่าพอใจ

ในปี 2558 กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ในระดับที่ต่ำ ส่งผลให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายอย่างมากภายใต้กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ที่อยู่ในระดับต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 16.92 เท่า ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง สาเหตุที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้เป็นผลมาจากสภาพตลาดอัตราค่าระวางเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยค่าดัชนีค่าระวางเรือ BDI ได้แตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ในเดือนธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.52 และอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 0.85 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2558 ลดลง ประมาณร้อยละ 11 เนื่องมาจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (“TC Rate”) ที่ลดลง อย่างไรก็ตามจำนวนเรือในปี 2558 เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 กล่าวคือ จำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2558 มีจำนวน 45 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 42 ลำในปี 2557

ในระหว่างปี 2558 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลง จาก 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2558 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายจ่ายท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปีตามที่ได้อธิบายข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2557 ลดลงประมาณร้อยละ 37 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงจากร้อยละ 40 มาเป็นร้อยละ 27 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) จากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือ ตามที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้รายได้รวมระหว่างปี 2557 ต่ำกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2558 เพิ่มขึ้น จำนวน 133.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องมาจากต้นทุนบัญชีเงินเดือนที่เพิ่มขึ้นและการจ่ายค่าวิชาชีพสำหรับความเห็นของผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งต่อเรือบางฉบับ

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาทสำหรับปี 2558 ซึ่งในปี 2557 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 1.66 ล้านบาทสำหรับปี 2558 ซึ่งเป็นภาษีเงินได้จากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ และภาษีที่เกิดขึ้นจากกำไรในทางภาษีจากการขายเรือ จำนวน 2.24 ล้านบาท สำหรับปี 2557 ซึ่งเป็นภาษีที่เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับ บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 39.55 ล้านบาทในระหว่างปี 2557 อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ จำนวน 279.03 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 840.77 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2558 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมากจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวม ขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ ตามที่ได้

อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2558 เพิ่มขึ้นจาก 1,267.08 ล้านบาทในปี 2557 เป็น 1,505.20 ล้านบาทในปี 2558 จากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากปี 2557 โดยเป็นผลจากค่าเสื่อมราคาของเรือจำนวน 4 ลำที่รับมอบในปี 2558

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 499.62 ล้านบาท ในปี 2557 เป็นจำนวน 564.63 ล้านบาท ในปี 2558 ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อรับเรือจำนวน 4 ลำ และจากการที่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีผลบังคับใช้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ข้างต้น และในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 2,425.78 ล้านบาทสำหรับปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 80.22 ล้านบาทในปี 2557

8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2558 จำนวน 1,552.70 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 จำนวน 56.35 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลง จำนวน 143.64 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 81.49 ล้านบาท

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 76.61 ล้านบาท ประกอบด้วย ลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 136.80 ล้านบาท ขณะเดียวกัน ลูกหนี้อื่นจากการขายเรือเพิ่มขึ้นจำนวน 60.19 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 27.37 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 897.34 ล้านบาทเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อแก้ไขการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) สำหรับเงินกู้ 2 วงเงิน

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ และเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ จำนวน 1 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน ในระหว่างปี บริษัทฯ ขายเรือขนาดแฮนดี้ไซส์เก่าจำนวน 3 ลำ และรับรู้ผลขาดทุนจากการขายเรือจำนวน 279.03 ล้านบาท ณ วันสิ้นปี 2558 บริษัทฯ บันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือ จำนวน 846.09 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายข้างต้น บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,451.62 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 ข้างต้น มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นหลักๆ จากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 4,843.43 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวน 4,791.73 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 9,206.50 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 14,810.20 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,047.98 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 69.96 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้จำนวน 55.19 ล้านบาทจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 478.10 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 5 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,233.65 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 6 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 723.14 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 439.43 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จากหลายวงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 2,874.32 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 41.41 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 150.01 ล้านเบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค) ผลจากการลงนามในสัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งต่อเรือ 2 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Sanfu บริษัทฯ ได้รับเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 288.71 ล้านบาท ซึ่งมีเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4

ณ สิ้นปี 2557 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 12,624.67 ล้านบาทในปี 2557 เป็น 15,971.65 ล้านบาทในปี 2558

ในเดือนมิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มทุนจำนวน 2,076.05 บาทโดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2,425.78 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,552.70 ล้านบาท การลดลงสุทธิจำนวน 0.65 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 16,486.17 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น จำนวน 1,202.32 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 784.33 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 50 จากการลดลงของกำไรขั้นต้นสำหรับปี 2558 เปรียบเทียบกับปี 2557 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,045.77 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือ จำนวน 3 ลำเป็นจำนวน 123.50 ล้านบาท และกระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 4 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 2,884.98 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,536.64 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,561.11 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 2,874.32 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือหลายวงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,047.98 ล้านบาท และเงินกู้จ่ายคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 69.96 ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 55.19 ล้านบาทจากการขายเรือ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ดังนั้น บริษัทจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,173.13 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงิน 2,076.05 ล้านบาทจากการเพิ่มทุนและวางเงินจำนวน 897.34 ล้านบาทเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,259.24 ล้านบาท

รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

(คาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม)
กรรมการผู้จัดการ

(คูชรู คาลี วาเดีย)
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2559

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3 เรื่องการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือและความไม่แน่นอนจากผลของกระบวนการอนุญาโตตุลาการในอนาคต ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

วิสสุตา จริยธนากร
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 8 กุมภาพันธ์ 2559

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2558	2557	2558	2557
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	*6*	453,507,794	535,001,673	52,362,535	84,076,966
เงินลงทุนชั่วคราว	*7*	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	*8*	240,951,914	317,561,137	3,886,261,431	1,503,991,429
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	*10*	-	-	1,703,381,920	1,661,335,200
น้ำมันเชื้อเพลิง		142,870,647	115,495,892	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		130,043,279	134,794,628	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		20,020,793	30,380,041	-	-
อื่นๆ		41,724,032	39,524,366	22,582,819	15,561,357
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		191,788,104	204,699,035	22,582,819	15,561,357
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,029,118,459	1,172,757,737	5,664,588,705	3,264,964,952
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	*11*	897,335,050	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	*12*	-	-	350,131,597	319,807,026
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	*13*	-	-	8,883,168,996	8,110,938,244
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	*14*	85,676,340	95,581,951	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	*15*	20,481,741	13,731,526	20,481,741	13,731,526
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	*16*	25,329,890,038	22,070,925,175	6,686,425	5,448,058
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	*17*	2,034,055	2,795,441	2,027,544	2,776,175
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือรอเรียกคืน		145,256,940	144,524,065	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	*18*	4,451,615,064	4,014,210,287	4,436,780,935	3,660,902,839
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	*19*	217,541,606	124,190,631	217,541,606	120,953,991
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	*20, 35.4*	275,762,198	266,733,863	-	-
อื่นๆ		3,107,467	3,077,357	2,395,665	2,395,608
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		5,093,283,275	4,552,736,203	4,656,718,206	3,784,252,438
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		31,428,700,499	26,735,770,296	13,919,214,509	12,236,953,467
รวมสินทรัพย์		32,457,818,958	27,908,528,033	19,583,803,214	15,501,918,419

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2558	2557	2558	2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	*9*	98,883,068	128,024,368	11,544,003	98,393,785
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	*9*	-	-	1,381,955,629	1,403,844,229
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		128,272,679	113,499,321	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		171,791,550	155,652,048	14,846,485	21,975,998
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		34,530,011	14,159,437	30,162,476	12,901,420
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		433,477,308	411,335,174	1,438,508,593	1,537,115,432
รายได้รับล่วงหน้า		45,297,395	17,214,218	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*21*	5,603,701,289	811,972,034	486,997,656	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		379,652	3,732,540	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		26,492,807	21,661,725	7,373,406	6,174,985
รวมหนี้สินหมุนเวียน		6,109,348,451	1,265,915,691	1,932,879,655	1,543,290,417
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		82,803,510	2,439,466	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	*21*	9,206,495,265	11,101,329,726	118,751,647	36,410,473
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	*22*	201,878,185	181,705,142	-	-
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	*18.4*	288,708,800	-	288,708,800	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	*23*	82,417,640	73,284,618	74,737,902	66,727,634
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		9,862,303,400	11,358,758,952	482,198,349	103,138,107
รวมหนี้สิน		15,971,651,851	12,624,674,643	2,415,078,004	1,646,428,524

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2558	2557	2558	2557
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	*24*				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
(2557: หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)		1,611,256,930	1,039,520,600	1,611,256,930	1,039,520,600
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
(2557: หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)		1,559,280,897	1,039,520,600	1,559,280,897	1,039,520,600
ส่วนเกินทุน					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		1,967,716,593	411,429,745	1,967,716,593	411,429,745
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	*26*	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	*26*	523,320,000	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	*27*	16,349,679	16,587,639	16,349,679	16,587,639
ยังไม่ได้จัดสรร		11,478,160,540	13,907,253,962	11,361,856,460	11,618,389,129
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		666,853,827	(889,507,521)	1,987,123,709	493,164,910
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		16,488,079,408	15,285,002,297	17,168,725,210	13,855,489,895
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(1,912,301)	(1,148,907)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		16,486,167,107	15,283,853,390	17,168,725,210	13,855,489,895
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		32,457,818,958	27,908,528,033	19,583,803,214	15,501,918,419

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2558	2557	2558	2557
รายได้					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		2,919,613,883	3,307,649,614	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		1,329,368,563	1,267,377,264	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		4,248,982,446	4,575,026,878	-	-
รายได้จากการให้บริการ	*9*	7,672,324	10,455,636	91,225,858	92,791,839
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	*16*	-	26,975,835	743,414	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	*18*	-	39,554,472	-	39,554,472
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	*7*	5,117,873	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	*9*	2,089,705	5,218,949	1,242,665	6,042,774
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	4,326,627	-	196,814
รายได้อื่น		53,260	37,933	4,122	38,678
เงินปันผลรับ	*9, 13*	-	-	-	702,599,250
รวมรายได้		4,263,915,608	4,661,596,330	93,216,059	841,223,827
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		2,256,496,685	1,980,274,880	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		332,614,743	207,585,794	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป		494,669,175	535,746,927	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		3,083,780,603	2,723,607,601	-	-
ค่าเสื่อมราคา	*16*	1,505,204,048	1,267,075,761	2,517,746	2,477,506
ต้นทุนการให้บริการ		5,212,221	4,635,132	-	-
ขาดทุนจากการขายเรือ	*16*	279,033,309	-	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	*16*	840,771,294	-	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	*9*	289,445,453	173,167,527	220,376,290	144,660,498
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	*9*	96,527,119	79,174,357	89,738,783	76,161,293
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		6,330,760	2,063,553	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		25,369,407	-	28,230,449	-
รวมค่าใช้จ่าย		6,131,674,214	4,249,723,931	340,863,268	223,299,297
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(1,867,758,606)	411,872,399	(247,647,209)	617,924,530
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	*14.1*	8,242,996	7,631,022	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(1,859,515,610)	419,503,421	(247,647,209)	617,924,530
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(564,630,173)	(499,622,667)	(6,561,175)	(120,511,673)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(2,424,145,783)	(80,119,246)	(254,208,384)	497,412,857
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	*29*	(1,657,760)	(2,237,374)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(2,425,803,543)	(82,356,620)	(254,208,384)	497,412,857

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2558	2557	2558	2557
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(2,425,783,474)	(80,217,879)	(254,208,384)	497,412,857
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(20,069)	(2,138,741)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(2,425,803,543)	(82,356,620)	(254,208,384)	497,412,857
		0	0	0	0
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	*31*				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(1.82)	(0.08)	(0.19)	0.48
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		1,332,864,768	1,039,520,600	1,332,864,768	1,039,520,600

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,425,803,543)	(82,356,620)	(254,208,384)	497,412,857
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
ของหน่วยงานในต่างประเทศ	(13,315,998)	(4,639,822)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(13,315,998)	(4,639,822)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(3,547,908)	-	(2,562,245)	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน				
เป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	1,569,561,168	60,991,449	1,493,958,799	64,055,384
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	1,566,013,260	60,991,449	1,491,396,554	64,055,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,552,697,262	56,351,627	1,491,396,554	64,055,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(873,106,281)	(26,004,993)	1,237,188,170	561,468,241
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(872,970,034)	(23,769,794)	1,237,188,170	561,468,241
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(136,247)	(2,235,199)	-	-
	(873,106,281)	(26,004,993)	1,237,188,170	561,468,241

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(2,424,145,783)	(80,119,246)	(254,208,384)	497,412,857
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,506,180,785	1,268,348,338	3,480,570	3,736,944
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	6,330,760	2,063,553	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	102,046	7,586	102,046	7,586
ขาดทุน (กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	278,187,849	(26,975,835)	(845,459)	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	840,771,294	-	-	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	-	(39,554,472)	-	(39,554,472)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	(5,117,873)	-	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	4,211,396	74,773,968	4,211,396	74,773,968
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	19,307,157	9,418,209	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(8,242,996)	(7,631,022)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	14,856,874	850,574	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,832,868	5,530,005	5,499,505	5,233,461
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(3,612,102)	2,274,622	(5,368,043)	1,161,903
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	71,852,060	43,941,035	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	477,817,291	308,329,031	-	-
ดอกเบี้ยรับ	-	(1,173,609)	-	(3,507,403)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	784,331,626	1,560,082,737	(247,128,369)	539,264,844
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	154,374,769	(79,542,628)	(1,530,146,202)	463,231,958
น้ำมันเชื้อเพลิง	(23,192,399)	(16,050,956)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	33,826,456	16,019,453	(3,999,138)	26,752,394
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(3,602,776)	(106,260,584)	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	81,097,207	69,668,412	(124,653,476)	(646,836,104)
รายได้รับล่วงหน้า	24,217,286	(48,239,419)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,158,781	(7,767,466)	805,115	138,863
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(186,772)	(33,242,990)	-	(30,675,316)
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,053,024,178	1,354,666,559	(1,905,122,070)	351,876,639
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(7,251,571)	(8,842,334)	(1,988,543)	(2,554,162)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,045,772,607	1,345,824,225	(1,907,110,613)	349,322,477

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	5,117,873	-	-	-
ซื้อเรือและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(2,884,984,975)	(3,433,213,024)	(3,440,786)	(840,333)
เงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์	124,345,011	46,146,986	845,500	-
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	(1,536,637,858)	(3,585,553,887)	(1,523,840,105)	(3,356,193,553)
เงินสดรับจากการเปลี่ยนแปลง/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	428,898,424	1,454,278,055	428,898,424	853,863,479
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	-	(2,999,400)	(350,720,000)
ลงทุนเพิ่มในบริษัทอื่น	(5,065,215)	(5,065,215)	(5,065,215)	(5,065,215)
เงินสดรับจากผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	600	-	35	-
เงินสดรับจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	288,708,800	-	288,708,800	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	104,161,920	678,147,000
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	-	186,311,340
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	18,506,246	10,396,014	-	-
ดอกเบี้ยรับ	-	1,173,609	-	3,507,403
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,561,111,094)	(5,511,837,462)	(712,730,827)	(1,990,989,879)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น	(897,335,050)	-	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้	(493,844,112)	(321,589,545)	(15,948,289)	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(126,200,855)	(121,762,583)	(126,172,834)	(112,303,572)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,874,319,731	3,481,381,624	629,322,567	36,558,558
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,047,978,566)	(714,031,860)	(112,009,690)	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(125,145,493)	(225,264,715)	-	-
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	2,076,047,145	-	2,076,047,145	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	-	(311,816,790)	-	(311,816,790)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(627,747)	(9,351,484)	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	2,259,235,053	1,777,564,647	2,451,238,899	(387,561,804)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	174,609,555	(18,334,233)	136,888,110	(9,214,788)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(81,493,879)	(2,406,782,823)	(31,714,431)	(2,038,443,994)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	535,001,673	2,941,784,496	84,076,966	2,122,520,960
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	453,507,794	535,001,673	52,362,535	84,076,966

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มิใช่เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลบลบหนี้กับ ลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	-	702,599,250
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม เป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	16,249,398	11,398,712	16,170,867	63,889
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	2,785,226	40,659	2,785,226	3,427
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายไปแสดงหักจาก เงินกู้ยืมระยะยาว	39,643,477	41,790,923	4,438,429	374,086
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อย ตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	31,980,881	13,452,169
โอนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	982,442,243	1,089,918,100	634,595,827	296,698,813
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	3,547,908	-	2,562,245	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
				กำไรสะสม				องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
				จัดสรรแล้ว				- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	สำรองตามกฎหมาย บริษัทฯ	สำรองตามกฎหมาย บริษัทย่อย	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร	ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,107,479	14,299,768,791	(945,955,606)	15,620,588,881	10,437,776	15,631,026,657
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 34)	-	-	-	-	-	-	(311,816,790)	-	(311,816,790)	-	(311,816,790)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(9,351,484)	(9,351,484)
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(80,217,879)	-	(80,217,879)	(2,138,741)	(82,356,620)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	56,448,085	56,448,085	(96,458)	56,351,627
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(80,217,879)	56,448,085	(23,769,794)	(2,235,199)	(26,004,993)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 27)	-	-	-	-	-	480,160	(480,160)	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,587,639	13,907,253,962	(889,507,521)	15,285,002,297	(1,148,907)	15,283,853,390
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,587,639	13,907,253,962	(889,507,521)	15,285,002,297	(1,148,907)	15,283,853,390
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	519,760,297	1,556,286,848	-	-	-	-	-	-	2,076,047,145	-	2,076,047,145
ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	600
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(627,747)	(627,747)
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(2,425,783,474)	-	(2,425,783,474)	(20,069)	(2,425,803,543)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(3,547,908)	1,556,361,348	1,552,813,440	(116,178)	1,552,697,262
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	(2,429,331,382)	1,556,361,348	(872,970,034)	(136,247)	(873,106,281)
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 27)	-	-	-	-	-	(237,960)	237,960	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,349,679	11,478,160,540	666,853,827	16,488,079,408	(1,912,301)	16,486,167,107

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
				กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น - กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	
				จัดสรรแล้ว				
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	สำรองตามกฎหมาย	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร	ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	16,107,479	11,433,273,222	429,109,526	13,605,838,444
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 34)	-	-	-	-	-	(311,816,790)	-	(311,816,790)
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	-	497,412,857	-	497,412,857
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	64,055,384	64,055,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	497,412,857	64,055,384	561,468,241
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 27)	-	-	-	-	480,160	(480,160)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	16,587,639	11,618,389,129	493,164,910	13,855,489,895
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	16,587,639	11,618,389,129	493,164,910	13,855,489,895
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	519,760,297	1,556,286,848	-	-	-	-	-	2,076,047,145
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	-	(254,208,384)	-	(254,208,384)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	(2,562,245)	1,493,958,799	1,491,396,554
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	(256,770,629)	1,493,958,799	1,237,188,170
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 27)	-	-	-	-	(237,960)	237,960	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	1,559,280,897	1,967,716,593	172,445,812	103,952,060	16,349,679	11,361,856,460	1,987,123,709	17,168,725,210

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สีลม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

งบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานได้แปลงค่าเป็นสกุลเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่าดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ "ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน" ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า "กลุ่มบริษัท") ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2558	2557
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท พรีเชียส เม็ททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท พรีเชียส วิชเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท พรีเชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท พรีเชียส มิเนอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท พรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท พรีเชียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท พรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท พรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท พรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท พรีเชียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท พรีเชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท พรีเชียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท พรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท พรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท พรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท พรีเชียส ลากูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2558	2557
			%	%
31. บริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเชียส ซิตี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	-
36. บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	-
37. บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	-
38. บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
39. บริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
40. บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
42. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
43. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
45. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
46. บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน***	สิงคโปร์	-	100.00
47. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
48. บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน***	สิงคโปร์	100.00	-
49. บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
50. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
51. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ**	สิงคโปร์	-	64.06
52. บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2558	2557
			%	%
56. บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
57. บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
58. บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
61. บริษัท พรีเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
62. บริษัท พรีเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
63. บริษัท พรีเชียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
64. บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
65. บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
66. บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
67. บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
68. บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
69. บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
70. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

*หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

**จดทะเบียนเลิกบริษัทแล้วในระหว่างปี 2558

***ขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชี และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ "ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน" ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

ฉ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบันและที่จะมีผลบังคับในอนาคตมีรายละเอียดดังนี้

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

บริษัทฯได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2557) และฉบับใหม่ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินตามที่กล่าวข้างต้นบางฉบับมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดให้กิจการต้องรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในขณะที่มาตรฐานฉบับเดิมอนุญาตให้กิจการเลือกรับรู้รายการดังกล่าวทันทีในกำไรขาดทุน หรือในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือทยอยรับรู้ในกำไรขาดทุนก็ได้

มาตรฐานฉบับปรับปรุงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่องบการเงินนี้เนื่องจากกลุ่มบริษัทรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นอยู่แต่เดิมแล้ว

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินรวม โดยใช้แทนเนื้อหาเกี่ยวกับการบัญชีสำหรับงบการเงินรวมที่เดิมกำหนดอยู่ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานฉบับนี้เปลี่ยนแปลงหลักการเกี่ยวกับการพิจารณาว่าผู้ลงทุนมีอำนาจการควบคุมหรือไม่ กล่าวคือ ภายใต้มาตรฐานฉบับนี้ผู้ลงทุนจะถือว่าตนควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนได้ หากตนมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และตนสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้ ถึงแม้ว่าตนจะมีสัดส่วนการถือหุ้นหรือสิทธิในการออกเสียงโดยรวมน้อยกว่ากึ่งหนึ่งก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญนี้ส่งผลให้ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการทบทวนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยมีอำนาจควบคุมในกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือไม่และจะต้องนำบริษัทใดในกลุ่มกิจการมาจัดทำงบการเงินรวมบ้าง

การเปลี่ยนแปลงหลักการนี้ไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมการงาน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 11 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า ซึ่งได้ถูกยกเลิกไป มาตรฐานฉบับนี้กำหนดให้กิจการที่ลงทุนในกิจการใดๆต้องพิจารณาว่าตนมีการควบคุมร่วม (Joint control) กับผู้ลงทุนรายอื่นในกิจการนั้นหรือไม่ หากกิจการมีการควบคุมร่วมกับผู้ลงทุนรายอื่นในกิจการที่ถูกลงทุนนั้นแล้วให้ถือว่ากิจการนั้นเป็นการร่วมการงาน (Joint arrangement) หลังจากนั้น กิจการต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดประเภทของการร่วมการงานนั้นว่าเป็นการดำเนินงานร่วมกัน (Joint operation) หรือ การร่วมค้า (Joint venture) และบันทึกส่วนได้เสียจากการลงทุนให้เหมาะสมกับประเภทของการร่วมการงาน กล่าวคือ หากเป็นการดำเนินงานร่วมกัน ให้กิจการรับรู้ส่วนแบ่งในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายแต่ละรายการของการดำเนินงานร่วมกันตามส่วนที่ตนมีสิทธิตามสัญญาในงบการเงินเฉพาะกิจการของตน แต่หากเป็นการร่วมค้า ให้กิจการรับรู้เงินลงทุนในการร่วมค้าตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย หรืองบการเงินรวม (หากมี) และรับรู้เงินลงทุนในการร่วมค้าตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

มาตรฐานฉบับนี้กำหนดเรื่องการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทย่อย การร่วมการงาน บริษัทร่วม รวมถึงกิจการที่มีโครงสร้างเฉพาะตัว มาตรฐานฉบับนี้จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

มาตรฐานฉบับนี้กำหนดแนวทางเกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรมและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรม กล่าวคือ หากกิจการต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดตามข้อกำหนดของมาตรฐานที่เกี่ยวข้องอื่น กิจการจะต้องวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นตามหลักการของมาตรฐานฉบับนี้และใช้วิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไปในการรับรู้ผลกระทบจากการเริ่มใช้มาตรฐานนี้

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับในอนาคต

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2558) และฉบับใหม่ รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชี จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและฉบับใหม่ รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

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

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารชุด และเรือและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เรือและอุปกรณ์	25 ปี และ 5 ปี ตามลำดับ
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่นๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.10 ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ เงินที่บริษัทฯจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

4.16 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทฯจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทฯจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงิน ที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯ และคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดรวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
เงินสด	752	848	740	837
เงินฝากธนาคาร	452,756	534,154	51,623	83,240
รวม	453,508	535,002	52,363	84,077

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 0.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2557: ระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี	%	%				
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	-	64,592	-	50.00	-	28,768	-	18,101
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							-	(18,101)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2556 บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด และ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด (“อินเวสท์เมนท์” และ “ไลเทอร์เรจ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศเมอริเชียสของบริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด) ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดใน บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด (“เอสแอลพีจี”) จำนวน 3,229,575 หุ้นในราคาหุ้นละ 5.00 อินเดียรูปี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 16.15 ล้านอินเดียรูปี (หรือประมาณ 8.31 ล้านบาท) ให้แก่ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พรีเชียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ การปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการให้ดีขึ้น จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในเอสแอลพีจีคงเดิมคือร้อยละ 50.00 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการของพรีเชียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2556 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของอินเวสท์เมนท์และไลเทอร์เรจ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ขั้นตอนสุดท้ายของการดำเนินการชำระบัญชีบริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตดเกือบจะสำเร็จโดยสมบูรณ์แล้ว ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯได้รับเงินจากการชำระบัญชีตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 9.40 ล้านอินเดียรูปี ซึ่งเท่ากับ 0.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 5.12 ล้านบาท) ซึ่งได้บันทึกเป็นกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราวในงบกำไรขาดทุน

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	152,798	314,821	-	-
3 - 6 เดือน	2,339	1,967	-	-
6 - 12 เดือน	25,621	773	-	-
มากกว่า 12 เดือน	23	22	-	-
รวม	180,781	317,583	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(23)	(22)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	180,758	317,561	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
ลูกหนี้จากการขายเรือ (หมายเหตุ 16)	60,194	-	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 9)	-	-	3,886,261	1,503,991
รวมลูกหนี้อื่น	60,194	-	3,886,261	1,503,991
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	240,952	317,561	3,886,261	1,503,991

9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด	ค่าตั๋วเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท ควิดแลบ จำกัด	ซื้อคอมพิวเตอร์ ฮาร์ดแวร์ หรือ ซอฟต์แวร์	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการในกิจการดังกล่าวจนถึงวันที่ 18 กันยายน 2558

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2558	2557	2558	2557	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	85,314	92,792	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	5,912	-	ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
เงินปันผลรับ	-	-	-	702,599	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	-	2,334	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.40 ต่อปี ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	7,699	8,533	ราคาตลาด
ขายเรือที่ต่อใหม่ (ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่นๆ)	-	-	634,596	296,699	ราคาทุน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	18,506	10,396	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตั๋วเครื่องบินจ่าย	8,578	12,679	2,213	4,022	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	6,856	6,761	5,240	5,057	ราคาตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	1,080	1,734	746	1,281	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)				
บริษัทย่อย	-	-	3,886,261	1,503,991
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,886,261	1,503,991
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,381,956	1,403,844
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	1,986	444	1,043	192
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,986	444	1,382,999	1,404,036

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

<u>ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร</u>

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ผลประโยชน์ระยะสั้น	95,206	77,950	88,421	74,939
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1,321	1,224	1,318	1,222
รวม	96,527	79,174	89,739	76,161

<u>ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>

บริษัทฯมีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคารโดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

<u>โครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศ</u>

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2558 บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯ (“ผู้ออกหุ้นกู้”) ได้ลงนามในสัญญาเพื่อจัดตั้งโครงการการออกหุ้นกู้สกุลเงินต่างประเทศวงเงินสูงสุดไม่เกิน 500 ล้านเหรียญสิงคโปร์ กับธนาคาร BNP Paribas ในฐานะตัวแทนจัดการหุ้นกู้ และคู่สัญญารายอื่นๆ (“โครงการฯ”) บริษัทฯ และบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เป็นผู้ค้ำประกันความรับผิดของผู้ออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ

โครงการฯ ดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากมติคณะกรรมการของบริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด มติคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และมติคณะกรรมการของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2558

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ยังไม่มีการออกหุ้นกู้ภายใต้โครงการฯ ดังกล่าว

10. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด) เป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 47.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (2557: 50.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.40 ต่อปี จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 และไม่มีการคิดดอกเบี้ยภายหลังวันที่ 31 มีนาคม 2557 และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	1,661,335	2,342,891
ลดลง	(104,162)	(678,147)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	146,209	(3,409)
ยอดคงเหลือปลายปี	1,703,382	1,661,335

11. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทได้นำเงินฝากธนาคารจำนวนเงิน 24.86 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 897.34 ล้านบาท) ไปเป็นหลักประกันเงินสด สำหรับวงเงินกู้ยืม 2 วงเงิน โดยมีรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21 (31 ธันวาคม 2557: ไม่มี)

12. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”)) เป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว

รายละเอียดของเงินให้กู้ยืมระยะยาวมีดังนี้

เงินให้กู้ยืมจำนวน 9.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (31 ธันวาคม 2557: 9.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็นเงินจากบริษัทฯที่จ่ายเพื่อให้บริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี จำนวน 4 บริษัท นำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่อู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาสั่งต่อเรือที่ได้ลงนามไว้ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	สัญญาสั่งต่อเรือลงวันที่
บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	3 เมษายน 2556
บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด*	30 สิงหาคม 2556

* เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 บริษัท เอบีซี (ผู้ซื้อเดิม) ได้ทำสัญญาเปลี่ยนแปลงคู่สัญญากับบริษัทย่อย คือ บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (ผู้ซื้อใหม่) และอู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ผู้ขาย) เพื่อทำการโอนสิทธิ กรรมสิทธิ์ ส่วนได้เสีย ผลประโยชน์ รวมถึงหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆตามสัญญาสั่งต่อเรือลงวันที่ 30 สิงหาคม 2556 เพื่อต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน สำหรับตัวเรือหมายเลข CC200-04

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	319,807	505,395
ลดลง	-	(186,311)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	30,325	723
ยอดคงเหลือปลายปี	350,132	319,807

13. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
			%	%				
บริษัท พรีเชียส เม็ททัลซ์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	382,383	349,265	-	-
บริษัท พรีเชียส วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	325,505	297,313	-	-
บริษัท พรีเชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	304,062	277,727	-	91,000
บริษัท พรีเชียส มิเนอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	276,492	252,545	-	-
บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	349,922	319,615	-	-
บริษัท พรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	229,990	210,071	-	46,800
บริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	201,821	184,342	-	-
บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	141,524	129,266	-	30,000
บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	148,600	135,730	-	63,000
บริษัท พรีเชียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	247,666	226,216	-	-
บริษัท พรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	335,822	306,736	-	-
บริษัท พรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	210,248	192,039	-	-
บริษัท พรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	142,644	130,289	-	28,800
บริษัท พรีเชียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	342,038	312,414	-	109,800
บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	285,581	260,847	-	-
บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	276,421	252,480	-	-
บริษัท พรีเชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	352,790	322,236	-	75,800
บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	201,499	184,047	-	-
บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	388,505	354,857	-	-
บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	107,903	98,558	-	-
บริษัท พรีเชียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	235,787	215,366	-	-
บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	141,823	129,540	-	-
บริษัท พรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	255,758	233,607	-	-
บริษัท พรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	283,047	258,533	-	-
บริษัท พรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	192,300	175,645	-	-
บริษัท พรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	217,306	198,486	-	43,400
บริษัท พรีเชียส ลากูนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	198,133	180,973	-	-
บริษัท พรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	198,133	180,973	-	49,000
บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	198,133	180,973	-	21,000
บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	198,133	180,973	-	27,999
บริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	198,133	180,973	-	14,000
บริษัท พรีเชียส ซิตี้ส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	225,303	205,789	-	102,000
บริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	150,637	137,590	-	-
บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	165,326	151,007	-	-
บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	1,000	-	99.98	-	1,102	-	-	-
บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	1,000	-	99.98	-	1,019	-	-	-
บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	1,000	-	99.98	-	1,019	-	-	-
บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	917	838	-	-
บริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,943	5,429	-	-
บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	361	330	-	-
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	361	330	-	-
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	378,589	345,799	-	-

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
			%	%				
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	361	330	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	391,351	357,457	-	-
บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	-	0.0345	-	100.00	-	-	-	-
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,890,391	8,117,534	-	702,599
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(7,222)	(6,596)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					8,883,169	8,110,938		

บริษัทฯได้นำเงินปันผลรับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯได้จำนำหุ้นของบริษัทย่อย 34 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 8,392.82 ล้านบาท (2557: บริษัทย่อย 34 บริษัท มูลค่ารวม 7,665.92 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงในบัญชีเงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

<u>2558</u>

1. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พรีเชียส สิงคโปร์”) ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 และได้คืนเงินทุนจากการลงทุนให้พรีเชียส สิงคโปร์แล้ว

2. บริษัทฯได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 3 บริษัท เพื่อรับเรือซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อกับอู่ต่อเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีน ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	หุ้นสามัญที่ออกใหม่			
	วันที่	มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(หุ้น)	(พันบาท)
บริษัท พรีเชียส มูนส์ จำกัด	9 กุมภาพันธ์ 2558	100.00	9,998	999.80
บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	18 กันยายน 2558	100.00	9,998	999.80
บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	18 กันยายน 2558	100.00	9,998	999.80

3. นอกจากนี้ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 4 บริษัท ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นทางอ้อมโดยบริษัทฯ	
			2558	2557
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด</u>				
1. บริษัท พรีเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
2. บริษัท พรีเชียส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
3. บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
4. บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-

4. เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้ขายหุ้นสามัญใน บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด (“พรีเชียส โปรเจคส์”) จำนวน 1 หุ้นในราคาหุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา ให้แก่ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พรีเชียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในพรีเชียสโปรเจคส์คงเดิมคือร้อยละ 100.00 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และมติของคณะกรรมการของพรีเชียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

<u>2557</u>

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	หุ้นสามัญเพิ่มทุน			
	วันที่	มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท พรีเชียส รูบีส์ จำกัด	3 ตุลาคม 2557	100.00	1.75	175.36
บริษัท พรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	3 ตุลาคม 2557	100.00	1.75	175.36

14. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

14.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

			งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	2558	2557	2558	2557	2558	2557
			%	%				
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	73,536	67,167	85,676	95,582

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
ชื่อบริษัทร่วม	ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย		เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	
	2558	2557	2558	2557
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	8,243	7,631	18,506	10,396

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 ตามลำดับ

14.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน		หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน		รายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		กำไร สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี								
บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	440,580	440,580	422,154	484,368	39,670	57,662	458,576	423,174	36,799	34,067

15. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทฯได้ชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มเติมของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 2.50 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 5.06 ล้านบาท ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 10.00 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 20.26 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (31 ธันวาคม 2557: หุ้นละ 7.50 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 15.20 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด)

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นนอกจากการเปลี่ยนแปลงข้างต้น เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

16. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือ และอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและ อุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน								
1 มกราคม 2558	238,371	29,418,730	675,490	30,094,220	59,703	14,316	13,734	30,420,344
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	3,595	3,479,623	379,842	3,859,465	839	3,108	420	3,867,427
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,331,401)	(305,018)	(1,636,419)	(702)	(3,372)	-	(1,640,493)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	22,741	2,911,682	65,867	2,977,549	5,686	1,356	1,348	3,008,680
31 ธันวาคม 2558	264,707	34,478,634	816,181	35,294,815	65,526	15,408	15,502	35,655,958
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
1 มกราคม 2558	220,898	7,667,321	379,896	8,047,217	55,983	13,148	12,173	8,349,419
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	376	1,207,361	294,281	1,501,642	1,861	735	590	1,505,204
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(876,280)	(304,896)	(1,181,176)	(600)	(3,372)	-	(1,185,148)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	20,960	752,521	29,207	781,728	5,385	1,249	1,182	810,504
31 ธันวาคม 2558	242,234	8,750,923	398,488	9,149,411	62,629	11,760	13,945	9,479,979
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
1 มกราคม 2558	-	-	-	-	-	-	-	-
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	-	840,771	-	840,771	-	-	-	840,771
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	5,318	-	5,318	-	-	-	5,318
31 ธันวาคม 2558	-	846,089	-	846,089	-	-	-	846,089
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
1 มกราคม 2558	17,473	21,751,409	295,594	22,047,003	3,720	1,168	1,561	22,070,925
31 ธันวาคม 2558	22,473	24,881,622	417,693	25,299,315	2,897	3,648	1,557	25,329,890
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2558								1,505,204

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	ติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน								
1 มกราคม 2557	236,979	25,084,020	676,194	25,760,214	58,551	14,251	13,491	26,083,486
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	307	4,286,169	235,585	4,521,754	890	-	180	4,523,131
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(152,957)	(239,846)	(392,803)	(15)	-	-	(392,818)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,085	201,498	3,557	205,055	277	65	63	206,545
31 ธันวาคม 2557	238,371	29,418,730	675,490	30,094,220	59,703	14,316	13,734	30,420,344
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
1 มกราคม 2557	219,513	6,749,699	366,873	7,116,572	53,686	12,542	11,613	7,413,926
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	380	1,012,366	251,256	1,263,622	2,032	541	501	1,267,076
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(138,314)	(239,846)	(378,160)	(7)	-	-	(378,167)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,005	43,570	1,613	45,183	272	65	59	46,584
31 ธันวาคม 2557	220,898	7,667,321	379,896	8,047,217	55,983	13,148	12,173	8,349,419
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
1 มกราคม 2557	17,466	18,334,321	309,321	18,643,642	4,865	1,709	1,878	18,669,560
31 ธันวาคม 2557	17,473	21,751,409	295,594	22,047,003	3,720	1,168	1,561	22,070,925
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2557								1,267,076

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2558	26,561	12,941	10,780	50,282
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	332	3,108	-	3,440
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(702)	(3,372)	-	(4,074)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,495	1,225	1,021	4,741
31 ธันวาคม 2558	28,686	13,902	11,801	54,389
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2558	23,175	12,262	9,397	44,834
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,540	448	530	2,518
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(600)	(3,372)	-	(3,972)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,256	1,150	917	4,323
31 ธันวาคม 2558	26,371	10,488	10,844	47,703
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2558	3,386	679	1,383	5,448
31 ธันวาคม 2558	2,315	3,414	957	6,686
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2558				2,518

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2557	25,610	12,882	10,730	49,222
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	840	-	-	840
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(15)	-	-	(15)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	126	59	50	235
31 ธันวาคม 2557	26,561	12,941	10,780	50,282
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2557	21,353	11,934	8,850	42,137
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,708	270	500	2,478
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(7)	-	-	(7)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	121	58	47	226
31 ธันวาคม 2557	23,175	12,262	9,397	44,834
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2557	4,257	948	1,880	7,085
31 ธันวาคม 2557	3,386	679	1,383	5,448
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2557				2,478

เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด (“บริษัทย่อยในประเทศ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 2.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2558 บริษัทย่อยในประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อและได้รับเงินค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 2.07 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 69.29 ล้านบาท) แล้ว กลุ่มบริษัทบันทึกขาดทุนจากการขายเรือลำดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 0.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 13.41 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2558 บริษัท พรีเชียส มิเนอรัลส์ จำกัด (“บริษัทย่อยในประเทศ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 1.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อยในประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อและได้รับเงินค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 1.51 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 54.21 ล้านบาท) แล้ว กลุ่มบริษัทบันทึกขาดทุนจากการขายเรือลำดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 4.24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 152.09 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2558 บริษัท พรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด (“บริษัทย่อยในประเทศ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 1.74 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อยในประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อและบันทึกค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 1.63 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 58.50 ล้านบาท) กลุ่มบริษัทบันทึกขาดทุนจากการขายเรือลำดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 3.17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 113.53 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2557 บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ (“บริษัทย่อยในต่างประเทศ”) ซึ่งถือหุ้นจำนวน 41 หุ้นจาก 64 หุ้น ในเรือ Fujisan Maru และเจ้าของร่วม (ซึ่งถือหุ้นจำนวน 23 หุ้นจาก 64 หุ้น) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 2.31 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามสัดส่วนการถือหุ้นในเรือลำดังกล่าว บริษัทย่อยในต่างประเทศได้รับเงิน 1.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท) เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2557 บริษัทย่อยในต่างประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ บริษัทย่อยในต่างประเทศได้รับเงินค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 1.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 46.15 ล้านบาท) แล้ว กลุ่มบริษัทบันทึกกำไรจากการขายเรือลำดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 0.83 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 26.98 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุด เรือและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 321.53 ล้านบาท (2557: 295.46 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 41.71 ล้านบาท (2557: 37.65 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือจำนวน 41 ลำ (2557: 37 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 23,048.68 ล้านบาท (2557: 20,788.82 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทได้ประเมินและพิจารณาบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2559 เป็นจำนวน 23.45 ล้านเหรียญสหรัฐ (หรือประมาณ 840.77 ล้านบาท) โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขายเรือ) มูลค่ายุติธรรมประมาณจากราคาขายเรือเฉลี่ยที่ขายได้ล่าสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไป ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาที่ทำการขายเรือแต่ละลำ

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	55,281	55,031	55,215	54,965
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	5,242	250	5,236	250
ราคาทุนปลายปี	60,523	55,281	60,451	55,215
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	52,486	50,965	52,439	50,931
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	977	1,272	963	1,259
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	5,026	249	5,021	249
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	58,489	52,486	58,423	52,439
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,034	2,795	2,028	2,776
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	977	1,272	963	1,259

18. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

กลุ่มบริษัทมีรายการสั่งต่อเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 1 ลำ (เรือขนาด Handysize)	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 6 ลำ (เรือขนาด Ultramax)	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 2 ลำ (เรือขนาด Ultramax) *	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 10 ลำ (เรือขนาด Ultramax) *	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 2 ลำ (เรือขนาด Ultramax)
ผู้สั่งต่อเรือ	บริษัทฯ	บริษัทฯ	บริษัทฯ	บริษัทฯ	บริษัทฯ
ผู้ขาย	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน	Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน	Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. และ Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. ประเทศจีน
วันที่ทำสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2556	วันที่ 20 ธันวาคม 2556 และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 30 มกราคม 2558	วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557	วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมลงวันที่ 18 สิงหาคม 2557	วันที่ 17 มีนาคม 2557
ราคาตามสัญญา	22.32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	ลำละ 27.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ 4 ลำ (“ราคาตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม) และลำละ 27.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ 2 ลำ (รวม 165.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	ลำละ 27.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	ลำละ 27.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ 8 ลำ และลำละ 27.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือ 2 ลำ (“ราคาตามสัญญาเดิม”) บวกส่วนเพิ่มตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมลำละ 70,382 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวม 278.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	ลำละ 27.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

การจ่ายชำระ	ราคาตามสัญญาของเรือแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรก ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินงวดทั้ง 4 งวดที่ต้องจ่ายชำระก่อนรับมอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อได้รับใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือแต่ละขั้น (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 4 งวด งวดแรก 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาจ่ายชำระเมื่อเซ็นสัญญา และงวดที่ 2 ร้อยละ 15 ของราคาตามสัญญา หักด้วยเงินงวดแรก (200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระก่อนส่งมอบเรือ งวดที่ 3 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดที่ 1 ถึง งวดที่ 4 งวดละร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดที่ 1 ถึง งวดที่ 4 งวดละร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญาเดิม จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาเดิมบวก 70,382 เหรียญสหรัฐอเมริกาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด งวดแรก ร้อยละ 15 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระก่อนส่งมอบเรือ งวดที่ 2 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	ภายในปี 2558	ปี 2558 ถึง ปี 2559	ปี 2558 ถึง ปี 2559	ปี 2558 ถึง ปี 2559	ปี 2558 ถึง ปี 2559

* ตัวเรือหมายเลข SAM14017B SAM14018B SAM14019B และ SAM14020B ถูกยกเลิกโดยบริษัทฯ ตัวเรือหมายเลข SAM14023B SAM14027B และ SAM14028B ถูกยกเลิกโดยอู่ต่อเรือตามที่กล่าวถึงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3 ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯได้ยกเลิกตัวเรือหมายเลข SAM14021B และ SAM14022B ตามที่กล่าวถึงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 38

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	4,014,210	1,973,330	3,660,903	1,061,832
เพิ่มขึ้น	1,326,761	3,449,378	1,326,761	3,288,375
ต้นทุนทางการเงินส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนเรือ	16,249	11,399	16,171	64
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	2,785	41	2,785	3
ต้นทุนทางตรงอื่น	112,432	231,450	99,634	163,094
การแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	(428,898)	(582,277)	(428,898)	(582,277)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์ ของบริษัทย่อย	(982,442)	(1,089,918)	(634,596)	(296,699)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	390,518	20,807	394,021	26,511
ยอดคงเหลือปลายปี	4,451,615	4,014,210	4,436,781	3,660,903

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 16.25 ล้านบาท (2557: 11.40 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 16.17 ล้านบาท (2557: 0.06 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 2.72 - 3.18 (2557: ร้อยละ 2.74 - 2.93) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 2.78 - 3.18 (2557: ร้อยละ 2.74) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2558 กลุ่มบริษัทมีการส่งมอบเรือ การแก้ไขสัญญา/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนี้

18.1 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เรือจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 2 บริษัท รายละเอียดดังนี้

ประเภทเรือ	วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
เรือขนส่งซีเมนต์	6 มกราคม 2558	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	CC200-04	25.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 831.82 ล้านบาท)
เรือสินค้าแห้งเทกอง	30 เมษายน 2558	บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	BC385-11	22.95 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 775.30 ล้านบาท)

18.2 การแก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือ

เนื่องจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ขาย”) ประสบปัญหาทางเทคนิคบางประการทำให้ไม่สามารถต่อเรือขนาด Handysize 4 ลำได้ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อและผู้ขายจึงได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 4 ฉบับ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนซึ่งรวมถึงเงื่อนไขในการชำระคืนเงินงวดทั้งหมดจำนวน 13.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปสำหรับการต่อเรือขนาด Handysize ทั้ง 4 ลำ ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีการเปลี่ยนการสั่งต่อเรือสินค้าแห้งเทกองขนาด Handysize จำนวน 4 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130120 SF130121 SF130122 และ SF130123) เป็นขนาด Ultramax 63,345 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำแทน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) อย่างไรก็ตาม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในกำหนดการรับมอบเรือแม้ว่าเรือขนาด Ultramax จะมีขนาดระวางบรรทุกใหญ่กว่าเรือขนาด Handysize

รายละเอียดหลักๆของสัญญาสั่งต่อเรือหลังจากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแล้วเป็นดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 4 ลำ (เรือขนาด Ultramax)
ผู้สั่งต่อเรือ	บริษัทฯ
ผู้ขาย	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน
ราคาตามสัญญา	ลำละ 27.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวม 110.81 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)
การจ่ายชำระ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรกจำนวนเงิน 3,294,090 เหรียญสหรัฐอเมริกา จ่ายชำระภายใน 3 วันทำการภายหลังจากวันที่สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้ งวดที่ 2 ร้อยละ 15 ของราคาตามสัญญา หักด้วยเงินงวดแรก (3,294,090 เหรียญสหรัฐอเมริกา) งวดที่ 3 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา งวดที่ 4 ร้อยละ 5 ของราคาตามสัญญา เงินงวดแต่ละงวดจะจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) โดยงวดสุดท้าย ร้อยละ 70 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	ปี 2558 ถึง ปี 2559

18.3 การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B SAM14018B SAM14019B และ SAM14020B ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทั้งสี่ลำ") จาก Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ("อู่ต่อเรือ") เนื่องจากเรือทั้งสี่ลำดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อมูลจำเพาะทางเทคนิคของเรือ (Specifications) ในเรื่องอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิง อีกทั้งมีความเป็นไปได้ที่ส่วนแบริ่งของเพลาใบจักร (stern tube bearing) ของเรือจะเกิดปัญหาเมื่อมีการเดินเรือจริง

เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่ได้ส่งมอบเรือทั้งสี่ลำตามเงื่อนไขสัญญาสั่งต่อเรือ ("สัญญา") และข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ภายในกำหนดวันยกเลิกตามสัญญา บริษัทฯจึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสี่ฉบับเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้อู่ต่อเรือคืนเงินงวดจำนวน 11.16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่ได้คืนเงินงวดดังกล่าว บริษัทฯจึงได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu ("CEXIM") ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน

ในเวลาต่อมา บริษัทฯได้รับแจ้งว่าอู่ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับเรือทั้งสี่ลำเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ดังนั้น ตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้จ่ายไปนั้นจะขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวเนื่องกับเรือทั้งสี่ลำก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ในระหว่างปี 2558 อู่ต่อเรือได้แจ้งว่าบริษัทฯ ผิดเงื่อนไขและได้ยกเลิกสัญญาต่อเรือของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 3 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14023B SAM14027B และ SAM14028B ซึ่งการยกเลิกสัญญานี้ถูกคัดค้านโดยบริษัทฯ

รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯและอู่ต่อเรือแสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือ หมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากอู่ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558
SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	อู่ต่อเรือ	15 กันยายน 2558	7 ธันวาคม 2558
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	อู่ต่อเรือ	20 พฤศจิกายน 2558	ยังไม่ได้รับ
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	อู่ต่อเรือ	20 พฤศจิกายน 2558	ยังไม่ได้รับ

18.4 สัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งต่อเรือ

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (“Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาระงับข้อพิพาท จำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาระงับข้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) ซึ่งได้ลงนามโดยบริษัทฯ ในฐานผู้ซื้อ และ Sanfu ในฐานะผู้ขาย (“สัญญาสั่งต่อเรือใหม่”)

รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาระงับข้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังต่อไปนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และ/หรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไหร่
การระงับข้อพิพาท	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาตกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาโตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาโตตุลาการ”) 1. ผู้ซื้อมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไหร่ 2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไหร่

ราคาตามสัญญาใหม่ และเงื่อนไขการชำระ	ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ (จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ) ทั้งนี้ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้ 1. การเพิ่มเงินงวดที่ 4 จำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งในวันรับมอบเรือ จะต้องชำระให้แก่ Sanfu ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ 2. การแก้ไขจำนวนเงินงวดสำหรับรับมอบเรือ (เงินงวดที่ 5) เป็นจำนวน 14,630,625 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะชำระเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
กำหนดวันรับเรือใหม่	ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใดๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำแก่บริษัทฯ เงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันนั้นขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่ Sanfu และไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะจ่ายคืนเงินตามสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวให้แก่ Sanfu ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือจนถึงวันที่มีการชำระเงินคืน • ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่บริษัทฯ และมีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะใช้คืนเงินให้แก่ Sanfu สำหรับส่วนต่างระหว่างสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันกับค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้บริษัทฯได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย

	• ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทฯนั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทฯ และ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระคืนจำนวนเงินใดๆให้แก่กันตามสัญญาระงับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ • ภายหลังจากการชำระคืนตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป

18.5 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เรือสินค้าแห้งเทกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยในประเทศ 2 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
27 ตุลาคม 2558	บริษัท พรีเชียส วีนัส จำกัด	SF130124	26.28 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 948.24 ล้านบาท)
28 ตุลาคม 2558	บริษัท พรีเชียส เนปจูน จำกัด	SF130125	26.04 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 939.82 ล้านบาท)

ในระหว่างปี 2557 กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนี้

การยื่นหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 342

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯได้ออกหนังสือไปยัง ABG Shipyard Ltd. (“อู่ต่อเรือ”) ภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 342 เพื่อแจ้งให้ต่ออายุหนังสือค้ำประกันออกไปภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนั้น ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯจึงได้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาค้ำประกันธนาคารที่มีอยู่โดยการออกหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไปยังธนาคารแห่งหนึ่งในประเทศอินเดีย (“ผู้ค้ำประกัน”) ภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือ ต่อมา ในวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินตามสิทธิเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 342 จำนวนเงิน 19.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 621.83 ล้านบาท) จากผู้ค้ำประกัน และบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวนเงิน 1.23 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 39.55 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

19. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	124,191	97,337	120,954	75,457
เพิ่มขึ้น	120,517	135,241	120,489	125,782
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(39,643)	(41,791)	(4,438)	(374)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(31,981)	(13,452)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน รอตัดจ่าย	(4,211)	(74,774)	(4,211)	(74,774)
โอนจากสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	-	8,008	-	8,008
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	16,688	170	16,729	307
ยอดคงเหลือปลายปี	217,542	124,191	217,542	120,954

ในระหว่างปี 2558 กลุ่มบริษัทได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอวงเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 4.21 ล้านบาท (2557: 74.77 ล้านบาท) ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด ยกเลิกวงเงินกู้ยืม ลดวงเงินกู้ยืม และวงเงินกู้ยืมหมดอายุ การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง

20. ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	266,734	167,768
จ่ายเพิ่ม	3,574	106,256
ตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(19,307)	(9,418)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	24,761	2,128
ยอดคงเหลือปลายปี	275,762	266,734

21. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม																					
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่																วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ					
	วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		วงเงินที่ 3		วงเงินที่ 4		วงเงินที่ 5		วงเงินที่ 6		วงเงินที่ 8		วงเงินที่ 9		วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		รวม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,250,929	1,244,032	1,956,291	1,973,561	1,262,852	1,238,133	651,558	637,637	636,083	161,387	2,679,743	1,392,549	676,804	36,783	487,196	-	3,697,409	3,694,331	1,661,346	1,706,000	14,960,211	12,084,413
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(5,410)	(6,399)	(26,814)	(32,046)	(19,190)	(20,441)	(4,334)	(4,588)	(3,878)	(1,041)	(9,839)	(6,005)	(10,249)	(373)	(198)	-	(82,041)	(98,203)	11,939	(2,015)	(150,014)	(171,111)
รวม	1,245,519	1,237,633	1,929,477	1,941,515	1,243,662	1,217,692	647,224	633,049	632,205	160,346	2,669,904	1,386,544	666,555	36,410	486,998	-	3,615,368	3,596,128	1,673,285	1,703,985	14,810,197	11,913,302
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(110,586)	(100,925)	(201,604)	(183,669)	(91,274)	(83,258)	(46,230)	(42,203)	(70,245)	(12,026)	(2,669,904)	(78,484)	(37,780)	-	(489,998)	-	(215,795)	(123,085)	(1,673,285)	(188,322)	(5,603,701)	(811,972)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,134,933	1,136,708	1,727,873	1,757,846	1,152,388	1,134,434	600,994	590,846	561,960	148,320	-	1,308,060	628,775	36,410	-	-	3,399,573	3,473,043	-	1,515,663	9,206,496	11,101,330

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่					
	วงเงินที่ 8		วงเงินที่ 9		รวม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557
เงินกู้ยืมระยะยาว	120,814	36,783	487,196	-	608,010	36,783
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(2,062)	(373)	(198)	-	(2,260)	(373)
รวม	118,752	36,410	486,998	-	605,750	36,410
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	(489,998)	-	(486,998)	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	118,752	36,410	-	-	118,752	36,410

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทมียอดเงินกู้ยืมจากธนาคารคงค้างจำนวนเงิน 4,343.19 ล้านบาท ซึ่งกลุ่มบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินบางข้อตามที่ระบุในสัญญาเงินกู้ยืมได้ กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการเจรจากับทางธนาคารหลายแห่งเพื่อขอผ่อนปรนสำหรับการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางข้อสำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ในการจัดทำงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทได้จัดประเภทของเงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นหนี้สินหมุนเวียน

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

21.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯสั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 15 ลำ

ในระหว่างปี 2554 ถึง 2556 บริษัทฯได้เบิกถอนเงินกู้เพื่อใช้เมื่อรับเรือจำนวน 3 ลำ จำนวนเงิน 54.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา บริษัทฯได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ก่อนรับเรือจำนวนเงิน 101.20 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 242.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 ธนาคาร DNB Asia Ltd. ในฐานะตัวแทนและตัวแทนหลักประกันได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือลำแรก (วันที่ 15 มีนาคม 2563)
การชำระคืน	วงเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯถ้า บริษัทฯไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่างๆของเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือ ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

จากการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร DNB Asia Ltd. ในฐานะตัวแทนและตัวแทนหลักประกันได้ตกลงให้ผู้กู้วางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 13,449,779 เหรียญสหรัฐอเมริกา (เพิ่มเติมจากเรือที่ได้จดจำนองเป็นหลักประกัน) เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดจำนวนดังกล่าวแล้ว ซึ่งจะสามารถถอนได้หลังจาก 90 วันทำการนับจากวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 โดยอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันต้องเกินกว่าร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ภายหลังการถอนหลักประกันเงินสดดังกล่าวและไม่มีการผิดเงื่อนไขใดๆตามสัญญาเงินกู้

นอกจากนี้ ตัวแทนยังได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยตัวแทน ("ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ")

การอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

ก) บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ข) บริษัทฯ ต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่า ผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นและถือว่าการยกเว้นมีผลบังคับใช้

วงเงินที่ 2

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

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อย เอสพีซี ทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาด Supramax จำนวน 4 ลำแล้ว

เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2557 ธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 และการดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA เกินกว่า 5 ต่อ 1 แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 6 ต่อ 1 และดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ (วันที่ 10 มกราคม 2564)
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA เกินกว่า 5 ต่อ 1 แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 6 ต่อ 1 และดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

จากการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ ในฐานะตัวแทนได้อนุมัติให้ดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำกลับเป็นร้อยละ 125 จากร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ตลอดอายุของสัญญา และได้ตกลงให้ ผู้กู้วางหลักประกันเงินสดจำนวน 11,415,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา (เพิ่มเติมจากเรือที่ได้จดจำนองเป็นหลักประกัน) เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดจำนวนดังกล่าวแล้ว ซึ่งจะสามารถถอนได้หลังจาก 90 วันทำการนับจากวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 โดยอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันต้องเกินกว่าร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ภายหลังการถอนหลักประกันเงินสดดังกล่าวและไม่มีการผิดเงื่อนไขใดๆตามสัญญาเงินกู้

นอกจากนี้ตัวแทนยังได้อนุมัติเงื่อนไขทางการเงินดังนี้

1) อนุมัติให้ดำรงเงินสดกลับเป็นอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา จากอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยตัวแทน ("ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ")

2) ยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

การอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นและถือว่าการยกเว้นมีผลบังคับใช้

ต่อมา ผู้กู้ได้รับการแจ้งจากธนาคารให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปอีกภายใน 31 มกราคม 2559 ซึ่งผู้กู้ได้อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคาร ING โดยผู้กู้ได้เสนอแนะบางประการเพื่อแก้ไขอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไป เช่นการนำหลักประกันเงินสดที่ได้วางไว้กับธนาคารจำนวน 11,415,000 เหรียญสหรัฐ ตามที่กล่าวข้างต้น มาจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี ทู และบริษัท เอบีซี ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัท เอบีซี ทู และบริษัท เอบีซี ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ภายหลังการแก้ไข รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	**วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**
วงเงินสูงสุด	วงเงินสูงสุดสำหรับเรือทั้ง 2 ลำจะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือแต่ละลำ
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อเรือแต่ละลำ

รายละเอียดการชำระคืน	บริษัท เอบีซี ทู	บริษัท เอบีซี ทรี
ชำระคืนเงินกู้งวดละ	319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	2 เมษายน 2567	1 กรกฎาคม 2567

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอบีซี ทู และบริษัท เอบีซี ทรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

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

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

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัท เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

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

วงเงินที่ 5

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี วัน”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	4,896,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ไม่เกินร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญาแต่ไม่เกิน 2,448,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับขั้นตอน Keel Laying และไม่เกินร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญาแต่ไม่เกิน 2,448,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับขั้นตอน Launching	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อรับมอบเรือ	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ) เมื่อรับมอบเรือ	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือ ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด ค) การจำนำหุ้นทั้งหมดของบริษัท เอบีซี วัน ที่ถือโดยบริษัท เอบีซี ง) การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัท เอบีซี	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัท เอบีซี วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

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

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกองที่บริษัทฯได้สั่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ไม่เกินวันที่ 30 ธันวาคม 2568
การชำระคืน	เงินกู้ยืมที่เบิกจะแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือที่ได้มาจากเงินกู้ยืมเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกิน 6 ต่อ 1

ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 13.5 ต่อ 1 และดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้จากไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1 เป็นไม่น้อยกว่า 0.4 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 3.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาด Ultramax 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B) ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	41,850,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 20,925,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ยืมงวดสุดท้ายของเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในใบรับประกันเรือจากอู่ต่อเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืมจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale (Singapore Branch) ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 200.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. ("DNB") และ ธนาคาร Export-Import Bank of China ("CEXIM") เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวัตถุประสงค์ของวงเงินกู้ยืม วงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับมอบเรือและเมื่อรับมอบเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแต่ละลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. ("SHG") และ Sainty Marine Corporation Ltd. ("Sainty") สาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้	

เรือลำดับที่	ตัวเรือหมายเลข	เดทเวทตัน	ผู้ขาย
เรือลำดับที่ 1	BC385-11	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 2	BC385-12	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 3	SAM14021B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 4	SAM14022B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 5	SAM14023B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 6	SAM14024B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 7	SAM14025B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 8	SAM14026B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 9	SAM14027B	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 10	SAM14028B	64,000	Sainty

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 200.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็นวงเงินสำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือและวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ	
	ก) สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ ข) สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ ค) สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ รวมวงเงินกู้สูงสุดสำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือเป็นจำนวนเงิน 40,025,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา	ก) สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ข) สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ค) สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ง) สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	สำหรับขั้นตอน Keel Laying ก) 1,115,900 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 1,395,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 1,370,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 สำหรับขั้นตอน Launching ก) 2,231,800 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
	ข) 2,790,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 2,740,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6	
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ	(1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวจากวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง โดยคำนวณจากฐานการชำระคืน 15 ปี ดังนี้ ก) 278,975 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 348,333 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 ค) 342,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 ง) 348,717 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 10 โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดในวันครบกำหนด
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืมจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ และ บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท พรีเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วมได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ตามสัญญาเงินกู้วันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 เพื่อใช้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. ("เรือ SHG") และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ("เรือ Sainty") (เรือ SHG และเรือ Sainty รวมต่อไปนี้เรียกว่า "เรือทุกลำ") โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

เงินกู้แต่ละส่วน	ยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ตาม เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง
การผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน	อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ตามสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

การแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วนรวมทั้งการผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน

ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้ร่วมจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

บริษัทฯมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ดังกล่าวได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ 5 บริษัทย่อย (บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด บริษัท พรีเชียส ฮิลส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”)) ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 13.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระค่าต่อเรือในช่วงก่อนรับมอบเรือภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายเดือน

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	13,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ขั้นต่ำ 1,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาและเพิ่มในสัดส่วนครั้งละ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาแต่ไม่เกินค่าต่อเรือที่ต้องจ่ายชำระ โดยมีกำหนดเบิกถอนภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืม
วันครบกำหนด	12 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก (“วันครบกำหนด”) โดยสามารถขอขยายระยะเวลาอีก 12 เดือน
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในวันครบกำหนด หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันครบกำหนด
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นที่ออกทั้งหมดของบริษัทย่อย ข) การจดจำนองเรือของบริษัทย่อยเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ข) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ค) ดำรงอัตราส่วน debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ง) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน debt to EBITDA และอัตราส่วน debt service coverage ratio ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2559 ซึ่งเป็นวันครบกำหนด บริษัทฯได้ชำระคืนเงินกู้ดังกล่าวทั้งหมดแล้ว

วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด Ultramax 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	42,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 21,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ชำระคืนพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

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

ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืมจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร BNP Paribas ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

21.2 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

วงเงินที่ 1

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 18 มกราคม 2550 เพื่อใช้สำหรับนำไปจัดซื้อเรือ ในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมแก้ไขเพิ่มเติม

สรุปรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

ก) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ 2 ลำ

ข) ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 92.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 108.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมคงเหลือเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาด้วยเงื่อนไขเดิมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม เงินกู้ยืมดังกล่าวได้นำไปจัดซื้อเรือของบริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง และยกเลิกวงเงินกู้ยืมส่วนที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ค) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาทจำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2557 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมแรกเริ่มได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจำนวน 50.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

ข) ดำรงอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

ง) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2558 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมแรกเริ่มและธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน debt to EBITDA และอัตราส่วน debt service coverage ratio ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2558 ธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) ได้ขยายเวลาอนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสองประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

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

ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ค) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 13.5 ต่อ 1 และดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้จากไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1 เป็นไม่น้อยกว่า 0.4 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
				2558	2557	2558	2557
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่							
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50	54.50	-	-
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96	84.96	-	-
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69	38.69	-	-
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.34	19.34	-	-
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.58	19.58	-	14.69
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	81.50	81.50	-	37.66
วงเงินที่ 7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	41.85	41.85	41.85	41.85
วงเงินที่ 8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศจีน	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	199.20	200.00	179.91	198.88
วงเงินที่ 9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯและ 5 บริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	13.50	13.50	-	13.50
วงเงินที่ 10	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	42.00	42.00	42.00	42.00

(หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาเงินกู้/สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
				2558	2557	2558	2557
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ							
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	142.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	-	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	64.82	64.82	-	-

22. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2558	2557
ยอดคงเหลือต้นปี	181,705	175,621
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	106,271	92,192
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(104,958)	(86,721)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	18,860	613
ยอดคงเหลือปลายปี	201,878	181,705

23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	73,285	76,562	66,728	70,297
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน :				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	4,029	3,839	3,768	3,611
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,804	1,691	1,732	1,622
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	5,733	-	5,248	-
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(2,365)	-	(2,816)	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(187)	(1,335)	-	(1,335)
โอนเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	(7,360)	-	(7,360)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	119	(112)	78	(107)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	82,418	73,285	74,738	66,728

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	4,512	4,306	4,182	4,011
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	1,321	1,224	1,318	1,222
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	5,833	5,530	5,500	5,233

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 10.06 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 5.69 ล้านบาท) (2557: จำนวน 0.19 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 13 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี) (31 ธันวาคม 2557: 14 ปี งบการเงินเฉพาะกิจการ: 14 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
อัตราคิดลด	2.90	3.80	2.90	3.80
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(5,555)	6,359	(5,059)	5,763
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6,069	(5,427)	5,500	(4,942)

24. ทุนเรือนหุ้น

เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 3/2558 ของบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2558 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 ของบริษัทฯได้มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ อีกจำนวน 571,736,330 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท จากเดิมที่มีทุนจดทะเบียนจำนวน 1,039,520,600 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท ดังนั้น ทุนจดทะเบียนใหม่จะเป็นจำนวน 1,611,256,930 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท โดยหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท จะถูกจัดสรรดังต่อไปนี้

1) การเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน
หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 519,760,300 หุ้น เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในอัตรา 2 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญใหม่ ในราคาหุ้นละ 4 บาท

2) การออกใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1)
หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 51,976,030 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1) ชนิดระบุชื่อผู้ถือและโอนเปลี่ยนมือได้ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 25

บริษัทฯได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 519,760,297 หุ้น และได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วจำนวน 519,760,297 บาทกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2558 ดังนั้น ณ ปัจจุบันบริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 1,559,280,897 บาท

25. ใบสำคัญแสดงสิทธิ

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 บริษัทฯได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) ชนิดระบุชื่อผู้ถือและโอนเปลี่ยนมือได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 51,975,666 หน่วย โดยมีรายละเอียดดังนี้

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	:	51,975,666 หน่วย
ราคาเสนอขาย	:	หน่วยละ 0 บาท
วิธีการเสนอขาย	:	จัดสรรให้ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯที่ได้จองซื้อและชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วน 10 หุ้นสามัญใหม่ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ
อัตราการใช้สิทธิและราคาใช้สิทธิ	:	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในราคา 17.50 บาทต่อหุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	:	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
วันสิ้นสุดอายุ	:	15 มิถุนายน 2561
วันกำหนดการใช้สิทธิ	:	ทุกวันทำการสุดท้ายของแต่ละไตรมาสหลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ (วันที่ 16 มิถุนายน 2560) จนถึงวันหมดอายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ ดังนั้น วันแรกและวันสุดท้ายของการใช้สิทธิคือวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

26. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

27. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2557: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากมีการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.99 ล้านบาท (2557: 1.27 ล้านบาท)

28. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,854,287	1,508,011	238,424	180,015
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,145	5,293	3,979	3,854

29. ภาษีเงินได้

บริษัทฯไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2557 เนื่องจากบริษัทฯมีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากปีก่อนๆ

<u>บริษัทย่อยในประเทศ</u>

ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล

ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2557: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

<u>บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ</u>

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 2,596.31 ล้านบาท (2557: 1,199.42 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 102.94 ล้านบาท (2557: 124.04 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
31 ธันวาคม 2559	84,709	84,642	-	-
31 ธันวาคม 2560	72,013	65,213	-	-
31 ธันวาคม 2561	232,581	230,613	-	-
31 ธันวาคม 2562	16,884	29,018	15,020	28,830
31 ธันวาคม 2563	322,908	-	-	-
	729,095	409,486	15,020	28,830

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1,365.75 ล้านบาท (2557: 595.89 ล้านบาท)

30. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อยมีเรือ 16 ลำ (2557: 16 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2558 และ 2557 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

			กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม					
			กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอื่น			
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม						รวม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
รายได้	1,449,731	1,726,759	1,297,852	1,732,712	1,968,919	2,250,768	4,716,502	5,710,239
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(2,000,108)	(1,691,918)	(1,919,338)	(1,892,223)	(3,194,138)	(1,580,001)	(7,113,584)	(5,164,142)

31. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯอาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นปีหรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

ไม่มีการคำนวณกำไรต่อหุ้นปรับลดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เนื่องจากราคาใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญมีราคาสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของหุ้นสามัญ

32. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small handy sized) และขนาดกลาง (Supramax) สำหรับขนสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ "รายจ่ายท่าเรือ" (Voyage disbursement) และ "น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป" (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ "รายได้ค่าเช่าเรือ" (Hire income) และ "รายได้ค่าระวางเรือ" (Freight income) ตามลำดับ

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,919,614	3,308,675	-	-	2,919,614	3,308,675	-	(1,025)	2,919,614	3,307,650
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	1,658,300	1,534,519	1,658,300	1,534,519	(328,932)	(267,142)	1,329,368	1,267,377
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,919,614	3,308,675	1,658,300	1,534,519	4,577,914	4,843,194	(328,932)	(268,167)	4,248,982	4,575,027
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(661,547)	(475,753)	(661,547)	(475,753)	328,932	268,167	(332,615)	(207,586)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(494,669)	(535,747)	(494,669)	(535,747)	-	-	(494,669)	(535,747)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(1,156,216)	(1,011,500)	(1,156,216)	(1,011,500)	328,932	268,167	(827,284)	(743,333)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	2,919,614	3,308,675	502,084	523,019	3,421,698	3,831,694	-	-	3,421,698	3,831,694

ในปี 2558 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 874.64 ล้านบาท

ในปี 2557 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งรายเป็นจำนวนเงินประมาณ 472.96 ล้านบาท

33. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 4.33 ล้านบาท (2557: 3.68 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 3.56 ล้านบาท 2557: 3.32 ล้านบาท)

34. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลได้อนุมัติเพื่อจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก เป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าวจากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ (1,039,520,600 หุ้น)

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2557 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับเงินปันผล	หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	เงินปันผลต่อหุ้น	เงินปันผลจ่าย	วันที่จ่ายเงินปันผล
		(หุ้น)	(หุ้น)	(บาท)	(ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557	ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557	1,039,388,799	131,801	0.10	103.94	29 สิงหาคม 2557
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 30 เมษายน 2557	1,039,393,299	127,301	0.10	103.94	29 พฤษภาคม 2557
ค) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 31 มีนาคม 2557	1,039,385,799	134,801	0.10	103.94	11 เมษายน 2557
รวม				0.30	311.82	

35. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

35.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งต่อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2558		2557	
	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)
บริษัทฯ	461.69	16,661.83	525.57	17,324.32
บริษัทย่อย	-	-	14.69	484.16
รวม	461.69	16,661.83	540.26	17,808.48

35.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ค่าธรรมเนียมที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		กำหนดจ่ายชำระค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม	วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้เงินกู้ยืม
		2558 (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	2557 (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่					
วงเงินที่ 5	ร้อยละ 0.60 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	14.69	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือ
วงเงินที่ 6	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	37.66	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ
วงเงินที่ 7	ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	41.85	41.85	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ
วงเงินที่ 8	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	179.91	198.88	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ
วงเงินที่ 9	ร้อยละ 0.50 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	13.50	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	2 มิถุนายน 2558
วงเงินที่ 10	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	42.00	42.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ

35.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯไม่มีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่นที่ยังไม่เรียกชำระ (บริษัท บทด จำกัด) (2557: 5.06 ล้านบาท)

35.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 และเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีก ครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือดังกล่าวเป็นเรือที่สั่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2558 ในกรณีที่บริษัทฯไม่สามารถส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯจะต้องชำระค่าปรับจำนวนเงิน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือล่าช้า

บริษัทฯได้โอนสัญญาให้บริการเช่าเรือจำนวน 4 ลำ ให้แก่บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เรือประเภทขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้าย ได้เสร็จสมบูรณ์และส่งมอบให้แก่บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด และได้ส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าตามสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ไม่มีภาระผูกพันค่าปรับตามสัญญาให้บริการเช่าเรือแล้ว

35.5 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาทางเลือก

จากสัญญาซื้อขายหุ้นระหว่างบริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) และ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ขาย”) ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 เพื่อซื้อหุ้นสามัญของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งปัจจุบันเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ บริษัท เอบีซี (ในฐานะผู้ให้สัญญา) ได้เข้าทำสัญญาทางเลือก (Option Deed) กับผู้ขาย เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 โดยให้ผู้ขายมีทางเลือกในการซื้อหุ้นทุนจดทะเบียนร้อยละ 50 ของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี (“หลักทรัพย์ทางเลือก”) ในราคาที่บริษัทฯได้ลงทุนไปในบริษัท เอบีซี (รวมถึงเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น) บวกดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี ทั้งนี้ ผู้ขายจะต้องใช้สิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ทางเลือกของบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี แต่ละบริษัทภายในระยะเวลา 60 วัน โดยนับจาก 30 วันหลังจากวันที่รับมอบเรือแต่ละลำของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ตามเงื่อนไขภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับ

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558 เรือประเภทขนส่งซีเมนต์ลำสุดท้าย ได้ส่งมอบให้แก่บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาทางเลือกนี้ได้สิ้นสุดลงในวันที่ 5 เมษายน 2558

36. เครื่องมือทางการเงิน

36.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 "การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน" ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น และเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	452,249	1,259	453,508	-	0.04 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	240,952	240,952	-	-	-
รวม	-	-	-	452,249	242,211	694,460			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	98,883	98,883	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	291,328	2,004,250	2,016,938	10,497,681	-	14,810,197	4.85 - 5.33	1.52 - 3.18	5.76
รวม	291,328	2,004,250	2,016,938	10,497,681	98,883	14,910,080			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดเมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	51,747	616	52,363	-	0.04 - 0.30	0.37 - 0.38	
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	3,886,261	3,886,261	-	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,703,382	1,703,382	-	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	350,132	350,132	-	-	-	
รวม	-	-	51,747	5,940,391	5,992,138				
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	11,544	11,544	-	-	-	
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,381,956	1,381,956	-	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	605,749	-	605,749	-	2.91 - 3.18	-	
รวม	-	-	605,749	1,393,500	1,999,249				

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
							คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
	ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี				เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	533,508	1,494	535,002	-	0.10 - 0.30	0.37 - 0.50
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	317,561	317,561	-	-	-
รวม	-	-	-	533,508	319,055	852,563			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	128,024	128,024	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	112,503	1,495,117	1,980,848	8,324,834	-	11,913,302	4.85 - 5.33	1.36 - 3.00	6.00
รวม	112,503	1,495,117	1,980,848	8,324,834	128,024	12,041,326			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดเมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	83,217	860	84,077	-	0.10 - 0.30	0.37 - 0.50	
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	1,503,991	1,503,991	-	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,661,335	1,661,335	-	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	-	319,807	319,807	-	-	-	
รวม	-	-	83,217	3,485,993	3,569,210				
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	98,394	98,394	-	-	-	
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,403,844	1,403,844	-	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	36,410	-	36,410	-	2.74	-	
รวม	-	-	36,410	1,502,238	1,538,648				

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		หนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	845.07	970.27	0.0278	0.0302

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
		(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
845.07 ล้านบาท	25.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
		(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
970.27 ล้านบาท	29.64 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

36.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

37. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.97:1 (2557: 0.83:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.14:1 (2557: 0.12:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

38. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ก) เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559 เรือประเภทขนส่งเทกองจำนวน 1 ลำภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือกับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีนได้เสร็จสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 แห่ง (บริษัท พรีเชียส วิสดอม พีทีอี ลิมิเตด) ราคาตามสัญญาของเรือหมายเลข BC385-12 คือ 22.32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 803.73 ล้านบาท

ข) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 3,590,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ประชาชนทั่วไป บริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.25 ต่อปี และมีกำหนดการชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมคณะกรรมการผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 และวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 ตามลำดับ

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวน 99.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559

ค) เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2559 บริษัท พรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด (“บริษัทย่อยในประเทศ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 1.45 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

บริษัทย่อยในประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ และได้รับเงินค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 1.36 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 49.02 ล้านบาท) แล้ว เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559

ง) เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14021B และ SAM14022B (“เรือ”) จาก Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“อู่ต่อเรือ”) เนื่องจากเรือทั้งสองลำดังกล่าวไม่ได้ส่งมอบทันเวลาตามเงื่อนไขสัญญา

บริษัทฯจึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับและได้เรียกร้องให้อู่ต่อเรือคืนเงินงวดจำนวน 5.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับเรือแต่ละลำที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

เนื่องจากอู่ต่อเรือไม่ได้คืนเงินงวดดังกล่าว ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯจึงได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกันดังกล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน

ต่อมา เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯได้รับแจ้งว่าอู่ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับการยกเลิกสัญญาทั้งสองฉบับเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอน ดังนั้นตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้จ่ายไปนั้นจะขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวเนื่องกับเรือทั้งสองลำก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

จ) เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้อีกวงเงินหนึ่งนอกเหนือจากที่กล่าวไว้ในข้อ 38 ข) ภายในวงเงินไม่เกิน 10,000 ล้านบาท (หรือเทียบเท่า) อายุไม่เกิน 20 ปีและอัตราดอกเบี้ยตามที่จะกำหนดในแต่ละคราว โดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและสภาพตลาดในขณะที่ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ทั้งนี้ข้อตกลงและเงื่อนไขของหุ้นกู้ให้อยู่ภายใต้บังคับตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับหรือประกาศที่เกี่ยวข้องที่มีผลใช้บังคับในขณะที่ออกและเสนอขายหุ้นกู้นั้น

39. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12,567	16,230	1,451	2,551
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	6,677	9,634	107,687	45,626
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	47,200	50,400
น้ำมันเชื้อเพลิง	3,959	3,504	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	3,603	4,089	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	555	922	-	-
อื่นๆ	1,156	1,199	626	472
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5,314	6,210	626	472
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	28,517	35,578	156,964	99,049
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	24,865	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	9,702	9,702
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	246,149	246,062
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,374	2,900	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	568	417	568	417
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	701,880	669,567	185	165
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	56	85	56	84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือ				
รอเรียกคืน	4,025	4,384	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	123,352	121,779	122,941	111,061
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	6,028	3,767	6,028	3,669
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	7,641	8,092	-	-
อื่นๆ	87	93	66	73
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	141,133	138,115	129,035	114,803
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	870,876	811,084	385,695	371,233
รวมสินทรัพย์	899,393	846,662	542,659	470,282

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,740	3,884	320	2,985
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	38,293	42,588
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	3,555	3,443	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,760	4,722	411	667
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	957	430	836	391
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	12,012	12,479	39,860	46,631
รายได้รับล่วงหน้า	1,255	522	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	155,276	24,633	13,495	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	11	113	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	734	657	204	187
รวมหนี้สินหมุนเวียน	169,288	38,404	53,559	46,818
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยน				
เงินตราต่างประเทศ	2,294	74	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	255,108	336,782	3,291	1,105
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	5,594	5,512	-	-
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	8,000	-	8,000	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,284	2,223	2,071	2,024
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	273,280	344,591	13,362	3,129
รวมหนี้สิน	442,568	382,995	66,921	49,947

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	52,598	35,308	52,598	35,308
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	51,055	35,308	51,055	35,308
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,284	16,135	63,284	16,135
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,460	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	519	527	519	527
ยังไม่ได้จัดสรร	321,940	391,438	353,259	360,744
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,001)	(1,787)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	456,878	463,702	475,738	420,335
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(53)	(35)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	456,825	463,667	475,738	420,335
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	899,393	846,662	542,659	470,282

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	84,672	101,639	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	38,534	39,024	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	123,206	140,663	-	-
รายได้จากการให้บริการ	221	321	2,645	2,854
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	-	825	21	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	-	1,232	-	1,232
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	143	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	60	160	36	185
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	133	-	60
รายได้อื่น	1	1	-	1
เงินปันผลรับ	-	-	-	21,600
รวมรายได้	123,631	143,335	2,702	25,932
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	65,502	60,898	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	9,638	6,391	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	14,420	16,516	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	89,560	83,805	-	-
ค่าเสื่อมราคา	43,701	38,968	73	76
ต้นทุนการให้บริการ	152	143	-	-
ขาดทุนจากการขายเรือ	7,806	-	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	23,445	-	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8,370	5,328	6,393	4,452
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,818	2,436	2,620	2,344
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	198	63	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	767	-	849	-
รวมค่าใช้จ่าย	176,817	130,743	9,935	6,872
กำไร (ขาดทุน) ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(53,186)	12,592	(7,233)	19,060
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	230	234	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(52,956)	12,826	(7,233)	19,060
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(16,405)	(15,366)	(190)	(3,703)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(69,361)	(2,540)	(7,423)	15,357
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(49)	(68)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(69,410)	(2,608)	(7,423)	15,357

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2558	2557	2558	2557
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(69,409)	(2,542)	(7,423)	15,357
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(1)	(66)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(69,410)	(2,608)	(7,423)	15,357
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.0521)	(0.0024)	(0.0056)	0.0148
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	1,332,865	1,039,521	1,332,865	1,039,521

40. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559

รายการที่เกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด และนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.82 ล้านบาท (ปี 2557: 2.04 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2557: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอก ในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2559 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2558

2. ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากค่าตั๋วเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตั๋วเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตั๋วเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตั๋วเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตั๋วเครื่องบินจากบริษัทดังกล่าวจำนวน 8.58 ล้านบาท (ปี 2557: 12.68 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.05 (ปี 2557: ร้อยละ 0.09) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2559 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตั๋วเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2558 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบราคาและมาตรฐานการให้บริการของผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ในกรณีที่ราคาตั๋วเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตั๋วเครื่องบินอื่นแทน

3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวโยงกันโดย นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดการนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการจัดการ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจำนวน 0.80 ล้านบาท (ปี 2557: 0.97 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2557: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

4. ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวโยงกันโดย นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นายคูชรู คาลี วาเดีย และนายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการของโรงแรม (เช่น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมอื่นๆ) และค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยคำนึงถึงราคาและการให้บริการต่างๆ ตามความสามารถทางการแข่งขันโดยทั่วไป

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จำนวน 1.59 ล้านบาท (ปี 2557: 1.44 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2557: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

5. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวรันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่ บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และจ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน โดยมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ และนายกิริต ชาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิหรา ชาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

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

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ จำนวนรวม 2.64 ล้านบาท (ปี 2557: 2.31 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2557: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการบริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

6. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และบริการที่เกี่ยวข้อง จากบริษัท ควิดแลบ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

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

<u>หมายเหตุ:</u> **นายกามาล กุมาร ดู ได้ลาออกจากการเป็นพนักงานบริษัทฯ ในระหว่างปี 2558 ดังนั้น ในอนาคต หากบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการกับบริษัท ควิดแลบ จำกัด จะไม่ถือว่าเป็นรายการเกี่ยวโยงกัน ตั้งแต่ปีหน้าเป็นต้นไป*

ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท ควิดแลบ จำกัด เป็นหนึ่งในคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จำนวนรวม 1.08 ล้านบาท (ปี 2557: 1.73 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2557: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2559 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท ควิดแลบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท ควิดแลบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานการให้บริการของบริษัท ควิดแลบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอไม่ได้เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท ควิดแลบ จำกัด

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 และรายการดังกล่าวได้รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าวจากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญและเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1 - 11, 29, 34 - 50
2.	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	12 - 28
3.	ปัจจัยความเสี่ยง	126 - 133
4.	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	8 - 11
5.	ผู้ถือหุ้น	134
6.	นโยบายการจ่ายเงินปันผล	134
7.	โครงสร้างการจัดการ	32 - 33, 65 - 67, 104 - 106, 135 - 163
8.	การกำกับดูแลกิจการ	53 - 83
9.	ความรับผิดชอบต่อสังคม	86 - 125
10.	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	53 - 55, 74 - 78, 84 - 85, 138 - 139
11.	รายการระหว่างกัน	289 - 292
12.	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	4 - 5, 29, 91 - 92, 188 - 288
13.	คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	164 - 187
14.	หมายเหตุประกอบรายงานประจำปีเกี่ยวกับแบบแสดงข้อมูลรายงานประจำปี (แบบ 56-1)	ปกหลัง

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	• **บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด** เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
ธนาคารหลัก	• **ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)** เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th
	• **ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)** 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com
	• **ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย** อาคารเอ็กซิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.th
	• **ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์** 8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811 โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743 Website : https://www.dnb.no
ผู้สอบบัญชี	• **บริษัท สำนักงาน อีวาย 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/en/Home
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	• **WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP** 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460
Email : ir@preciousshipping.com
Home page : http://www.preciousshipping.com

หมายเหตุ
ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทฯ เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใน
http://market.sec.or.th/public/idisc/FinancialStatement.aspx?lang=th&reportcode=PP06 หรือ
http://www.preciousshipping.com/th/investor-relations/form-56-1

Paper made from 100% EcoFiber by SCG Paper