แบบ 56-1

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี
สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

สารบัญ	หน้า	หมายเหตุ
ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ		
1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1 – 45	
2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	45 – 60	
3. ปัจจัยความเสี่ยง	60 – 69	
4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	69– 72	
5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	72	ไม่มีข้อพิพาท
6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	73 – 77	
ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ		
7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	78 – 79	
8. โครงสร้างการจัดการ	80 – 86	
9. การกำกับดูแลกิจการ	87– 127	
10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	128 – 165	
11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	166 – 171	
12. รายการระหว่างกัน	172 – 176	
ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน		
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	177 – 179	
14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	180 – 233	
การรับรองความถูกต้องของข้อมูล	234	
เอกสารแนบ		
เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท	235 – 267	
เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	268 – 271	
เอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (compliance)	272 – 273	

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัท จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557) พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 41 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,525,054 เดทเวทตัน โดยเรือ 34 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 10 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเป็นเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญาสำหรับต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 นอกจากนั้น และอีกจำนวน 3 ลำ ในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบของตัวเรือขนาดซุปราแมกซ์ (จากเดิม 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า "ขนาด อัลตราแมกซ์ (Ultramax)") ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก ในปัจจุบันนี้ ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูงและความเข้มงวดที่มากขึ้นในกฎระเบียบควบคุมการปล่อยมลพิษ รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์ จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 2 ลำ ในปี 2557 โดยลำที่เหลือมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เช่นเดียวกับเรือขนาดซุปราแมกซ์ ในอนาคตเรือขนาดแฮนดี้ไซส์จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 ทั้งนี้ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการ

สิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ปี 2557 ปีแห่งความประหลาดใจ ในขณะที่ปี 2556 เป็นปีแห่งความแตกต่างโดยครึ่งปีหลังดีกว่าครึ่งปีแรกส่งผลในแง่ดีต่ออุตสาหกรรมเดินเรือรอบโลก จึงทำให้มีการคาดการณ์ว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ตลาดฟื้นตัวซึ่งได้รอคอยกันมานาน แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจที่ผลลัพธ์ไม่เป็นไปดังคาด โดยปี 2557 เป็นปีที่ย่ำแย่สำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลก ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ของปีนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติการณ์อันเป็นเครื่องบ่งบอกสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี และเนื่องจากเป็นปีที่น่าผิดหวัง จึงมีความเห็นส่วนใหญ่ว่าปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่ง

ความแตกต่างระหว่างครึ่งหลังของปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับครึ่งหลังของปี 2556 มีดังต่อไปนี้ การขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลไปจีนในปี 2557 มีปริมาณไม่มากเท่าปี 2556 การขนส่งจากบราซิลดีกว่าการขนส่งจากออสเตรเลียในแง่ของตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ ซึ่งบราซิลมากกว่าประมาณ 3 - 3.5 เท่า โดยในปี 2557 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็กไปจีนเพิ่มขึ้นถึง 110 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปี 2556 ซึ่งโดยปกติแล้ว เมื่อสองปีที่ผ่านมา ตัวเลขการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิลอยู่ในสัดส่วนที่เท่าๆกัน แต่ในปี 2557 ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซต์ลดลง ความแตกต่างอีกอย่างหนึ่งก็คือ ในปี 2557 รูปแบบการขนส่งตามฤดูกาลได้ขาดหายไป ตลาดเรือขนส่งเทกองนั้นมีรูปแบบที่มีปริมาณมากขึ้นอย่างรวดเร็วหรือเป็นไปตามฤดูกาล ทั้งนี้ จีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณมากเหมือนเคยเนื่องจากมาตราการปล่อยสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ฤดูกาลส่งออกธัญพืชจากอเมริกาใต้ก็ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะชาวนาพอใจที่จะเก็บธัญพืชไว้ในไซโลมากกว่าที่จะนำออกมาขายเนื่องจากค่าเงินตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ด้วยปัจจัยดังกล่าวเมื่อเดือนมิถุนายน 2557 ไม่มีเรือจอดรอเทียบท่าเพื่อรอโหลดสินค้าธัญพืชในเขตน่านน้ำบราซิล ในขณะที่ในช่วงเดือนมิถุนายน 2556 มีเรือมากกว่า 100 ลำจอดรอโหลดสินค้าธัญพืช ณ ท่าเรือแห่งหนึ่งในบราซิล ปารานากัว

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองทำให้เราประหลาดใจอยู่เสมอ เราเคยมั่นใจอย่างมากว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ดี แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจ เช่นเดียวกันนี้ ปี 2558 มีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่ตกต่ำ แต่สุดท้ายอาจทำให้เราต้องประหลาดใจอย่างน่ายินดี ทั้งนี้ ตลาดเรือเทกองอยู่ท่ามกลางวิกฤตมาเป็นเวลาเกือบเจ็ดปีแล้ว หวังว่านี่คงเป็นปีที่ย่ำแย่ปีสุดท้าย

Hartland Shipping Service สรุปว่าการคาดการณ์ทั้งหมดสำหรับปี 2557 ผิดพลาด โดยระบุว่า “สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัด คือ ปี 2557 เป็นปีที่ภาคอุปสงค์ตกต่ำอย่างมาก สืบเนื่องจากปัจจัยหลายอย่างที่ไม่เป็นไปตามที่คาดไว้ กล่าวคือ ฤดูหนาวที่รุนแรงในสหรัฐอเมริกาและฤดูหนาวที่อากาศไม่หนาวมากในทวีปยุโรปส่งผลให้ปริมาณการขนส่งถ่านหินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกไปทางทิศตะวันออกลดลง การประกาศห้ามการส่งออกแร่ดิบของอินโดนีเซียในเดือนมกราคมส่งผลให้การขนส่งแร่อะลูมิเนียมและแร่นิเกิลลดลง ในฤดูใบไม้ผลิ จีนได้ยกเลิกการนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 2 ล้านตันจากการที่ไข้หวัดนกกลับมาระบาดทำให้มีความต้องการใช้ถั่วเหลืองเพื่อเป็นอาหารนกลดลง ในเดือนสิงหาคมซึ่งเป็น

ฤดูร้อนแต่มีฝนตกในจีนได้เพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทำให้การนำเข้าถ่านหินลดลง ในขณะนี้ ถ่านหินนำเข้าทั้งหมดอาจได้รับผลกระทบจากภาษีนำเข้าที่ภาครัฐได้ประกาศในเดือนตุลาคมเพื่อเป็นการคุ้มครองเหมืองแร่ในประเทศ เราเห็นว่าปัจจัยเชิงลบส่วนใหญ่ดังกล่าวอาจค่อยๆลดลงหรือหมดไป ทำให้ปี 2558 กลับกลายเป็นปีที่ดี เพียงแค่อุปทานไม่เพิ่มขึ้น เมื่อช่วงสิ้นเดือนตุลาคม อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซต์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากโรงงานผลิตเหล็กในจีนต้องการสต็อกแร่เหล็กที่มีราคาถูกกว่าการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิล ราคาแร่เหล็กที่ลดลงสามารถกระตุ้นให้มีการขนส่งทางเรือมากขึ้น กล่าวคือ เมื่อเหล็กในจีนมีราคาถูกมาก โรงงานผลิตก็จะส่งออกมากขึ้นถึงร้อยละ 73 ในเดือนกันยายน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ราคาน้ำมันดิบตกต่ำลงตั้งแต่กลางเดือนมิถุนายน โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสหรัฐฯลดลงอย่างมากจากสูงสุดที่ 3.64 เหรียญสหรัฐต่อแกลลอนในเดือนเมษายน ซึ่งส่งผลดีต่อลูกค้า และหวังว่าจะเป็นเป็นปัจจัยที่ทำให้ตัวเลขการบริโภคเพิ่มขึ้นและในที่สุดจะช่วยเพิ่มปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับสินค้าสำเร็จรูปหรือสินค้าวัตถุดิบ ในปีนี้ ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่ได้ ตกต่ำลง เช่นเดียวกันปีก่อนหน้านี้ กล่าวคือ ราคาแร่เหล็กลดลงเกินครึ่งตั้งแต่ช่วงต้นปี 2556 ซึ่งอยู่ที่ 160 เหรียญสหรัฐต่อตัน ราคาข้าวโพดลดลงเกือบร้อยละ 60 ตั้งแต่กลางปี 2555 ซึ่งมีราคาที่สูง ราคาฝ้ายลดลงร้อยละ 70 จากต้นปี 2554 ราคาทองแดงลดลงร้อยละ 35 และราคาถ่านหินลดลงร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลงอีกร้อยละ 10 และร้อยละ 13 ตามลำดับในปีนี้ หากการที่ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงจะช่วยกระตุ้นให้มีความต้องการมากขึ้น ดังนั้น ปี 2558 อาจเป็นปีที่ดีขึ้นสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ตรงกันข้ามกับคาดการณ์ต่างๆที่มีตอนนี้ ปัจจัยต่างๆจะต้องเป็นไปให้ทิศทางเดียวกันที่ถูกต้อง แต่เราเชื่อว่าโชคน่าจะเข้าข้างเราอยู่บ้างหลังจากเหตุการณ์ที่เลวร้ายในปี 2557”

ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้สั่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกิน ทั้งๆที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่นหรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้นการจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีทีท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูย่ำแย่ โดยเฉพาะอู่ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งในปี 2549 – ปี 2551 อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤต ได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีอู่ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก จากการวิจัยของธนาคารดอยซ์แบงค์ ทุกๆ 10 เหรียญสหรัฐราคาน้ำมันลดลง

ตัวเลขจีดีพีโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.40 ต่อปี เนื่องจากอุปสงค์การขนส่งทางทะเลมาจากอัตราการขยายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น เมื่อตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลดีต่อธุรกิจของเรา ทั้งนี้ มีหลักการที่ไม่เป็นทางการว่าอุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 – 2 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 – 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรามั่นใจว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆฟื้นตัว นอกจากนั้นสินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่จะมีต้นทุนเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตที่ต่ำลงประมาณร้อยละ 50 หากราคาน้ำมันลดลงมากอาจส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงตามไปด้วยและจะยังคงอยู่ในระดับต่ำต่อไปอีกระยะหนึ่ง โดยทั่วไปแล้ว ราคาที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2558 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะแล่นเรือเร็วขึ้นในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้สั่งกัปตันได้เดินเรือตามความเร็วนั้น

การปลดระวางเรือสินค้าแห้งเทกองในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตามตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ อัตราการปลดระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองอย่าง กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยแรก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยที่สอง) และไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลง ราคาเศษเหล็กล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 400 เหรียญสหรัฐต่อตันของเหล็กที่มาจากเรือที่ถูกปลดระวางซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กน่าจะปรับตัวเพิ่มขึ้นจากนี้ต่อไป ซึ่งหากราคาเศษเหล็กปรับตัวเพิ่มขึ้น และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางในปี 2558 มากกว่าปี 2557 โดยทั่วไปแล้ว ค่าระวางที่ตกต่ำ ซึ่ง Charterer มีเรือให้เลือกมากมาย จึงไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าของ Charterer ไม่ต้องการขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่าๆกัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำ และเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแล ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และเมื่อราคาดังกล่าวปรับตัวเพิ่มขึ้น เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนง่ายยิ่งขึ้น

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อู่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2557 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 35.4 ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของตัวเลขในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ดังนั้น สำหรับปี 2557 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 35.15 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 770.34 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 4.78 ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองโลก ถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบเก้าปีที่ผ่านมา อัตรา

ความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้นหากตั้งสมมติฐานว่า อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 35 และมีการปลดระวางเรือ 20 ล้านเดทเวทตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห้งเทกองทั่วโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 4.61 หรือคิดเป็น 28.64 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 805.84 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559 ซึ่งภายใต้สมมติฐานดังกล่าวจะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห้งเทกองทั่วโลก 26.79 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.30 มาอยู่ที่ 848.51 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560

ในด้านอุปสงค์ของเรือ อุปสรรคของความไม่แน่นอนยังคงปรากฏอยู่ **ประเทศจีน**ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.4 ในปี 2557 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 จะขยายตัวราวๆร้อยละ 7 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การคอร์รัปชั่นที่ลดลง รวมถึงการขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศและการขยายตัวของตัวเลขการส่งออกจากแนวโน้มเศรษฐกิจของตลาดใหญ่ที่สุด คือ สหรัฐอเมริกา จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น จีนได้สร้างความประหลาดใจต่อตลาดโดยเพิ่มการนำเข้าแร่เหล็กอย่างมากที่ปริมาณ 933.11 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 13.75) ถั่วเหลืองที่ปริมาณ 71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12.6) ไม้ซุงที่ปริมาณ 67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 11.1) แต่นำเข้าถ่านหินลดลงอยู่ที่ปริมาณ 292 ล้านตัน (ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.4) จีนได้ส่งออกเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.5 เมื่อเทียบกับปี 2556 มาอยู่ที่ปริมาณ 93.78 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมาการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนชะลอตัว” ในระหว่างปี 2557 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุว่าเศรษฐกิจจีนได้กลายมาเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกจากการที่กำลังซื้อมากถึง 17.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐตกไปอยู่ในอันดับที่สอง (17.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ตัวเลข จีดีพีของจีนคาดว่าจะอยู่ที่ขยายตัวร้อยละ 7 ในปี 2558 และหนังสือพิมพ์ต่างๆทั่วโลกได้พาดหัวข่าวว่าเศรษฐกิจจีนจะย่ำแย่ ทั้งๆที่ตัวเลขจีดีพีของสหรัฐจะอยู่ที่ร้อยละ 4 – 5 ดูเหมือนว่ามีการนำเสนอข่าวแบบไม่ยุติธรรม

เศรษฐกิจเริ่มดีขึ้นของ**สหรัฐอเมริกา** ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาไม่เพียงแต่ได้หยุดใช้มาตรการผ่อนคลายแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) แต่ยังจะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยทีละน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

ส่วน**สหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งให้ผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการ QE ดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้

หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้การผลิตสินค้ากึ่งสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลก กำลังไปได้ดีภายใต้มาตรการ Abenomics อย่างไรก็ตาม เนื่องจากยังคงมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งมีกำไร ต้องขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็น 115 – 120 เยนต่อเหรียญสหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตนรวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห้งเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อน และภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด อาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงผลักดันที่ดีให้กับตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าลดลง และในอีก 4 ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2561 ร้อยละ 17.4 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 770.34 ล้านเดทเวทตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือคิดเป็น 133.7 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดอาจจะถูกปลดระวาง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านๆ มา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
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
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)
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
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)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติการณ์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้นั้น ถือได้ว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะขาดทุนเล็กน้อย ทั้งนี้ ปี 2552 ถึงปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเครนยกสินค้า

รางวัลและเกียรติยศ:

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานโดดเด่นทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและยังให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานที่โดดเด่นทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม สำหรับปี 2557 เช่นเดียวกันนั้น บริษัทฯ ถูกจัดอันดับให้อยู่ในอันดับที่หนึ่งในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีของประเทศไทย และให้อยู่ในอันดับที่สอง เมื่อเทียบกับบริษัทต่างๆใน 12 ประเทศ โดยผลการตัดสินมาจากนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนจำนวน 322 รายซึ่งได้ลงความเห็นในโครงการสำรวจซึ่งจัดโดยนิตยสาร Asiamoney นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (Bulk Ship Operator of the Year) ในงาน IBJ Awards 2014 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” ในงาน Lloyd’s List Asia Awards 2014

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,661.59 ล้านบาท (ปี 2556: 4,828.61 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 80.22 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 527.77 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 15,283.85 ล้านบาท (ปี 2556: 15,631.03 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 27,908.53 ล้านบาท (ปี 2556: 25,509.76 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล การจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มา ระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2557 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2556

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 82.31 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 522.34 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.24 ล้านบาท (ปี 2556: จำนวน 7.90 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 8,096 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 7,508 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2556 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 ที่จำนวน 42 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 39 ลำ ในปี 2556 รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2556 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.67 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 10 ปี ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินจาก การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 1,454.28 ล้านบาท โดยได้บันทึกกำไรจำนวน 39.55 ล้านบาทจาก การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล

จำนวน 1 ฉบับ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 311.82 ล้านบาทไปในระหว่างปี 2557

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 21 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2557 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 25.75 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 21 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 18.24 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2558 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 44 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ ขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,525,040 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 34,660 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 10.5 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

แผนการปรับลดอายุกองเรือได้กำลังดำเนินการอยู่ โดยปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่งสำหรับการเดินเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรือเก่าและเรืออายุน้อยที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจำนวน 21 ลำ และจะรับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในต้นปี 2559 บริษัทฯ จะรับมอบเรือต่อใหม่อีกจำนวน 7 ลำ ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 48 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 3.5 ปีและขนาดเฉลี่ย 50,000 เดทเวทตันต่อลำ

อู่ต่อเรือ ABG บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับอู่ต่อเรือ ABG สำหรับสั่งต่อเรือทั้งหมด 21 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวทตันจำนวน 12 ลำ ขนาด 54,000 เดทเวทตันจำนวน 6 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตันจำนวน 3 ลำ) ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือลำที่สามในเดือนมกราคม 2556 ในระหว่างปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ได้กำไรจากการขายต่อสัญญาสั่งต่อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 5 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ต่อมาในระหว่างปี 2556 – เดือนกรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องเงินงวดตามสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ เรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตันจำนวน 3 ฉบับ) และนี่ได้เป็นตอนจบของตำนาน ABG

เหตุการณ์สำคัญของปี 2557

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นที่น่าผิดหวังในปี 2557 ในขณะที่มีคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวแต่สุดท้ายก็ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมาก ณ สิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ

บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปริมาณ 110 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้ามาที่จีนในระหว่างปี 2557 มาจากออสเตรเลียเกือบทั้งหมดส่งผลให้ตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ลดลง นอกจากนั้น ในปีนี้รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไป และจีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณที่มากเหมือนเคยเนื่องจากการปล่อยสินเชื่อเข้มงวดขึ้น การขนส่งสินค้าธัญพืชจากอเมริกาใต้ได้หายไปโดยไม่มีเรือแม้แต่ลำเดียวที่รอขนสินค้าธัญพืชในน่านน้ำบราซิลเมื่อเทียบกับจำนวนมากกว่า 100 ลำที่รอขนสินค้าดังกล่าวในเดือนมิถุนายน 2556

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มืดมิด มีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 749 ลำ คิดเป็นขนาด 51.88 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2557 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้อง รีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้ไม่เหมือนกับตัวเลขปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 21.39 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดปานาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 47 ลำ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 59 ลำ เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (Handymax) จำนวน 54 ลำ และเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (Handysize) จำนวน 132 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 16.72 ล้านเดทเวทตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2558 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 770.34 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 85.40 ล้านเดทเวทตัน และ 66.52 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2558 และ 2559 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2557 อยู่ที่ 16.72 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 35 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 35.40) สิ้นปี 2558 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 805.84 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.6 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 848.51 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 5.3 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2558

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤติการเงินโลก**ก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้เลิกใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) และระบุว่าอัตราดอกเบี้ยจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 เนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป** มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย โดยสหราชอาณาจักรและสเปนมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ในขณะที่เศรษฐกิจของเยอรมนี อิตาลี และฝรั่งเศสได้อ่อนตัวลง และดูเหมือนกรีซจะออกจากการเป็นสมาชิกในการเลือกตั้งในวันที่ 25 มกราคม 2558 ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) ในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐและคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการQE ดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้น ย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการ

พัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ภายใต้การนำของนายก Abe และนโยบาย Abenomics ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 115 - 120 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้เริ่มขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2556 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟุกุชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห้งเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า จากรายงานของ International Energy Agency ณ กรุงปารีสได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแซงจีนขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินเป็น 300 - 350 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 มาอยู่ที่ 196.12 ล้านตันในช่วง ปี 2557 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาต่ำและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้ปี 2558 จะมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็น 230 ล้านตัน อินเดียเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากที่สุดเป็นอันดับที่สามรองจากจีนและญี่ปุ่น อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงผลักดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็กให้ดีขึ้น

ประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 7.4 เป็นร้อยละ 7.5 เป็นร้อยละ 7.3 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.3 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.4 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 จะขยายตัวประมาณร้อยละ 7 ถึงร้อยละ 8 โดยอยู่บนสมมติฐานของสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่อง นโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ และการขยายตัวของการส่งออกจากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกได้แข็งแกร่งขึ้น จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมาจะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทางและการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน มีปริมาณมากอยู่ที่ 933.11 ล้านตันในปี 2557 หรือขยายตัวร้อยละ 13.75 เมื่อเทียบกับ 820.3 ล้านตันเมื่อปี 2556 โดยเดือนธันวาคม 2557 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 86.85 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติการณ์ สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ทั่วโลก ตัวเลขการนำเข้าในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2557 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 813 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.96 เมื่อเทียบกับปริมาณ 774.57 ล้านตันในปี 2556 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ

80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 ปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 322.01 ล้านตันในปี 2556 ต่อมาลดลงเป็นปริมาณ 291.63 ล้านตันในปี 2557 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสี่ปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากผลการสำรวจตั้งแต่ปี 2518! และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศ และค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ในอนาคตอันใกล้นี้ แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบอย่างมากต่อตลาดค่าระวางเรือ บรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ ต้นปีอยู่ที่ 2,113 จุด แต่สิ้นปีอยู่ที่ 782 จุด ทั้งๆ ที่จีนมีการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.75 หรือประมาณ 110 ล้านตันในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 สินค้านำเข้าอื่นๆปรับตัวเพิ่มขึ้นยกเว้นถ่านหินที่ลดลงจาก 322.01 ล้านตัน มาอยู่ที่ 291.63 ล้านตัน หรือประมาณ 9.43 ล้านตัน ปัจจัยสุดท้ายคือ มีการปลดระวางเรือเก่าปริมาณ 19.11 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2557 อยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติการณ์ ทั้งๆที่เคยมีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่แข็งแกร่งค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ อยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 524 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,681 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 7,895 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 2.79 สำหรับปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 939 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,818 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซุปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 9,034 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.99

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวาง มีเรือ 132 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 119 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลงจำนวน 13 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 0.47 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) โดยลดลงจาก 2,770 ลำ เป็น 2,757 ลำ ในปี 2557 การที่ตลาดค่าระวางเรือตกต่ำอย่างต่อ

เนื่องเป็นสาเหตุสำคัญทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และยังช่วยให้ราคาเศษเหล็กปรับตัวสูงขึ้นด้วย ทั้งนี้ คงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงปรับตัวลดลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต

โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในปี 2558 และ 2559 กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,934 ลำ ขนาดระวางรวม 336 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 386 ลำ ขนาดระวางรวม 74.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 22.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 282 ลำ ขนาดระวางรวม 52.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.6 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,972 ลำ ขนาดระวางรวม 154 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 366 ลำ ขนาดระวางรวม 29.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 271 ลำ ขนาดระวางรวม 19.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 394 ลำ ขนาดระวางรวม 25.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 613 ลำ ขนาดระวางรวม 38.6 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 151 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 163 ลำ ขนาดระวางรวม 11 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 43.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดซุปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,767 ลำ ขนาดระวางรวม 145.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 173 ลำ ขนาดระวางรวม 9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 491 ลำ ขนาดระวางรวม 22.2ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,573 ลำ ขนาดระวางรวม 54.4 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 446 ลำ ขนาดระวางรวม 16.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 30.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบ
จนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 230 ลำ ขนาดระวางรวม 8.27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,757 ลำ ขนาดระวางรวม 55.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 2.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.7 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 939 ลำ ขนาดระวางรวม 20 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.1 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้

ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 35 ในปีก่อนๆที่ผ่านมาด้วย ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือ **สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 44 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 25 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมากอาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาตกต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น หรือจากการที่กองทุนส่วนบุคคล (PE) ได้รวมการถือหุ้นในบริษัทต่างๆให้เหลือเพียงถือหุ้นในหนึ่งบริษัทเท่านั้น ซึ่งน่าจะเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2557 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อๆไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆ บนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สบายใจขึ้นจากการที่การเรียกร้องค่าเสียหายมีจำนวนลดลง และรายได้ที่เพิ่มขึ้น เงินสำรองที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ผลกระทบจากเรือเก่าซึ่งต้องจ่ายเบี้ยประกันสูงได้ถูกปลดระวาง หรือขาย หรือถูกทดแทนเรือใหม่ที่ทันสมัยนั้นมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs

ระหว่างประเทศ ได้คงปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัย กล่าวคือ เพิ่มเบี้ยประกันเป็นเปอร์เซ็นคงที่สำหรับกรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557 เป็นต้นไป เพื่อเป็นการชดเชยเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นในต้นทุนการเรียกร้องค่าเสียหายและเพื่อให้ฐานะทางการเงินโดยรวมมั่นคงขึ้น ตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น เจ้าของเรือจะต้องเผชิญกับการเพิ่มเบี้ยประกันภัยแม้ว่าจะเป็นภาระแก่ผู้เอาประกันก็ตาม

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2557 นั้นเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2557 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงและการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

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 บริษัทฯ ได้พยายามติดตั้งเครื่องยนต์ (สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่ทั้งหมด) ที่สามารถปรับไปติดตั้งเครื่องยนต์สองระบบดังกล่าวในอนาคตได้

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนด

ใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ กล่าวคือ เรือสั่งต่อใหม่ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามกฎระเบียบของ US EPA ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้ จึงคาดว่าอนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2558

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 เนื่องจากยังคงมีอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน ILO จึงได้ให้เวลาผ่อนผันหนึ่งปี สำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ โดยสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2557 เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ นั้นได้รับ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรองค์กรที่รับผิดชอบ ยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวในอนาคตอันใกล้นี้ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมกับทางการและสถาบันตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้ใน**รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน** นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาลอน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้

เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางนโยบาย การวางแผนและการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ 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 โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริงและสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือจากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย 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 ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัย

ทางทะเลรายใหญ่ของโลก 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 หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

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” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้าและผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ 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 และได้รับใบรับรองผ่านการฝึกอบรมมาแล้ว

ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้จริงบนเรือ

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

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่าในอีก 20 ปีข้างหน้าเรือต่างๆอาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนต์ระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก 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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก

ในปี 2556 - 2557 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานยืนยันถึงข่าวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย อย่างไรก็ตาม จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง หวังว่าบริษัทประกันภัยต่างๆจะรับรู้ถึงแนวโน้มเช่นนี้

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมามีการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion

Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

1.2 พันธกิจของบริษัทฯ และภารกิจที่สำคัญ

พันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ

ภารกิจที่สำคัญ

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

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ (ตั้งแต่ ปี 2555 ถึงปี 2557)

<u>ปี 2555</u>

- **การแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมและการเข้าเป็นคู่สัญญา ("บันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3") ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มกราคม 2555 สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 315 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว รวมถึงการตกลงให้บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด (ซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ "เบญจมาศ นารี" ตัวเรือหมายเลข 334) และบริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด (ซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ "จินตนา นารี" ตัวเรือหมายเลข 335) เข้าร่วมเป็นคู่สัญญาในสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ฉบับดังกล่าวด้วย

- **การจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 1 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือหมายเลข 315**
  เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation Agreement) กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. ("ผู้ซื้อรายใหม่") เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 1 ฉบับให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ (หรือตัวแทน) สำหรับตัวเรือหมายเลข 315 ฉบับลงวันที่ 14 กันยายน 2550 ซึ่งบริษัทฯได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งต่อเรือและส่งมอบเรือ ใหม่ 1 ลำสำหรับตัวเรือดังกล่าว เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือภายใต้เงื่อนไขปัจจุบันของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ไม่เหมาะสมสำหรับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้กับอู่ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด พร้อมทั้งได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อสัญญาสั่งต่อเรือหนึ่งฉบับ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯจะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาที่ต่ำกว่า

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PILGRIMS)**
  เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2555 บริษัท พรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด ("บริษัทย่อย") ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย โดยผู้ซื้อและผู้ขายได้เปิดบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2555 ซึ่งผู้ซื้อได้ชำระเงินมัดจำในอีก 3 วันทำการธนาคารถัดไปเรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 30,162 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2552 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 17.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **สินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**
  เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด (ABC TWO Pte. Ltd.) และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด (ABC THREE Pte. Ltd.) บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ("บริษัทย่อย") ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์

แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ50 ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกลำละ 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป

- **สินเชื่อใหม่จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
  เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PRINCESS)**
  เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้โอนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 เรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 30,193 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2551 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD PACIFIC)**
  เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท พรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้โอนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2555 เรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 30,193 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2551 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16.60 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **สินเชื่อใหม่จำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)**
  เพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้สำหรับซื้อเรือมือสองวงเงิน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน), ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) (เดิมในฐานะ ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จำกัด (มหาชน) (เงินกู้) เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ ในเงื่อนไขของสัญญาเดิม กับหนึ่งในสามธนาคารข้างต้น กล่าวคือ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) (“TBank”) โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงเดือนมีนาคม 2555 ทั้งนี้ วงเงินกู้ 50 ล้านเหรียญสหรัฐดังกล่าว มาจากวงเงินกู้คงเหลือหลังจากการเบิกถอนเงินกู้จำนวน 92 ล้านเหรียญสหรัฐ และการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 58 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2554

- **การรับมอบเรือลำแรกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่**

  เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2555 เรือลำที่สองของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "เบญจมาศ นารี" ("Benjamas Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รางวัลและเกียรติยศ**

  พิธีประกาศรางวัล Seatrade Asia Awards ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 เมษายน ณ โรงแรมแชงกรีลา ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งนายคาลิค ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล "บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิตสำหรับปี 2555" (The Lifetime Achievement Award for 2012) "เพื่อเป็นแสดงถึงผลงานที่โดดเด่นของท่านที่มีต่ออุตสาหกรรมในหลายปีที่ผ่านมาทั่วภูมิภาคเอเชียและทั่วโลก" นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเป็นหนึ่งในสามผู้ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัล "ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห้งเทกองแห่งปี" (The Dry Bulk Operator of the Year) อีกด้วย Seatrade เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการให้รางวัลเพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีมาเป็นเวลาหลายปี โดยให้การรับรองความเป็นเลิศในหลากหลายสาขา ต้นกำเนิดของรางวัล Seatrade Asia นั้นเกิดขึ้นที่เมืองลอนดอนในปี 2531 โดยได้รับความร่วมมือจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศยังเป็นประธานคณะกรรมการตัดสินจนถึงทุกวันนี้ โครงการประกาศรางวัลนี้สำหรับภูมิภาคเอเชียได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี 2551 เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีทั่วภูมิภาคเอเชียและเน้นย้ำถึงความเป็นเลิศทางด้านนวัตกรรมด้านความปลอดภัยและคุณภาพด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ด้านความสำเร็จและการลงทุนรวมทั้งด้านการฝึกอบรมและการให้การศึกษา

  พีเอสแอลได้รับรางวัล "การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555" จากงาน Lloyd's List Asia Awards บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้จากความสามารถของบริษัทฯ ในการยืนหยัด ความมั่นคง การพัฒนากองเรือ และการผลักดันธุรกิจให้ก้าวไปข้างหน้าภายใต้สภาพตลาดเดินเรือที่ยากลำบากตั้งแต่ปี 2523 นี่เป็นครั้งแรกของบริษัทฯ กับการได้รับรางวัล Lloyd's List Asia Awards กรรมการตัดสินได้กล่าวถึงความสามารถของบริษัทฯ ในการลดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและความเข้มงวดในการบริหารความเสี่ยง แม้ว่าในขณะนี้ผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญความท้าทายมากมายตามความคิดเห็นของคณะกรรมการตัดสิน บริษัทฯ ได้หลีกเลี่ยง "บาป 7 ประการ (the seven deadly sins)" ด้วยการไม่ซื้อเรือในช่วงฟองสบู่ ซึ่งส่งผลให้ตอนนี้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือมือสองสภาพดีมากในราคาต่ำในช่วงสภาวะตลาดตกต่ำเช่นนี้

  นิตยสาร Marine Money ประจำเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2555 ได้จัดให้บริษัทฯอยู่ในอันดับที่ 23 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกสำหรับปี 2554 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Moneyในการจัดอันดับ

นั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) และบริษัทฯยังได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 5 ในเรื่องบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน โดยระบุว่า บริษัทฯยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งต่อไป ทั้งนี้ หากจะรวมการจัดอันดับผลการดำเนินงานกับการจัดอันดับความแข็งแกร่งทางการเงินเข้าด้วยกัน บริษัทฯ จะถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 9 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลก สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีการบริหารที่ดีในการดำเนินแผนการลดอายุกองเรือให้สำเร็จลุล่วงโดยปราศจากความเสี่ยงที่เกินควรหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารหลายแห่ง**

  เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน (ฉบับที่สอง) วงเงิน 250 ล้านเหรียญสหรัฐ (ฉบับแรก) (วงเงินลดลงเหลือ 200 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554) สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน), ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) (ในฐานะผู้จัดการและผู้ให้กู้) โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลง หลักๆ ดังต่อไปนี้ (1) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556 (เดิม วันที่ 30 มิถุนายน 2555) (2) ยกเลิกธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 150 ล้านเหรียญสหรัฐ (3) แก้ไขมาร์จิ้นสำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

  เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 316 ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการรับมอบเรือลำแรกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**

  เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 เรือลำแรกจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “อภิรดี นารี” (“Apiradee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

  เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักๆ ในเงื่อนไขของตัวเรือหมายเลข 335, 336, 337, 316, 348, 347 และ 349

- **รายงานการแก้ไขสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 335**

  เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาสั่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 กับ อู่ต่อเรือ ABG สำหรับการต่อสร้างตัวเรือหมายเลข 335 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขหลักๆ ดังต่อไปนี้ (1) แก้ไขราคาเรือจากจำนวน 29,999,997 เหรียญสหรัฐ เป็นจำนวน 23,000,000 เหรียญสหรัฐ (2) แก้ไขวันส่งมอบเรือจากวันที่ 30 มีนาคม 2555 (รวมระยะเวลาผ่อนผัน 90 วัน) เป็นวันที่ 31 มกราคม 2556

- **รายงานการซื้อเรือต่อใหม่จำนวน 2 ลำ**

  เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2555 บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส เลคส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) โดยแต่ละบริษัทย่อยเป็นผู้ซื้อเรือแต่ละลำ ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือแต่ละลำกับผู้ขาย ผู้ซื้อได้โอนเงินมัดจำเข้าบัญชีร่วมกันเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2555 เรือแต่ะลำลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อปี 2555 ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 19.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **รายงานการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือหมายเลข 336, 340, 316 และ 347**

  เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation Agreement) กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ (หรือตัวแทน) สำหรับตัวเรือหมายเลข 336, 340, 316 และ 347 ฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550, 20 กรกฎาคม 2550, 14 กันยายน 2550 และ 11 กุมภาพันธ์ 2551 ตามลำดับ 315 ซึ่งบริษัทฯได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งต่อเรือและส่งมอบเรือ ใหม่ 4 ลำสำหรับตัวเรือดังกล่าว เนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้าอย่างไม่มีกำหนดและได้ล่วงเลยวันบอกเลิกตามสัญญาสั่งต่อเรือของตัวเรือหมายเลข 336 และ 316 รวมทั้งคาดว่าตัวเรือหมายเลข 340 และ 347 จะส่งมอบล่าช้าเช่นเดียวกัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯ ได้ชำระให้กับอู่ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระ

เงินงวดไปแต่ละงวด และค่าชดเชยเพิ่มเติม ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯสามารถนำมาซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาที่ต่ำกว่า

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สองของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2555 เรือลำที่สองจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “บารนี นารี” (“Baranee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สามของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2555 เรือลำที่สามจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ชญานี นารี” (“Chayanee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการรับมอบเรือลำสุดท้ายของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 เรือลำสุดท้ายจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับกับอู่ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ในประเทศจีนได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “ดารณี นารี” (“Daranee Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ**
  เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทร่วมของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two Pte. Ltd. และ ABC Three Pte. Ltd. (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งแต่ละบริษัทได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้ซื้อแต่ละรายกับผู้ขายได้ตกลงกันในสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับโดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (“ราคาตามสัญญา”) ดังนั้น ราคารวมตามสัญญาของเรือทั้งสองลำเป็นเงิน 48.36 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ (M.V. GOOD PRIDE และ M.V. GOOD PRECEDENT)**
  เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัท พรีเชียส พอนด์ส จำกัด และบริษัท พรีเชียส คอมเม็ทส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) โดยแต่ละบริษัทย่อยเป็นผู้ซื้อเรือแต่ละลำ ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือแต่ละลำกับผู้ขาย เรือแต่ะลำลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 53,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 13.25

ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 14.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

- **รายงานการแก้ไขสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
  เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต่อใหม่หรือเรือมือสองหลายลำ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 69.98 ล้านเหรียญสหรัฐ ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2556 (จากเดิมวันที่ 30 ธันวาคม 2555)

<u>ปี 2556</u>

- **รายงานการรับมอบเรือลำที่สามของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่**
  เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2556 เรือลำที่สามจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ในประเทศอินเดียได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “จินตนา นารี” (“Chintana Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งสั่งต่อไว้ที่อู่ต่อเรือ ABG**
  เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทย่อยของบริษัทซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Three Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญายกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ฉบับลงวันที่ 22 เมษายน 2553 ระหว่างผู้ซื้อกับ ABG Shipyard Limited (“อู่ต่อเรือ”) เพื่อต่อเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำขนาด 20,000 เดทเวทตัน ตัวเรือหมายเลข 380 (“เรือ”) เนื่องจากบริษัทฯ ได้สั่งต่อเรือลำดังกล่าวกับอู่ต่อเรือที่ประเทศจีนไปแล้วตามรายงานการเปิ ดเผยข้อมูลต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2555 ตามเงื่อนไขในสัญญายกเลิก อู่ต่อเรือได้คืนเงินให้แก่ผู้ซื้อแล้วจำนวน 5,700,000 เหรียญสหรัฐ (ซึ่งเป็นเงินงวดแรกที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่อู่ต่อเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่) พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 1,004,918 บาทซึ่งเท่ากับอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ได้ชำระเงินงวดดังกล่าวไป

- **รายงานการซื้อหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้นทุนจดทะเบียนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.**
  เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ (ในฐานะผู้ซื้อ) ได้ลงนามหนังสือสัญญาซื้อขายหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. (“บริษัทร่วมทุน”) ซึ่งเดิมบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 กับ Varada Marine Pte. Ltd. (เดิมชื่อ PFS Shipping (Singapore) Pte. Ltd.) (ในฐานะผู้ขาย) ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำรายการซื้อขายนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ในบริษัทร่วมทุนและบริษัทย่อยทั้งหมดของบริษัทร่วมทุนซึ่งบริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้ทำสัญญาTime Charter

และสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งได้ชำระโดยบริษัทฯ และการชำระคืนเงินกู้ยืมผู้ถือหุ้นคงเหลือซึ่งผู้ขายได้เคยให้แก่บริษัทร่วมทุนเป็นเงิน 13.99 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยบริษัทร่วมทุนให้แก่ผู้ขายในวันสรุปสัญญาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556

- **รายงานการลงทุนของ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.**

  เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะเพิ่มอีก 1 บริษัท กล่าวคือ ABC FOUR PTE. LTD. (“บริษัทย่อย SPV”) โดยบริษัทย่อย SPV นี้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ มีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือขนส่งซีเมนต์เพิ่มอีกหนึ่งลำ (ลำที่ 4) ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ได้กำลังจะลงนามระหว่างบริษัทฯ กับ Charterer ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว 3 ฉบับสำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำไปแล้วก่อนหน้านี้

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

  เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2556 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 7 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 348 ในวันที่ 12 มีนาคม 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ (M.V. GOOD DAY)**

  เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2556 บริษัท พรีเชียส ออนาเม้นท์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ซื้อได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ขาย เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองต่อใหม่ ขนาดระวางบรรทุก 53,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 16 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ**

  เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทร่วมของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Four Pte. Ltd.

("ผู้ซื้อ") ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DNB BANK ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง**

  เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2556 บริษัทฯและบริษัทย่อยบางแห่งในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 9 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 7,599,999 เหรียญสหรัฐ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 349 ในวันที่ 12 มิถุนายน 2556 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 22,800,001 เหรียญสหรัฐ สำหรับเรือลำดังกล่าว

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารหลายแห่ง**

  เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันวงเงิน 150 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) (ในฐานะ ผู้จัดการ ผู้ให้กู้ และผู้ให้บริการ swap) โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 (เดิม วันที่ 30 มิถุนายน 2556)

- **รายงานการแก้ไขวงเงินสินเชื่อ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**

  เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อใช้ชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับอู่ต่อเรือ ABG โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 ("เรือ") ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือ ซึ่งได้สั่งต่อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ ที่เคยสั่งต่อกับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป

จำนวนเงินกู้:	วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ ("จำนวนเงินกู้")	
เงินกู้แต่ละส่วน:	จำนวนเงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ • <u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • <u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	
การชำระคืนเงินกู้:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของ ไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ**

  เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ("ผู้ซื้อ") ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 1 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 24.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 1 ลำ**

  เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ("ผู้ซื้อ") ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 2 งวด

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 1 ลำ**
  เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 38,500 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 22.32 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **รายงานการแก้ไขสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
  เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต่อใหม่หรือเรือมือสองหลายลำ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 35.18 ล้านเหรียญสหรัฐ ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557 (จากเดิมวันที่ 30 ธันวาคม 2556)

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 8 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 8 ลำ**
  เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 8 ฉบับ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 39,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 4 ลำ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 21.96 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และขนาด 64,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 4 ลำ โดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยราคาเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 4 งวด

<u>ปี 2557</u>

- **รายงานการขายเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ (M.V. Fujisan Maru)**
  เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2557 Precious Shipping (Panama) S.A. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศปานามาของบริษัทฯ (“บริษัทย่อยซึ่งถือหุ้นจำนวน 41 จาก 64 หุ้น ในเรือ”) กับเจ้าของร่วม (Rederiaktiebolaget Transmark ซึ่งเป็นเจ้าของร่วมโดยถือหุ้นจำนวน 23 จาก 64 หุ้น ในเรือลำดังกล่าว) (ร่วมกัน เรียกว่า“ผู้ขาย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือขนส่งซีเมนต์ ขนาด 16,922 เดทเวทตัน เพื่อขายเรือกับผู้ซื้อเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นใน Cayman Islands ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.31 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ราคาขายเรือซึ่งบริษัทย่อยจะได้รับเป็นเงิน 1.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 0.83 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะถูกชำระให้แก่เจ้าของร่วม

- **การลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 2 ลำ**
  เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ("ผู้ซื้อ") ได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ขนาด 64,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ จำนวน 2 ลำ กับผู้ขายในสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยกำหนดราคาเรือแต่ละลำเป็นเงิน 27.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด

- **การแต่งตั้งที่ปรึกษาอิสระทางการเงิน (IFA) สำหรับรายการการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ**
  ตามรายงานการเปิดเผยสารสนเทศ เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับอู่ต่อเรือ 2 แห่ง ในประเทศจีน บริษัทฯ ได้แจ้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตามคำแนะนำและการอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้บริษัท แกรนท์ ธอนตัน เซอร์วิสเซส จำกัด เป็น IFA เพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นสำหรับรายการการได้มาดังกล่าวนี้

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "อภิญญา นารี" ("Apinya Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**
  เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (ABC Four Pte. Ltd.) ("บริษัทย่อย") ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด ("บริษัทย่อย") ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ("ABC")
ผู้ให้กู้	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ

	กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา	
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)	
เงินกู้แต่ละส่วน	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ • <u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • <u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้กู้ที่ถือโดย	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้

	ABC ● การค้ำประกันจากบริษัทฯ และ ABC	และบัญชีเงินชำระคืน ● การค้ำประกันจาก ABC และ ● การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องดำรงรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด	
ข้อตกลงอื่นๆ:	● จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ● ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น	

- **รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)**
  เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (ABC One Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทแม่”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้กู้	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)

เงินกู้แต่ละส่วน	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ • <u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา • <u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> จำนวน 19,584,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้กู้ที่ถือโดยบริษัทแม่ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัทแม่	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน • การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า	

ข้อตกลงอื่นๆ:	• จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

- **รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**
เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM")
วัตถุประสงค์:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือสั่งต่อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวทตัน
จำนวนเงินกู้:	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย:	LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน:	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน:	• การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ • การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน:	ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี บริษัทฯจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ: • อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน

	(Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ:	• เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย • ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สองตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "บุญญา นารี" ("Boonya Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก จากอู่ต่อเรือ Sainty**
  เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตันลำแรก ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "อินทิรา นารี" ("Inthira Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง จากอู่ต่อเรือ Sainty**
  เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาด 64,000 เดทเวทตันลำที่สอง ตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "อิสรา นารี" ("Issara Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามจากอู่ต่อเรือในประเทศจีน**
  เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2557 เรือขนส่งซีเมนต์ลำที่สามตามสัญญาสั่งต่อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "ชัญญา นารี" ("Chanya Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ ("ธนาคาร NordLB")**

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร NordLB เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน ("สัญญา") รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ ("ธนาคาร NordLB")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร NordLB
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร NordLB
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ")
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ ("เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ" หรือ "เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ") ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ก) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ (ข) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก

	• การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ • การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากอู่ต่อเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	• เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ • เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	• พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ("ธนาคาร DNB") และธนาคาร Export-Import Bank of China ("ธนาคาร CEXIM")**

  เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดแฮนดี้ไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน ("สัญญา") รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ("บริษัทย่อยผู้กู้") โดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ

<table>
<tr><td>ผู้ให้กู้</td><td colspan="4">ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)</td></tr>
<tr><td>ตัวแทนสินเชื่อ</td><td colspan="4">ธนาคาร DNB</td></tr>
<tr><td>ตัวแทนหลักประกัน</td><td colspan="4">ธนาคาร DNB</td></tr>
<tr><td>วัตถุประสงค์</td><td colspan="4">เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแต่ละลำดังต่อไปนี้ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)
<table>
<tr><th>เรือลำดับที่</th><th>ตัวเรือหมายเลข</th><th>เดทเวทตัน</th><th>ผู้ขาย</th></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 1</td><td>BC385-11</td><td>38,500</td><td>SHG</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 2</td><td>BC385-12</td><td>38,500</td><td>SHG</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 3</td><td>SAM14021B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 4</td><td>SAM14022B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 5</td><td>SAM14023B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 6</td><td>SAM14024B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 7</td><td>SAM14025B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 8</td><td>SAM14026B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 9</td><td>SAM14027B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
<tr><td>เรือลำดับที่ 10</td><td>SAM14028B</td><td>64,000</td><td>Sainty</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>จำนวนเงินกู้</td><td colspan="4">วงเงินกู้สูงสุด 200 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็น ดังต่อไปนี้</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"><u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>
ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ
ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ
ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</td><td colspan="2"><u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>
ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคา</td></tr>
</table>

		ตลาดของเรือแต่ละลำ ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
วันครบกำหนด	(1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้ (ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1 (ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2 (ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4 (ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 (จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8 (ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10	
การชำระคืนเงินกู้	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจากระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี ดังนี้ • 278,975 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 • 348,333 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 • 342,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ

		สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 • 348,717 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 10 โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบกำหนด
หลักประกัน	**<u>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** • โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด และ • โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ • การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	• เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ • เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ	
ข้อตกลงอื่นๆ	• พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น	

- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 42 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")**
  เมื่อ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร BNP ("สัญญา") เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปเมื่อเดือนมีนาคม 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ") กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ ("เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ" หรือ "เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ") ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ค) 21 ล้านเหรียญสหรัฐ (ง) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ มีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) กล่าวคือ งวดที่ 1 ถึงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด

	จำนวน 7 ล้านเหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ • การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	• เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ • เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	• พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

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

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง

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

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): Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่าน

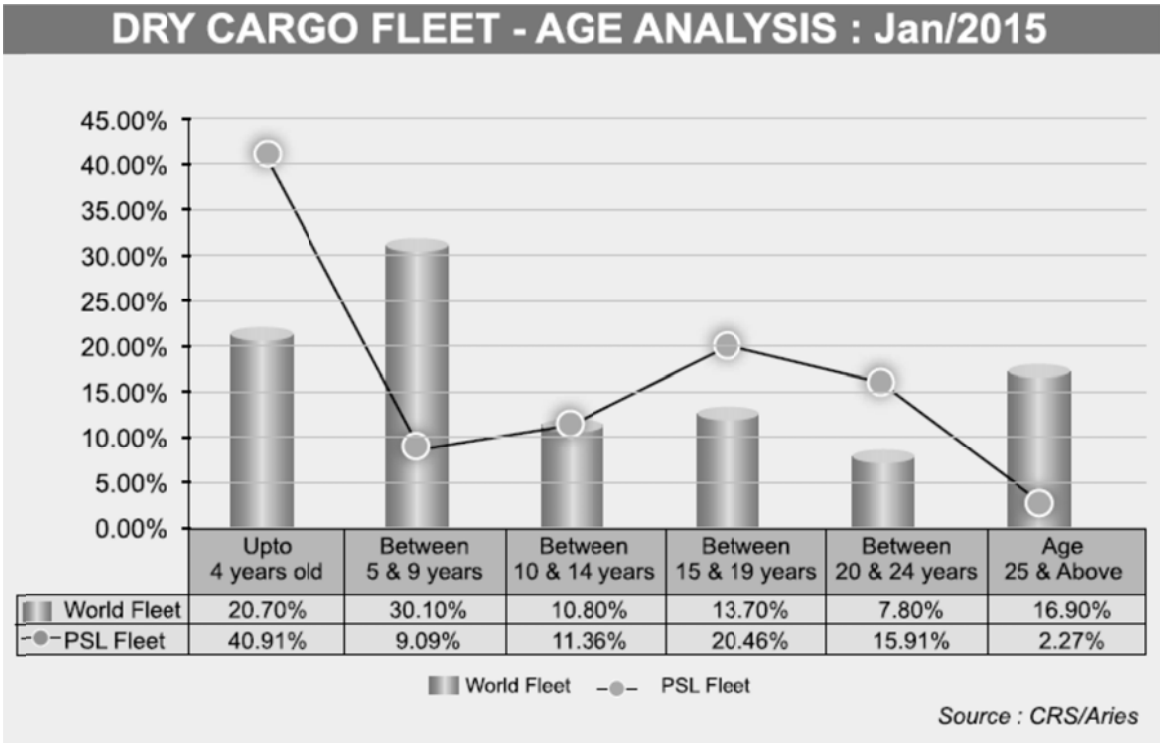
มาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters 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 - 2557 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2558



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

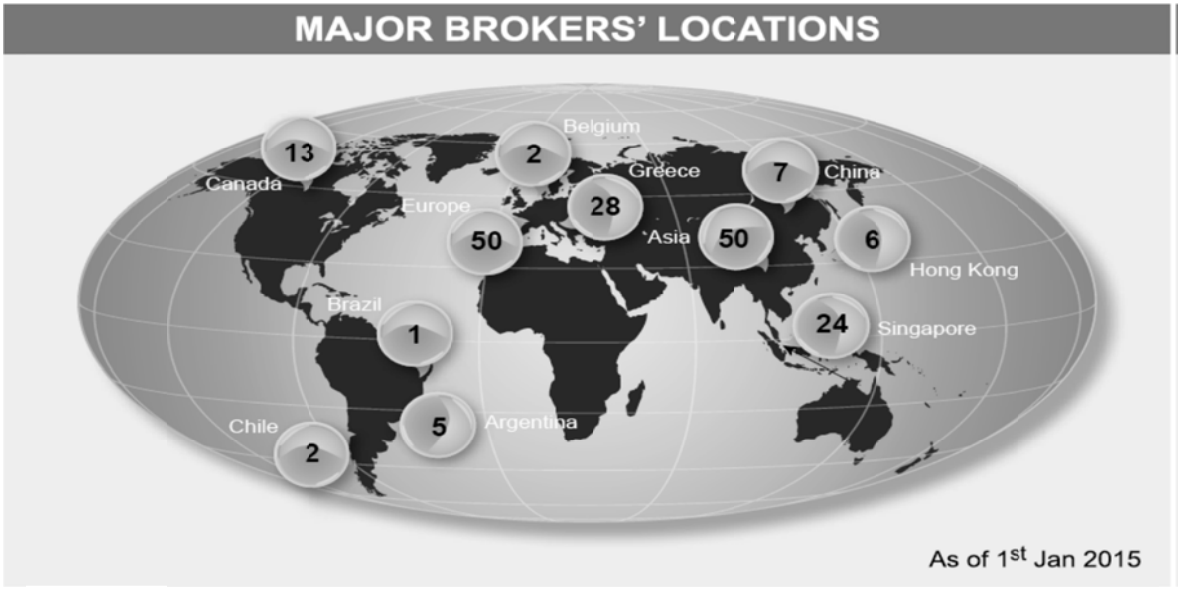
ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
สินค้าการเกษตร	74	(27.51%)	96	(28.05%)	96	(26.96%)
เหล็ก	31	(11.52%)	45	(13.16%)	49	(13.76%)
ปุ๋ย	39	(14.50%)	40	(11.70%)	50	(14.05%)
แร่ธาตุและสินแร่	30	(11.15%)	48	(14.04%)	41	(11.52%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	25	(9.29%)	19	(5.55%)	17	(4.78%)
ถ่านหิน	15	(5.85%)	26	(7.60%)	34	(9.55%)
อื่นๆ	55	(20.45%)	68	(19.90%)	69	(19.38%)
รวมทั้งสิ้น	**269**	**(100%)**	**342**	**(100%)**	**356**	**(100%)**

ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
Voyage Charters	45	(16.73%)	51	(14.92%)	45	(12.64%)
Time Charters	224	(83.27%)	291	(85.08%)	311	(87.36%)

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง

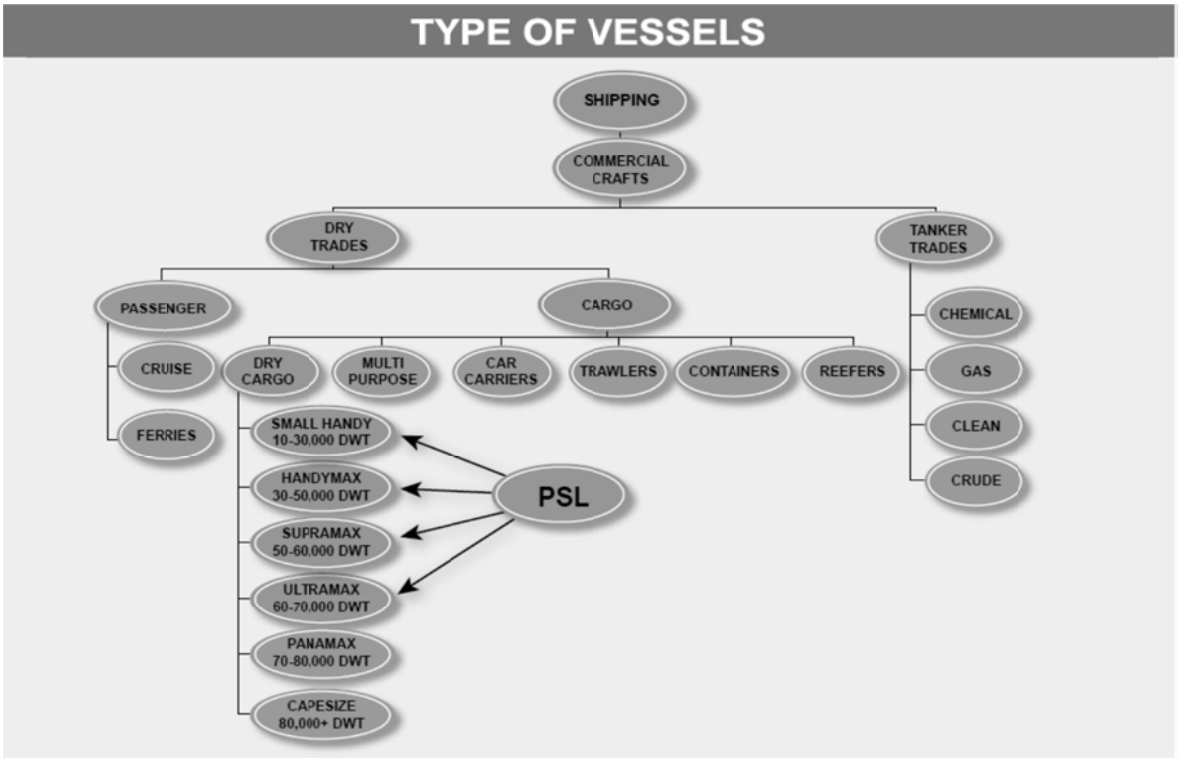
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ตทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วยอุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กซึ่งมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,757 ลำ (ณ สิ้นปี 2557) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

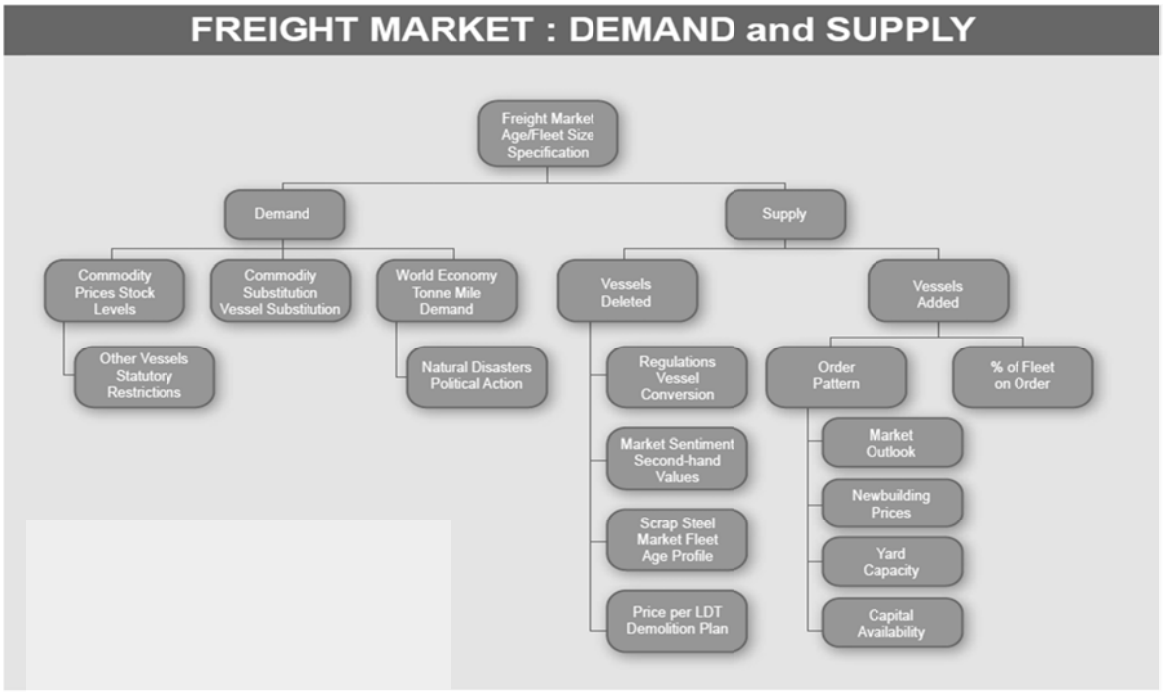
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดต่ำลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี 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 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2557 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 2,277 จุด ณ สิ้นปี 2556 ลงมาที่ระดับ 782 จุด ณ สิ้นปี 2557 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงอย่างมาก อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง แต่เป็นที่น่าเสียดายที่อัตราการปลดระวางเรือยังคงชะลอตัวในช่วงที่ผ่านมาเช่นเดียวกัน หากสภาพตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ คาดว่าอัตราการปลดระวาง

เรือจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก ส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2558 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัทฯ จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



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, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซุปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ ในเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางหลักต่างๆ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

(อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์ + 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 เมตตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตตริกตัน
- 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: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิค ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือ

คืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง 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 เมตตริกตันต่อวัน
- มีเครนยกสินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตตริกตัน
- 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

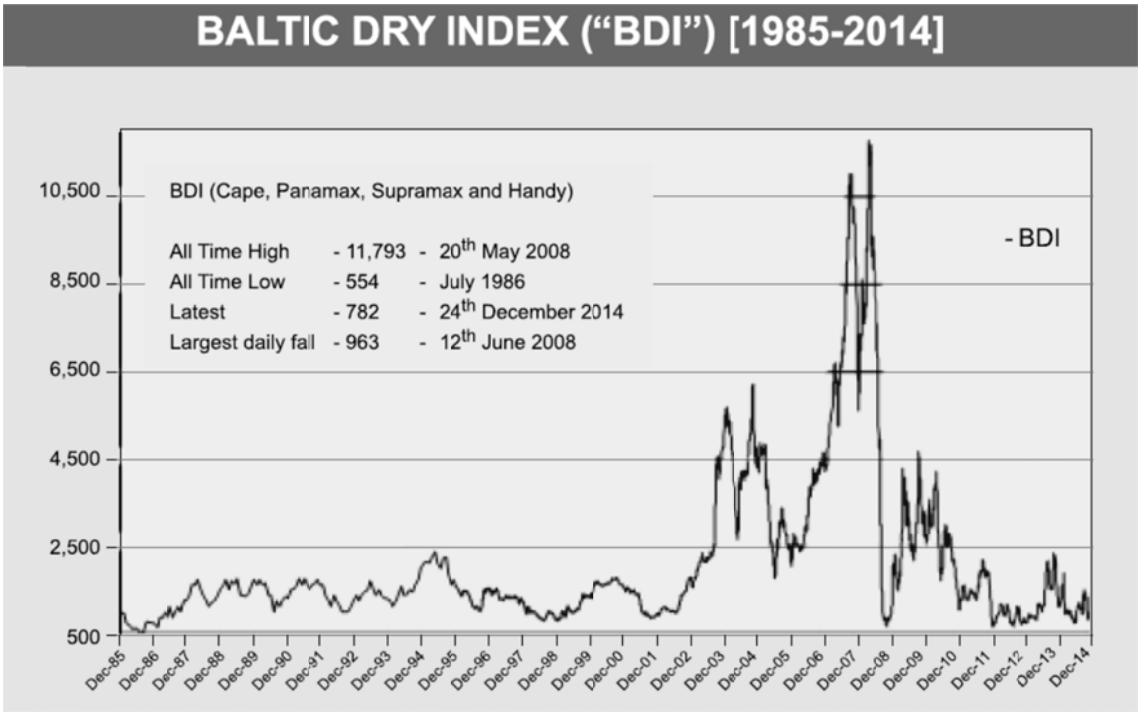
เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง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

เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่น รวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 6: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านแปซิฟิคเหนือ ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2557)



2.4 กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

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

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (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”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำ

ให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้าง โดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ทั้งนี้ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริเบียน (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 กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริเบียนและทวีปอเมริกาเหนือนั้น ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) 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 ที่กรุงบรัสเซล์สภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้มีขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง

ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยได้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือ ระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) 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 ของกฎพาณิชยนาวี นอกเหนือจาก 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 ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

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) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองดังต่อไปนี้ 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

(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 เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

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

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004

(International Convention for the Control and Management of Ship’s Ballast Water and Sediments 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็น

ทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้นการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

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. 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 ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับ ตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

• เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท็งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท็งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือน

มกราคม 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

14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

3 ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ **"ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ"** แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วใน

การขจัดความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 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 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 กำลังประสบปัญหา

การขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับหรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ 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 คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 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 ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจาก

การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ 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 ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือบริษัทฯจะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

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

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้

อธิบายภายใต้หัวข้อ **"ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม"** แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯมีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมานี้ จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯได้ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมานี้เป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2557) อาจจะส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำในปี 2546 และอีกสองสามลำ ในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ดี ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่ได้คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดีเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดีเหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการ และ/หรือ ถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้ จากเรือที่เหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้

เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็น การทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2557 อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มีความเป็นไปได้ยากที่จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter ในอัตราที่เหมาะสมในสถานการณ์ที่ตกต่ำในปัจจุบันเช่นนี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) ต่อไปอีกระยะหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ 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 หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อ

เรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด "ซื้อ-ขาย" เรือเสรี (the open "Sale & Purchase" market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (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 ในปี 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 ได้มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของอู่ต่อเรือแต่ละแห่งไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกัน ในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชยนาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่อู่ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งต่อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อม

ดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคืออู่ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากอู่ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาโตตุลาการ (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยอู่ต่อเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผิดนัดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากอู่ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

- **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 มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ซึ่งในกรณีนี้ 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 2557 ในกรณีที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ 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 Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือสั่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

ความเสี่ยงจากการลงทุน

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

4 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	5.09	5.90
2	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	5.37	6.10
3	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	4.64	4.65
4	ปริฉัตรา นารี	ไทย	2538	23,720	4.71	5.35
5	บุษเชริกา นารี	ไทย	2533	27,881	2.79	4.00
6	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	4.18	4.85
7	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	5.74	5.75
8	ดุสิดา นารี	ไทย	2540	18,486	5.66	6.40
9	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	6.12	6.15
10	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	5.53	6.25
11	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	5.92	6.75
12	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	11.07	11.10
13	ชโลธร นารี	ไทย	2539	27,079	8.17	8.20
14	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	4.38	4.75
15	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	6.50	6.75
16	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	8.07	8.70
17	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	11.75	12.35
18	มาธวี นารี	ไทย	2539	28,364	12.13	11.70
19	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	16.50	17.10
20	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	17.97	18.60
21	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	16.44	16.45
22	จรฬา นารี	ไทย	2548	33,720	16.46	16.50
23	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	15.64	16.25
24	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	15.14	15.15
25	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	15.27	15.30
26	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	18.28	18.75
27	ลลิตา นารี	ไทย	2555	33,869	18.38	18.75
28	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	27.12	27.15
29	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	27.44	27.45
30	จินดนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	22.99	23.00
เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ 30 ลำ		รวม		833,300	345.45	356.15
		ค่าเฉลี่ย		27,777	11.52	11.87
31	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	24.38	24.35
32	กิระฌา นารี	ไทย	2554	56,823	24.31	24.40
33	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	12.34	16.50
34	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	13.44	17.00
35	วิกามดา นารี	ไทย	2556	53,857	15.46	18.00
36	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	25.72	25.75
37	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	25.71	25.75
38	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	25.80	25.80
39	ดารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	26.00	26.00
เรือขนาดซุปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	193.16	203.55
		ค่าเฉลี่ย		55,707	21.46	22.62
40	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	27.99	28.00
41	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	28.00	28.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 2 ลำ		รวม		126,984	55.99	56.00
		ค่าเฉลี่ย		63,492	28.00	28.00
42	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	24.55	37.10
43	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	24.99	37.10
44	ชัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	24.70	37.10
เรือขนส่งซีแมกซ์ 3 ลำ		รวม		63,409	74.24	111.30
		ค่าเฉลี่ย		21,136	24.75	37.10
44 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,525,054	668.84	727.00
		ค่าเฉลี่ย		34,660	15.20	16.52

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามงบการเงินในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

** มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทีจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 13.85 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

บริษัทฯจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น เพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ บริษัทย่อยละหนึ่งถึงสองลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 การที่บริษัทฯ มีนโยบายจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น โดยให้แต่ละบริษัทย่อยถือกรรมสิทธิ์เรือ 1-2 ลำนั้น มีจุดประสงค์ที่จะจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัทฯ ในกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดก่อความเสียหายขึ้น ซึ่งการจัดโครงสร้างบริษัทฯในลักษณะนี้ถือเป็นบรรทัดฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือโดยทั่วไป บริษัทฯ ควบคุมการบริหารงานของบริษัทย่อยดังกล่าวโดยคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เป็นคณะกรรมการของบริษัทย่อยดังกล่าวและมีอำนาจอย่างเต็มที่ในการบริหารและตัดสินใจ

ในปี 2557 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 2 บริษัท เพื่อรับเรือแต่ละลำซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างที่อู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทที่จัดตั้ง	วันที่จัดตั้ง	ประเทศที่จัดตั้ง	ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว (ชำระเต็มมูลค่าแล้ว)	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ
บริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100
บริษัท พรีเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	18 พฤศจิกายน 2557	สิงคโปร์	1 เหรียญสิงคโปร์	พีเอสแอล สิงคโปร์	ร้อยละ 100

ในส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่นๆ ที่ไม่ใช่ธุรกิจเจ้าของเรือนั้นจะพิจารณาการลงทุนโดยขึ้นอยู่กับโครงการหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯสามารถใช้ความรู้ความสามารถ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ มิใช่ลงทุนเฉพาะในส่วนของเงินทุนเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การควบคุมและการบริหารงานจะเป็นลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) ที่บริษัทฯจะเข้าไปมีส่วนร่วมการบริหารผ่านคณะกรรมการโครงการนั้นๆตามสัดส่วนการลงทุน

โครงการร่วมทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีการดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ยังคงดำเนินอยู่แต่ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 2.48 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 121 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ "**ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น**" ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2557 นี้

5 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

6 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

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

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

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

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
35	บริษัท พรีเชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
37	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
38	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
39	บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
41	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเชียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
55	บริษัท แอสโซซิเอท บัลก์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
56	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
62	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
63	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

** (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)*

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เอ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เอ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 38-40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6th Floor, Tower A, 1 CyberCity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41-47 และ 51-52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48-50 และ 53-59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 62	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1st Floor, No.1, 3rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 63	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
	▶ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1 อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2 2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6
ธนาคารหลัก	▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th
	▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com
	▶ 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

ส่วนที่ 2. การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,039,520,600 บาท เรียกชำระแล้ว 1,039,520,600 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท

7.2 ผู้ถือหุ้น

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ ปี 2556

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิต้า ชาห์	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	74,668,000	7.18%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด	7,600,400	0.73%	7,600,400	0.73%
1	* รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของน.ส. นิชิต้า ชาห์	447,479,606	43.04%	447,479,606	43.04%
	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม (รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	87,610,850	8.43%	87,610,850	8.43%
	นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	94,567,850	9.10%	94,567,850	9.10%
2	** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาชิม	182,178,700	17.53%	182,178,700	17.53%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	64,344,886	6.19%	76,026,758	7.31%
4	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	25,567,411	2.46%	34,600,500	3.33%
5	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	15,919,318	1.53%	15,309,518	1.47%
6	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	13,305,600	1.28%	14,479,000	1.39%
7	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	11,634,294	1.12%
8	BANQUE PICTET & CIE SA	9,794,800	0.94%	9,619,000	0.93%
9	NORBAX INC., 179	9,349,818	0.90%	0	0.00%
10	CHASE NOMINEES LIMITED	7,420,500	0.71%	5,010,200	0.48%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	252,525,667	24.29%	243,183,024	23.39%
รวมทั้งหมด		1,039,520,600	100.00%	1,039,520,600	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 6,084 ราย		ผู้ถือหุ้น : 4,692 ราย	

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

** นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม เป็นพี่ชายของ นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม

ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

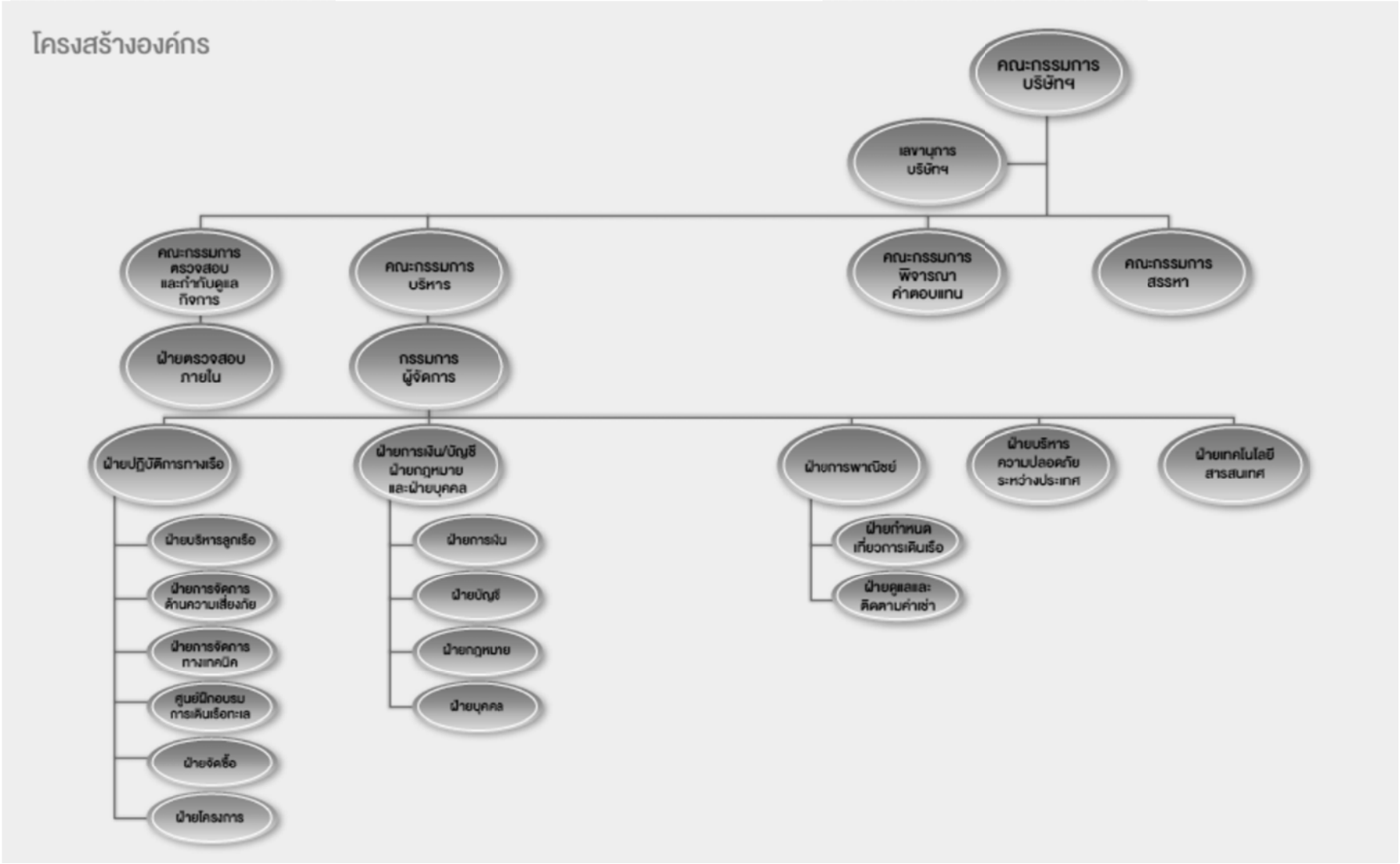
7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

ไม่มี

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

8. โครงสร้างการจัดการ



8.1 คณะกรรมการบริษัท

-ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย 1-

8.2 ผู้บริหาร

-ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย 1-

8.3 และเลขานุการบริษัท

-ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย 1-

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2557 และ 2556 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการ บริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2557			2556		
		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	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไจปาล มันสุขานี *	กรรมการ	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 **		**7.25**	**0.80**	**8.05**	**7.25**	**0.80**	**8.05**

* กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

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

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2557 และปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง ทั้งหมด 15 ท่าน (ปี 2556: 15 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 102.97 ล้านบาท และ 101.67 ล้านบาท ตามลำดับ

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2557 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)

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2557	2556	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,534.00	65.00	4,073.00	980.00	50.00	5,492.00	1,065.00	5.00	11,592.00
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.00	25.00	2,376.00	405.00	50.00	1,123.00	539.00	5.00	7,728.00
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	988.00	66.00	2,654.00	597.00	60.00	2,846.00	725.00	33.00	8,392.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	4,101.00	252.00	8,560.00	4,620.00	1,200.00	24,343.00	4,612.00	203.00	47,648.00
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	320.00	20.00	672.00	227.00	40.00	548.00	252.00	10.00	4,800.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	226.00	30.00	480.00	N.A.	N.A.	N.A.	177.00	5.00	2,298.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2556 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,071.22	2,191.56	637.50	1,237.50	237.50	402.50	3,460.00	7,925.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	453.24	1,174.35	410.00	778.32	134.00	216.50	900.00	3,750.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	477.75	1,196.67	412.14	794.64	134.00	216.50	1,070.00	3,750.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	549.25	1,469.25	380.00	1,300.00	134.00	189.00	1,900.00	3,685.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	397.00	1,080.75	283.00	966.75	127.40	154.90	1,605.00	2,945.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	880.95	1,366.31	591.50	1,065.25	137.50	177.50	5,260.00	6,760.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	490.02	840.04	405.00	705.00	74.00	134.28	3,110.00	4,110.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	414.69	750.86	345.00	645.00	134.00	164.00	1,070.00	2,070.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	437.68	761.43	380.00	680.00	54.00	109.00	1,333.60	1,973.60
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	323.74	598.11	321.28	536.28	54.00	81.50	1,158.60	1,798.60

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,174.32	2,337.97	775.00	1,375.00	134.00	174.00	5,662.50	14,302.50
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.96	1,402.48	405.00	755.00	74.00	119.00	4,044.60	9,804.60
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	550.18	1,343.57	405.00	766.70	62.00	87.00	4,176.00	9,936.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	533.43	1,094.68	475.00	875.00	54.00	109.00	2,092.00	3,877.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	393.99	849.93	340.00	665.00	39.00	66.50	1,626.00	2,966.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

8.5 บุคลากร

โปรดดูหัวข้อ “พนักงาน” ในรายงานความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านล่างนี้

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในการกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ 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 31 กรกฎาคม 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

9.2 คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ

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

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	26 มีนาคม 2555
2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ	26 มีนาคม 2555
3. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
4. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
5. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ	31 มีนาคม 2557
6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2557

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
7. นางสาวนิชิต้า ชาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
8. นายกิริต ชาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
10. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
11. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
12. 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) นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม
    3) นายคูชรู คาลี วาเดีย
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา

6. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ ภารกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม หรืออย่างน้อยทุก 5 ปี

7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร

8. 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. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการ - การพาณิชย์
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ - การเงิน

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ

2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ 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 และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบ เป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ เนื่องจากบทบาท และหน้าที่

ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอยู่แล้ว และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่งเน้นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

* นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2557 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2557

** กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ **"ประวัติคณะกรรมการบริษัท"** ในรายงานนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

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

6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆอย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน

8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานนี้ของบริษัทฯ

9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด 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. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ชาห์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

สำหรับปี 2557 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

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

สำหรับปี 2557 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรมและความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

6. เลขานุการบริษัทฯ

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

9.3 การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

การสรรหากรรมการและผู้บริหาร : บริษัทฯกำหนดให้คณะกรรมการสรรหา (Nomination Committee) เป็นผู้คัดเลือกบุคคลสำหรับดำรงตำแหน่งกรรมการ และเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯจะพิจารณาและเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง
2. โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

คณะกรรมการมีอำนาจในการแต่งตั้งกรรมการบริหารจากกรรมการของบริษัทฯ โดยมีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน เพื่อบริหารกิจการของบริษัทฯ

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

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 5 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 2554 2555 2556 และ 2557 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม 50 อันดับแรกของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย ประเมินจากแนวทางการกำกับดูแลกิจการของอาเซียน สำหรับปี 2013/2014 (ASEAN Corporate Governance Scorecard Guidelines) โดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และ ธนาคารAsian Development (ADB)
- ได้รับคัดเลือกให้เป็นอันดับสองของเอเชีย และเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยสำหรับ "บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี" จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2557 โดยนิตยสาร "ASIAMONEY"
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม "ดีเลิศ" สามปีติดต่อกันสำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 2556 และ 2557 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 ชิพปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ รางวัล “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 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในงาน “SET Awards 2006”

นายคาลิล ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ขึ้นรับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม ในงาน SET Awards ประจำปี 2556

นายไจปาล มันสุขานี กรรมการของบริษัทฯ ขึ้นรับรางวัลทางด้านความปลอดภัยทางทะเล ในงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสาร

จากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้ สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานนี้และเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ 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 5.6 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง

ค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ 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 2557 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2557 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบาย และช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 ก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการ

พิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 51 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 34 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2557 (จัดส่งล่วงหน้า 30 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 2557 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 2 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม เดิมชื่อโรงแรม เอเทรียมและการประชุมวิสามัญผู้

ถือหุ้น 1 ครั้ง ในวันที่ 30 เมษายน 2557 ที่โรงแรมสวิสโซเทล นายเลิศ ปาร์ค โดยกรรมการทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียงทั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 และในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2557 ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกท่าน กรรมการอิสระและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวีดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ 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 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการ บริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวโยง ลักษณะของความเกี่ยวโยงกัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ **“การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”** ในรายงานนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/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 คณะกรรมการบริษัทฯจะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

ด้านผู้บริหาร : บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย 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”** ในรายงานนี้

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 เปรียบเทียบกับ

เป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือบนเรือ 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 การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านคู่ค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

ด้านคู่แข่ง : บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

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

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ : นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ

ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ"** ในรายงานนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้นจะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน"** ในรายงานนี้

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 บริษัทฯได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตโดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ

ในปี 2557 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชั่น ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- การจัดโปรแกรมอบรมสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อให้ตระหนักถึงโทษของการให้สินบนและการทุจริตทั้งที่เกิดจากการกระทำด้วยตนเองหรือให้ผู้อื่นกระทำ และการหลีกเลี่ยงในเรื่องดังกล่าว
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบน และการทุจริตที่มีประสิทธิผล
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ
- การจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชั่นของ CAC ซึ่งได้นำเสนอประธานคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาลงนาม และนำเสนอคณะกรรมการโครงการแนวร่วมต่อต้านการทุจริตเพื่อขอการรับรองเป็นสมาชิก
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ พิจารณารับรองการประเมินตนเองด้านการทุจริตของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชั่นใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

บริษัทฯ ยังได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชั่น และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเมือง เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง (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

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน "คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ" ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานนี้ โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานนี้

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"** ในรายงานนี้

ในปี 2557 และ 2556 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการ บริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2557			2556		
		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	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไจปาล มันสุขานี *	กรรมการ	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.ภาวิดา 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 **		**7.25**	**0.80**	**8.05**	**7.25**	**0.80**	**8.05**

* กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

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

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2557 และปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง ทั้งหมด 15 ท่าน (ปี 2556: 15 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 102.97 ล้านบาท และ 101.67 ล้านบาท ตามลำดับ

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2557 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนีร มอยนุดดิน ฮาชิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไจปาล มันสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
5. นายชีลาล โกปีนาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
7. นายโกดาการาจิททิล มูราลี่ เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนิลากันตัน 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 กังแส	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2557	2556	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,534.00	65.00	4,073.00	980.00	50.00	5,492.00	1,065.00	5.00	11,592.00
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.00	25.00	2,376.00	405.00	50.00	1,123.00	539.00	5.00	7,728.00
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	988.00	66.00	2,654.00	597.00	60.00	2,846.00	725.00	33.00	8,392.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	4,101.00	252.00	8,560.00	4,620.00	1,200.00	24,343.00	4,612.00	203.00	47,648.00
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	320.00	20.00	672.00	227.00	40.00	548.00	252.00	10.00	4,800.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	226.00	30.00	480.00	N.A.	N.A.	N.A.	177.00	5.00	2,298.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2556 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,071.22	2,191.56	637.50	1,237.50	237.50	402.50	3,460.00	7,925.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	453.24	1,174.35	410.00	778.32	134.00	216.50	900.00	3,750.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	477.75	1,196.67	412.14	794.64	134.00	216.50	1,070.00	3,750.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	549.25	1,469.25	380.00	1,300.00	134.00	189.00	1,900.00	3,685.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	397.00	1,080.75	283.00	966.75	127.40	154.90	1,605.00	2,945.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	880.95	1,366.31	591.50	1,065.25	137.50	177.50	5,260.00	6,760.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	490.02	840.04	405.00	705.00	74.00	134.28	3,110.00	4,110.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	414.69	750.86	345.00	645.00	134.00	164.00	1,070.00	2,070.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	437.68	761.43	380.00	680.00	54.00	109.00	1,333.60	1,973.60
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	323.74	598.11	321.28	536.28	54.00	81.50	1,158.60	1,798.60

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*พีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ+ เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,174.32	2,337.97	775.00	1,375.00	134.00	174.00	5,662.50	14,302.50
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.96	1,402.48	405.00	755.00	74.00	119.00	4,044.60	9,804.60
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	550.18	1,343.57	405.00	766.70	62.00	87.00	4,176.00	9,936.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	533.43	1,094.68	475.00	875.00	54.00	109.00	2,092.00	3,877.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	393.99	849.93	340.00	665.00	39.00	66.50	1,626.00	2,966.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) 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	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2557	38	31	18	6	93
2556	69	51	18	6	144
2555	50	35	12	8	105

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการ 1 ท่าน ซึ่งทำหน้าที่บริหารและปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทย่อยของบริษัทฯ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการอิสระ 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

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ 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 บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

• กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

• กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

• กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

• กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้

ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความรวมถึง ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิผล

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีการกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ, คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ **“โครงสร้างการจัดการ”** ในรายงานนี้

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มี

ความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

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

เลขานุการบริษัทฯ

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

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ **“คณะผู้บริหาร”** ในรายงานนี้

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการ

ตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ **“โครงสร้างการจัดการ”** ในรายงานนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งที่สำคัญ เช่น ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อ

ประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส 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 31 กรกฎาคม 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

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 2557 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 ในเดือนมกราคม 2558 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานนี้อย่างเพียงพอแล้ว

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”** ในรายงานนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ 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 เพื่อรักษาไว้ซึ่ง

การถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร ผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ คือ นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย ทั้งนี้ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ได้แสดงไว้ในเอกสารแนบท้าย 3

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”** ในรายงานนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ได้แสดงไว้ในเอกสารแนบท้าย 3

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 พร้อมให้คณะกรรมการบริ ษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2557 มีดังนี้

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

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

5.5 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ” (Managing Director Evaluation) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร

- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์ และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

5.6 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

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

5.7 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2555 กรรมการบริษัทฯ จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ในปี 2556 รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ในปี 2557 นายธีระ วิภูชนิน ได้เข้าร่วมการอบรมหลักสูตร Chartered Director Class (CDC) ซึ่งจัด

โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มีบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นเลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือราคาหุ้นของบริษัทฯ 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

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2558 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) เป็นผู้สอบบัญชีแทนนางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต ซึ่งได้เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นระยะเวลา 5 ปีติดต่อกัน (ตั้งแต่ปี 2553 จนถึงปี 2557) ครบตามวาระสูงสุดตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
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 ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2558 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2557: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2557 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2558 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.40 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง: จำนวน 3.36 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี ได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.31 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.31 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวม ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.60 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.60 ล้านบาท)

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2557 มีดังต่อไปนี้

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

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR)

สารจากคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G4 โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2557 โดยรายงานนี้ถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการสื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมาภิบาลที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชนและสังคม และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าว ในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้องค์ประกอบต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ

30 มกราคม 2558

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับปี 2556 ของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 ได้ทำตามกรอบ GRI ฉบับ G3 สำหรับปี 2557 รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 3 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานนี้ซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่ยั่งยืนเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นบริษัทฯที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง และกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งในบริบทความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ **“รายงานจากคณะกรรมการ” “รายงานการกำกับดูแลกิจการ” “การควบคุมภายใน” “ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ”** ของรายงานนี้

รูปแบบของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ถือเป็นรายงานฉบับแรกได้อ้างอิงตามแนวทางการรายงานของ GRI ฉบับ G4 โดยบริษัทฯ ได้พิจารณาระดับการเปิดเผยข้อมูลที่ ‘In accordance’- Core ในแง่ของสารัตภาพ (Materiality) ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) เนื้อหาสาระ (Sustainability Context) ความสมบูรณ์ (Completeness) ความถูกต้องแม่นยำ (Accuracy) และการเปรียบเทียบได้ (Comparability) และเป็นการนำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2557

ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2556

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้น รายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

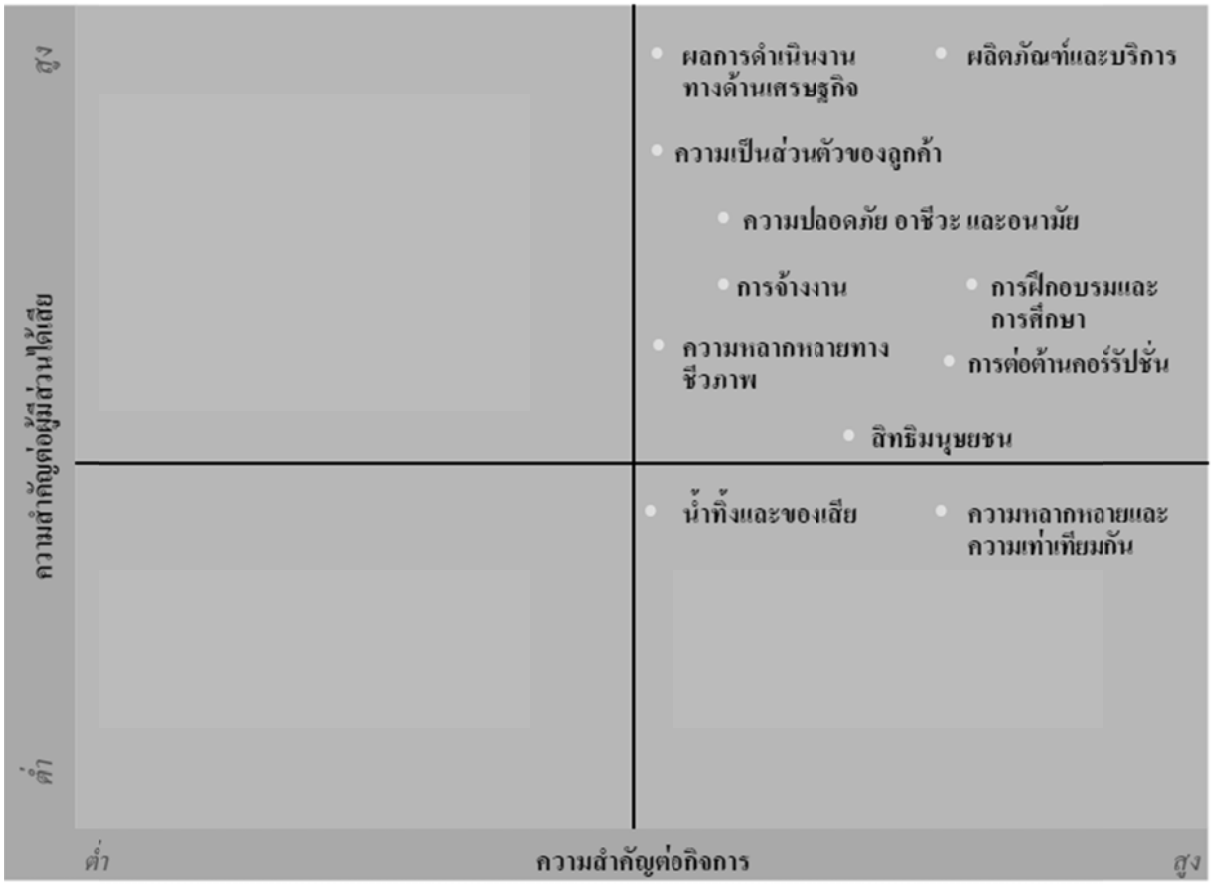
การประเมินสารัตถภาพ (Materiality) ของเนื้อหา

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมินสารัตถภาพ ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางตัวแทนภายในจากแต่ละหน่วยงาน โดยได้รับความช่วยเหลือจากผู้บริหาร รวมถึงข้อแนะนำจากผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ เช่น บริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน/การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์บริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI ฉบับ G4 การประเมินสารัตถภาพของเนื้อหานี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้ 1) การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) 2) การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพลและผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ 3) การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบทานและการประเมินผล 4) การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี

ตารางแสดงสารัตถภาพของเนื้อหาด้านล่างนี้ประกอบด้วย 11 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯให้ความสำคัญ สำหรับ 11 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินสารัตถภาพในเนื้อหานี้ และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ตารางสารัตถภาพของเนื้อหา



ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)[1]

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

ในปัจจุบัน บริษัทฯแบ่งผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้างและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	• การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม • ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนด โดยปราศจากปัญหา	• 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	• เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล • ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน • ให้ความปลอดภัยในการทำงาน

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
	• สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี • ความปลอดภัยในการทำงาน	• พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม • ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ • ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
นักลงทุน	• ผลตอบแทนจากการลงทุน • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารจัดการความเสี่ยง	• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ • การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • การจัด Road Show 18 ครั้ง ในปี 2557 • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ
ชุมชนและสังคม	• ส่งเสริมคุณภาพชีวิต • สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม • รักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ	• สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ • จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน
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

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
เจ้าหนี้	• ความสามารถในการชำระหนี้ ภายในเวลาที่กำหนด • กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้ และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา	• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญากู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน • จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี

การกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอรัปชั่น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินเรือมามากกว่าสองทศวรรษและมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอรัปชั่น ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่นานมานี้คณะกรรมการบริษัทฯ 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

พรีเชียส ชิพปิ้ง ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 คุณคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการ รับมอบใบรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต ซึ่งพิธีการมอบใบรับรอง ฯ จัดขึ้น ณ สำนักงาน สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย อาคารวิทยาการตลาดทุน นอร์ทปาร์ค กรุงเทพฯ

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2557 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปีหน้าไว้ ดังต่อไปนี้

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

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	92.40	100.51	112.34	124.76	140.66
รายได้จากการลงทุน	0.82	0.85	0.65	0.27	0.16
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	13.37	0.06	0.01	0.00	0.83
รายได้อื่น	0.34	10.77	10.24	31.69	1.69
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	**106.93**	**112.19**	**123.24**	**156.72**	**143.34**
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	10.76	26.33	40.17	42.93	43.54
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	24.62	26.23	32.55	42.89	46.38
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	9.29	14.20	13.85	14.82	15.31
เงินปันผลจ่าย	40.37	21.14	15.08	13.76	9.66

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557
ภาษีจ่ายให้รัฐ	3.32	0.36	0.15	0.31	0.27
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.80	0.08	0.06	0.04	0.04
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.24	1.93	2.09	1.10	1.54
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	**90.40**	**90.27**	**103.95**	**115.85**	**116.74**
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	**16.53**	**21.92**	**19.29**	**40.87**	**26.60**
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21.70	21.40	29.63	37.09	39.01
ประมาณการค่าใช้จ่าย	0.48	0.00	0.39	0.04	0.06
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(5.65)	0.52	(10.73)	3.74	(12.47)

สำหรับผลการดำเนินงานทางด้านการเงิน โปรดดู **"จุดเด่นทางการเงิน"** และ **"คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร"** ในรายงานฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ เข้าใจดีว่าแค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ นั้น ยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัตินอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือ การพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ รวมทั้งการค้นหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดต่อในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชยนาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและ

ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (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

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)
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

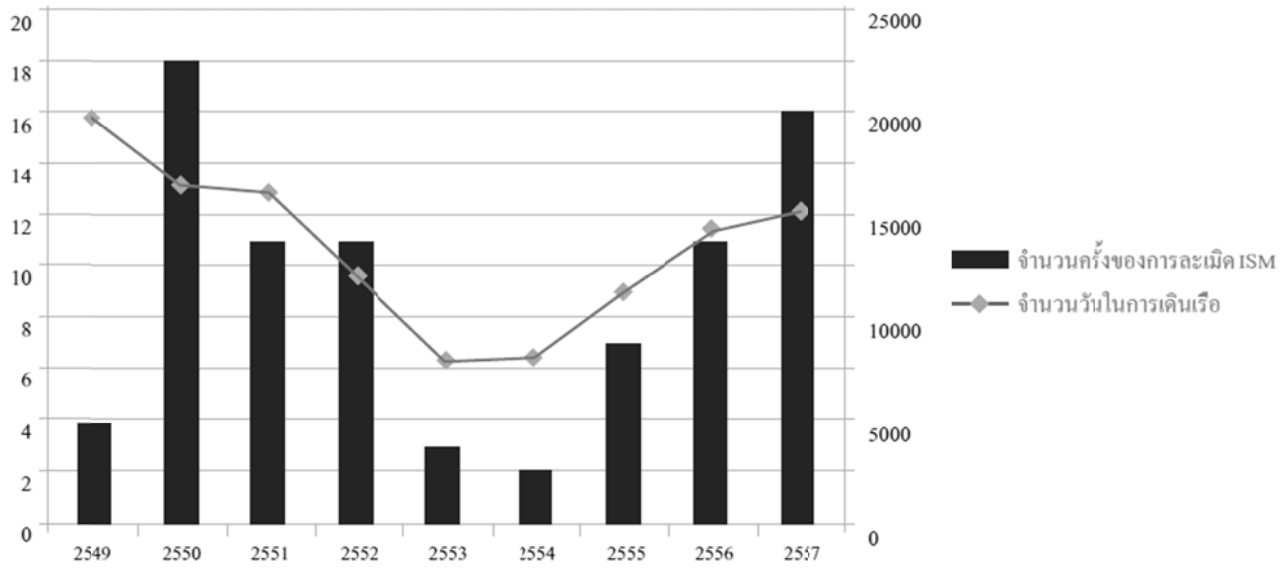
ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกั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

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2549 - 2557 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยในปี 2549 เป็นปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุด อยู่ที่ 19,710 วัน ในขณะที่ปี 2550 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิด ISM Code เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างปี 2550 - 2554 การละเมิด ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2556 และปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิด

ข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี 2549 และปี 2554 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากมีการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 และแม้ว่าในปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่แย่ที่สุด แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา จำนวนการละเมิดเฉลี่ยที่เกิดขึ้นสำหรับกองเรือทั้งหมด อยู่ที่ร้อยละ 0.06 เท่านั้น



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 ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบ

เครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆอย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ

- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลียจะต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น 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 และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ใช้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

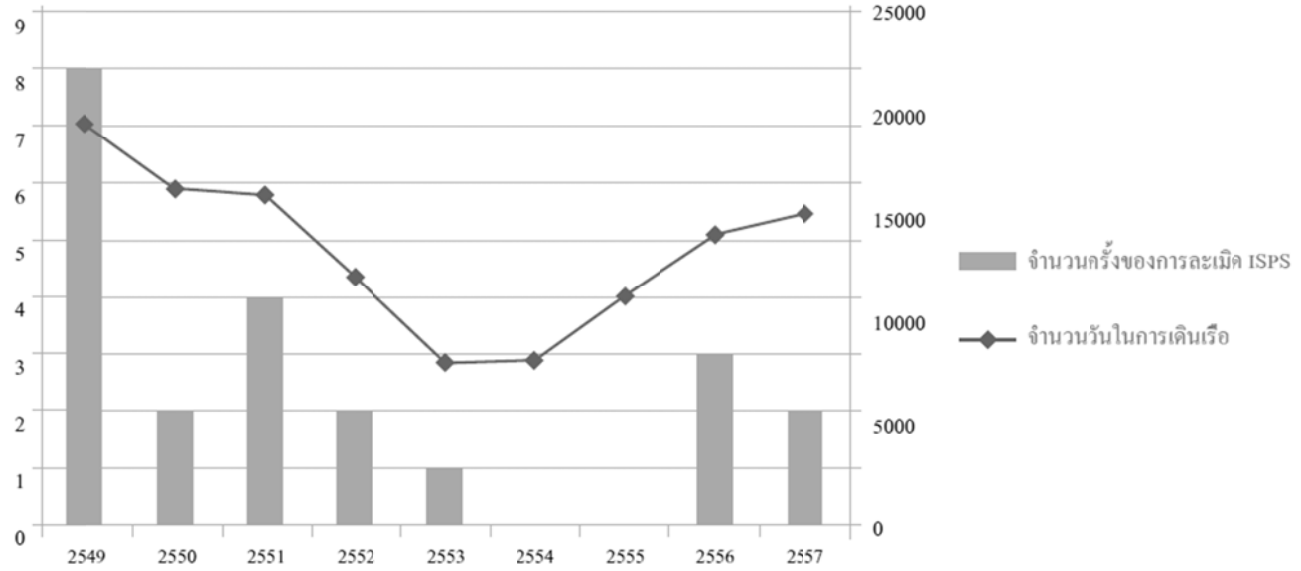
บริษัทฯได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS) สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึง การยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ 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 2549 - 2557 การละเมิด ISPS นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี 2549 คือ มีการละเมิดทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการละเมิด ISPS ได้ลดลงมาอยู่ที่จุดต่ำสุดในปี 2554 คือ การละเมิดอยู่ที่ 0 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 และปี 2555 แต่ในปี 2557 มีการละเมิด 2 ครั้ง โดยเหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น แม้ว่าเมื่อคนเรือของบริษัทฯ ตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมา แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

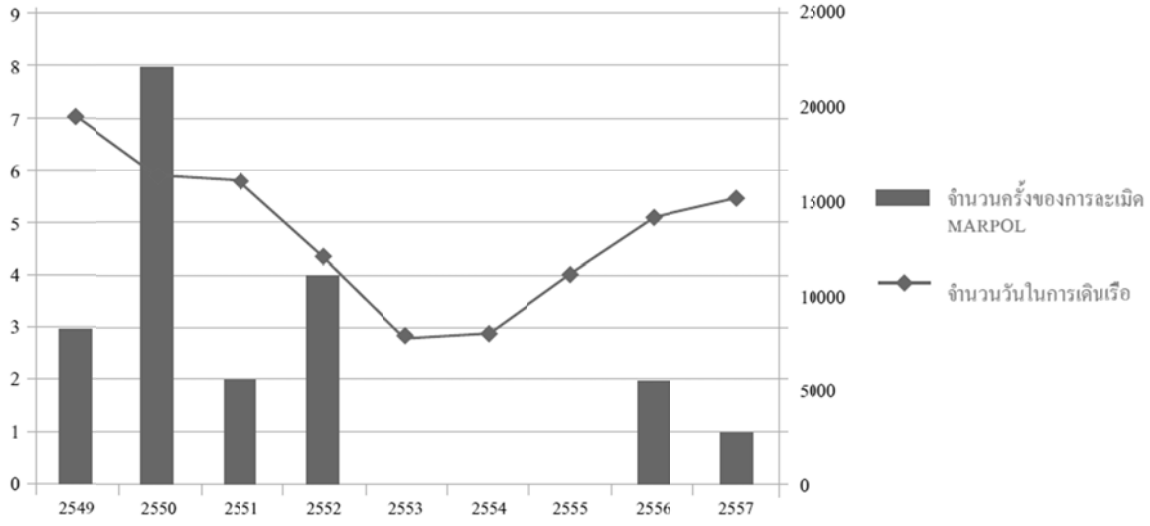
MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเล

โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือและความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2549 - 2557 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จะเห็นได้ว่าการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี 2550 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด ทั้งนี้ การละเมิดอนุสัญญา MAPROL โดยเฉลี่ยเกิดขึ้นน้อยกว่า 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 13,805 วัน โดยในระหว่างปี 2550 - 2555 จำนวนการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 32 อย่างไรก็ตาม ในปี 2550 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ 0.03 ต่อจำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดในปีนั้น ในขณะที่ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละศูนย์ ต่อจำนวนวันในการเดินเรือ ในปี 2557 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL จำนวน 1 ครั้ง แต่ทั้งสองครั้งนั้นเกิดจากการไม่ระมัดระวังของคนประจำเรือมากกว่าการปล่อยมลพิษออกจากเรือของบริษัทฯ เหตุการณ์ทั้งสองครั้งนี้ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาทางแก้ไขและแจ้งให้แก่เรือทุกลำของบริษัทฯ 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
- เชื้อเพลิงที่เรือใช้แล่นผ่านบริเวณเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (Emission Control Areas “ECA”) ต้องมีค่ากำมะถันน้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 0.1 นับจากวันที่ 1 มกราคม 2558
- กฎข้อบังคับเกี่ยวกับเรือช่วยชีวิต ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเมื่อมีการนำเรือเข้าอู่แห้งครั้งแรก บังคับใช้นับจากวันที่ 1 กรกฎาคม 2557

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของ บริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงาน

ใน 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 ซึ่งโดยทั่วไปแล้วบริษัทเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

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

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 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 รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้

ด้วย 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 เดทเวทตันใช้เชื้อเพลิงประมาณ 26.4 ตันต่อวันเมื่อเทียบกับเรือขนาด 57,000 เดทเวทตัน ที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 30 ตันต่อวัน การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำนั้นทำได้โดยการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง เรือใหม่เหล่านี้มีค่าชี้วัดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (Energy Efficiency Design Index "EEDI") ที่ประมาณร้อยละ 25 ซึ่งต่ำกว่าค่าที่กำหนด
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการเผาไหม้ของน้ำมันในเตาหลอม
4. เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้จะมีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต เครื่องบำบัดนี้จะฆ่าแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเล ซึ่งอาจทำลายสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติของเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. ระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นแบบหลุมลึกสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
9. เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
10. ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมัน

อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้

11. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
12. เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ ดังนั้น สัญญาสั่งต่อเรือก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น ได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาฯดังกล่าวนี้จะมีผลบังคับใช้ เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ 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 เพื่อรักษาและประหยัดพลังงานที่ใช้บนเรือ
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) - น้ำถ่วงเรือหากมีการปล่อยที่ไม่ถูกวิธี สามารถทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ท่าเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อกำจัดสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์ที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือซึ่งอาจทำลายสิ่งมีชีวิตอื่นที่อาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้เมื่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ใน 12 เดือนหลังจากที่มีการให้สัตยาบันโดย 30 รัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ทั่วโลก ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนดวันเริ่มบังคับใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือครั้งแรกเพื่อเปลี่ยน International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 38 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.38 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก ได้เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการจัดการน้ำถ่วงเรือยังไม่กำหนดเป็นกฎหมาย แต่บริษัทฯมั่นใจว่าเรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดของบริษัทฯจะมีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย:

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 ร้อยละ 100 หรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเรือขนาดเล็กกว่าในกองเรือของบริษัทฯอย่างไรก็ตาม สิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือ เรือขนาดใหญ่กว่าจะเผาผลาญเชื้อเพลิงมากกว่าเรือขนาดเล็กกว่าเพียงร้อยละ 40 - 45 ต่อวันในการเดินเรือ ดังนั้น เชื้อเพลิงที่ใช้ไปต่อหนึ่งหน่วยสินค้านั้นย่อมลดลงอย่างมากตามไปด้วย จะเห็นได้ว่า นี่คือหนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคตอันใกล้ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราก้าวหน้าในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆนี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าจูงใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซฯ เป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีใช้ค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซค์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ในระหว่างปี 2556 ถึงปี 2557 บริษัทฯได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 14 จากจำนวนกากน้ำมัน จากปริมาณ 1,149 ตันเป็น 1,311 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 3,933 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 พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุดดังนั้น แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 – 5 ในปี 2558 สำหรับปี 2557 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯได้ลดลงใกล้เคียงกับที่ตั้งเป้าหมายไว้

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 สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณา โดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และส่วนหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ เช่น

"ผู้เช่ารู้สึกประทับใจ และขอบคุณมากในความพร้อมที่จะช่วยเหลืออย่างรวดเร็วของบริษัทฯ"

"อยากจะขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือที่ดีในการให้บริการ รู้สึกพอใจและมีสิทธิพิเศษมากที่ได้ทำงานกับคุณและลูกเรือของคุณ สำหรับความเป็นมืออาชีพอย่างแท้จริงและมีประสิทธิภาพ"

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

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิดการเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆจากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯไม่มีข้อร้องเรียนใดๆในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใส่และให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯจะเก็บเป็นความลับ 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 คู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือบนเรือโดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลา

งานพิเศษ 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 ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557
การดำเนินงานด้านสังคม				
ข้อมูลพนักงาน				
จำนวนพนักงาน * (คน)	111	117	124	130
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)				
ชาย	47	49	53	57
หญิง	64	68	71	73
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)				
ผู้บริหารระดับสูง	12.6	11.9	12.1	11.6
ผู้บริหารระดับกลาง	19.8	18.8	18.5	26.1
ฝ่ายปฏิบัติการ	67.6	69.3	69.4	62.3
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)				
ชาย	42.3	41.9	42.7	43.8
หญิง	57.7	58.1	57.3	56.2
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)				
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)				
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4.5	5.9	10.4	8.5
อายุ 30-50 ปี	72.0	71.9	68.6	67.7
อายุเกิน 50 ปี	23.5	22.2	21.0	23.8
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดจ็บ (%) [LA6]				
ลาป่วย	0.8	1.1	1.1	1.1
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [LA3]				
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	64	68	71	73
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	3	2	1	3
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)				
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.8	52.8	55.3	53.1
อายุเกิน 50 ปี	47.2	47.2	44.7	46.9

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิ์ในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ *

ระดับพนักงาน [LA12]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							15
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	1	2	-	1	-	-	4
อายุเกิน 50 ปี	-	10	1	-	-	-	11
ผู้บริหารระดับกลาง							34
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	16	3	-	4	-	-	23
อายุเกิน 50 ปี	-	11	-	-	-	-	11
ฝ่ายปฏิบัติการ							81
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4	-	-	7	-	-	11
อายุ 30-50 ปี	6	1	-	55	-	-	62
อายุเกิน 50 ปี	2	-	-	6	-	-	8
รวมพนักงานจ้างประจำ	29	27	1	73	0	0	130
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	0
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2557	29	27	1	73	0	0	130
ร้อยละ	22.30	20.76	0.76	56.15	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 และยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวในเร็ววันนี้ 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 แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่

สำนักงานอีกด้วย 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 หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผลและช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวีดีทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วยเพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ 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 เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัทสำหรับปี พ.ศ. 2557 [LA9, LA10]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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	21	55	24	ไม่มี	24	24	24	ไม่มี	2,400
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	42	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	756
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM, VTS&SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ช่วยพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	26	48	ไม่มี	ไม่มี	30	30	ไม่มี	ไม่มี	2,220

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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	56	ไม่มี	40	ไม่มี	12	ไม่มี	12	ไม่มี	1,125
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	ไม่มี	25	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	450
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	12	32	ไม่มี	ไม่มี	18	18	ไม่มี	ไม่มี	792
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆด้านที่จำเป็นและเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตร เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	28	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	840

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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	14	9	ไม่มี	ไม่มี	12	12	ไม่มี	ไม่มี	276
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งาน การบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	17	65	ไม่มี	ไม่มี	30	30	2,460
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	ไม่มี	ไม่มี	37	106	ไม่มี	ไม่มี	18	18	2,574
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	35	61	ไม่มี	ไม่มี	30	30	2,880
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	1	19	2	15	-	30	-	30	1,110

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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	2	25	1	12	-	30	30	30	1,200
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง(Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษชั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	7	8	1	10	30	30	30	30	780
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	8	1	3	-	30	30	30	30	360
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมชั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียนและระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	3	2	-	-	30	30	30	30	150

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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) คำศัพท์และวลีที่ใช้บ่อยๆในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่นๆบนเรือเป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	21	56	7	37	30	30	30	30	3,630
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 24,831/(241+326+167+306)/2 = 47.75			**241**	**326**	**167**	**306**					**24,831**

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	30	-
BTC - I	-	-	18	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	-	-	-	-	18	18
MC/ME (หลักสูตรใหม่)	-	-	-	-	30	30
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ปี/คน	**186**	**204**	**180**	**162**	**192**	**108**

ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER) : โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยควบคุมรักษาชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยควบคุมรักษาชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (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 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย

- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 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
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานนี้เมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษาเพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ 1) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 3) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 4) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน

100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานนี้เมื่อปีที่แล้ว 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 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทาง

ร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ

- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2557 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 32,400 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 CSR Recognition 2014

คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
รับมอบรางวัล CSR Recognition 2014
จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

จากภาพ
กัปตันนพพงศ์ รัตนชัยพรพันธ์ ผู้จัดการอาวุโส - Post Fixture และ คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
ณ งานมอบรางวัล CSR Recognition 2014
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

มอบทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีประจำปี 2557

ในเดือนกันยายน 2557 บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 1,100,000 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา จากภาพแสดงนักเรียนทุนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายโคคา วิ. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล

จากภาพ: นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วย นายโคคาวี. สุคาการ์ ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสเอล ในวันจบการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี

การบริจาคโลหิต ปี 2557

บริษัทฯ จัดงานบริจาคโลหิตโดยความร่วมมือจากสภากาชาดไทยเป็นประจำทุกปี ในปี 2557 บริษัทฯ จัดงานบริจาคโลหิตทั้งสิ้น 2 ครั้งในเดือนมกราคม และ เดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 32,400 ซีซี

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

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

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน 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 โดยได้เปิดเผยไว้ในรายงานนี้ของบริษัทฯ และ 2) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบในการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและ

ข้อกำหนดต่างๆ 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 2557 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ **"รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ"** ในรายงานนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 วันที่ 30 มกราคม 2558 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในกล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2557 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มิได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรงหรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งหมดวาระในวันที่ 24 สิงหาคม 2557 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2557 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2557

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2557 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2557 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากรพระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่ง

ประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่า บริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 6 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 จำนวน 5 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง **“รายการที่เกี่ยวโยงกัน”** ในรายงานฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2557 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2557 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 2557 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2556: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 2 ครั้ง (ปี 2556: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 2 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ	**การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)**			
และกำกับดูแลกิจการ	**ปี 2557**		**ปี 2556**	
	การประชุมวาระปกติ	**การประชุมวาระพิเศษ**	**การประชุมวาระปกติ**	**การประชุมวาระพิเศษ**
1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	2/2	4/4	2/2
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	2/2	4/4	2/2
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	2/2	4/4	2/2

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2558 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) เป็นผู้สอบบัญชีแทนนางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต ซึ่งได้เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นระยะเวลา 5 ปีติดต่อกัน (ตั้งแต่ปี 2553 จนถึงปี 2557) ครบตามวาระสูงสุดตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
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 ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2558 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2557: 1.90 ล้านบาท)

แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2557 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2558 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.40 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง: จำนวน 3.36 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี ได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.31 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.31 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวมด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.60 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.60 ล้านบาท)

12. รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

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 2557 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 2.04 ล้านบาท (ปี 2556: 1.93 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอก ในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2558 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2557

2. ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตั๋วเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิต้า ชาห์ และ นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากค่าตั๋วเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตั๋วเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตั๋วเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตั๋วเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตั๋วเครื่องบินจากบริษัทดังกล่าวจำนวน 12.68 ล้านบาท (ปี 2556: 11.43 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.09 (ปี 2556: ร้อยละ 0.08) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตั๋วเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2557 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 ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดการนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการจัดการสำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจำนวน 0.97 ล้านบาท (ปี 2556: 0.91 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานการให้บริการ 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 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการจำนวน 1.44 ล้านบาท (ปี 2556: 1.42 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 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 และบริษัท

ย่อย และการประกันทรัพย์สินมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ได้ถูกเลือกมาให้บริการในเรื่องนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ จำนวนรวม 2.31 ล้านบาท (ปี 2556: 2.35 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2556: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการบริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

6. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท ควิดแลบ จำกัด

ความเกี่ยวโยงกัน

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

ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท ควิดแลบ จำกัด เป็นหนึ่งในคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะและได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการหลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จำนวนรวม 1.73 ล้านบาท (ปี 2556: 0.38 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.003) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2558 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท ควิดแลบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับ

บริษัท ควิดแลบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานการให้บริการของบริษัท ควิดแลบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับบริษัท ควิดแลบ จำกัด

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานนี้ของบริษัทฯ

ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

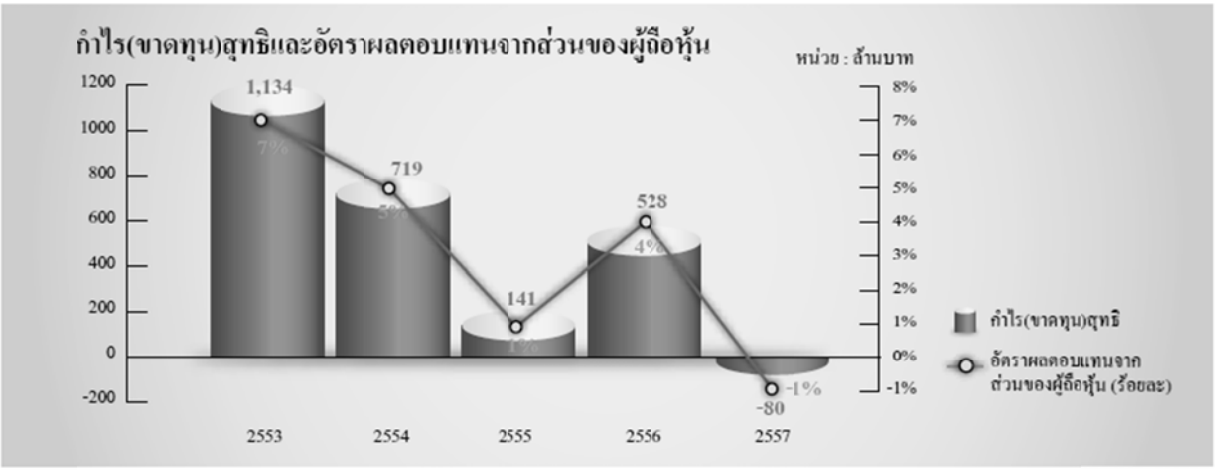
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

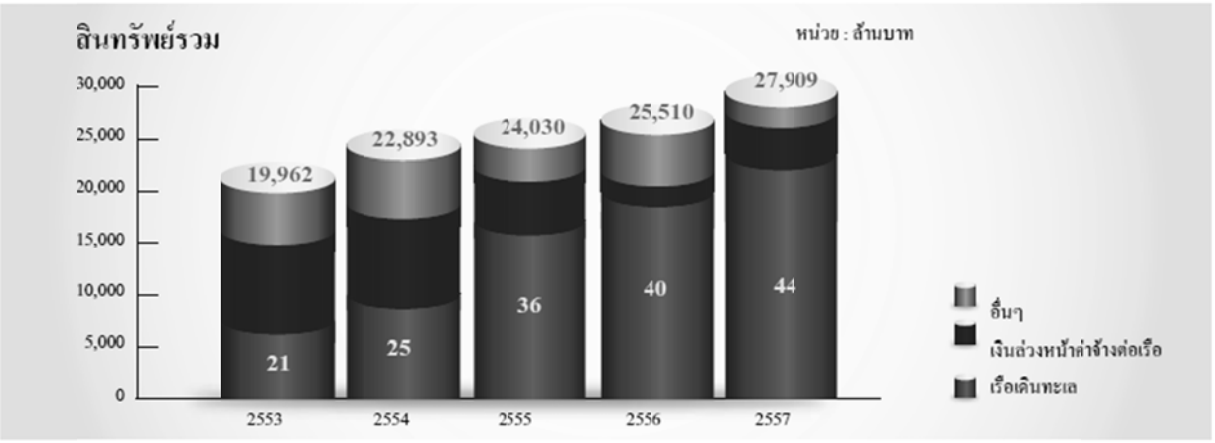
จุดเด่นทางการเงิน

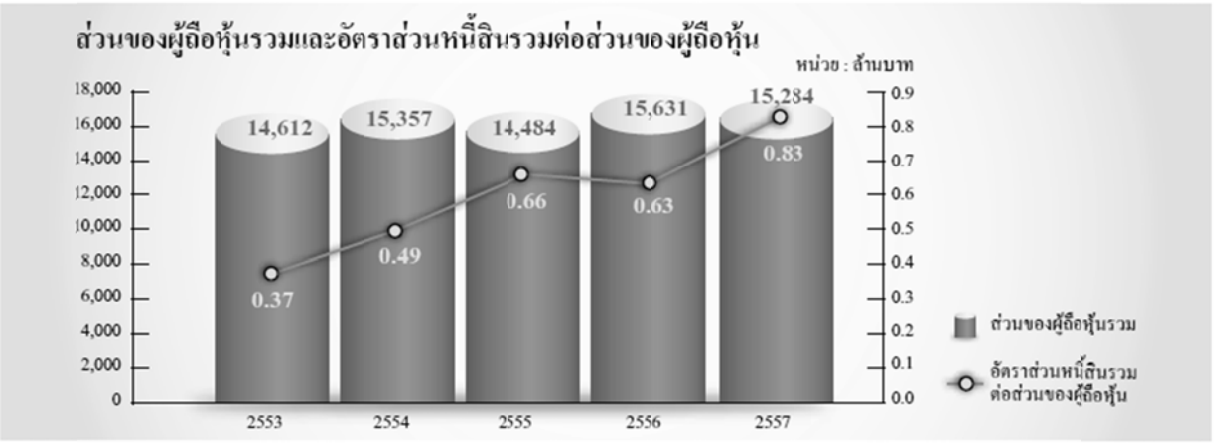
หน่วย : ล้านบาท

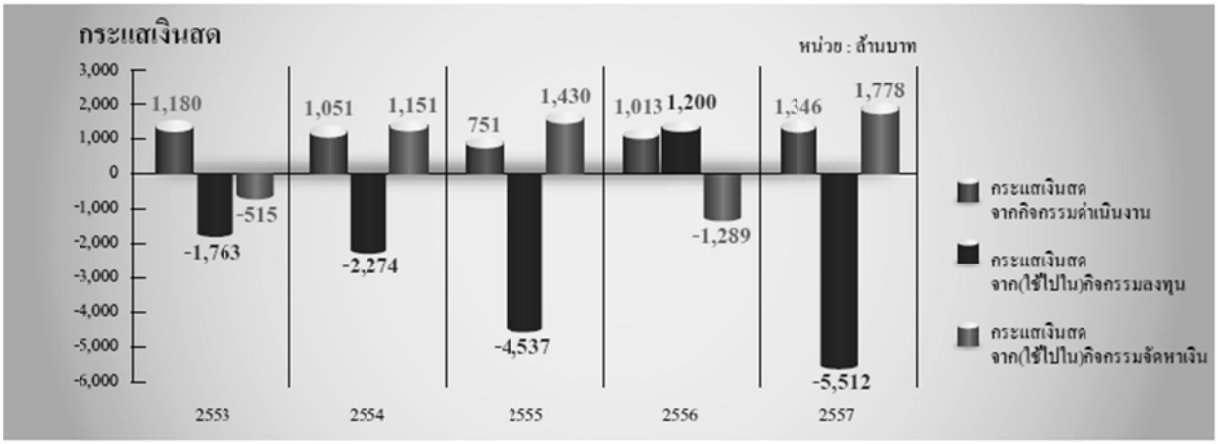
รายการ	2557	2556	2555	2554	2553 ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	3,857.64	3,487.54	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	2,723.61	2,385.93	2,045.64	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,851.42	1,471.71	1,441.90	1,745.63	2,055.00
รายได้รวม	**4,661.60**	**4,828.61**	**3,828.02**	**3,433.51**	**3,403.36**
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	3,480.13	3,187.80	2,770.11	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	1,267.08	1,136.72	910.30	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	7.63	31.58	(2.43)	7.64	18.66
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(77.98)	535.67	145.18	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.24	7.90	4.15	3.64	82.61
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	**(80.22)**	**527.77**	**141.03**	**718.52**	**1,133.73**
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,172.76	4,935.70	2,941.45	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,070.93	18,669.56	16,212.57	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	27,908.53	25,509.76	24,029.69	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,265.92	977.02	1,119.44	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,101.33	8,618.85	8,265.02	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	12,624.67	9,878.73	9,545.46	7,536.75	5,349.92
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	15,283.85	15,631.03	14,484.23	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,345.82	1,012.76	751.18	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.70	15.04	13.93	14.77	14.06
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.08)	0.51	0.14	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.20	0.40	0.40	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.30	0.40	0.45	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	40.47	38.15	41.34	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(1.72)	10.93	3.68	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(0.52)	3.51	0.95	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.30)	2.13	0.60	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.83	0.63	0.66	0.49	0.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	44	40	36	25	21

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554-2557


กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น
หน่วย : ล้านบาท
1,134
719
141
528
-80
7%
5%
1%
4%
-1%
2553
2554
2555
2556
2557
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ
อัตราผลตอบแทนจาก
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)


สินทรัพย์รวม
หน่วย : ล้านบาท
19,962
22,893
24,030
25,510
27,909
21
25
36
40
44
2553
2554
2555
2556
2557
อื่นๆ
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ
เรือเดินทะเล

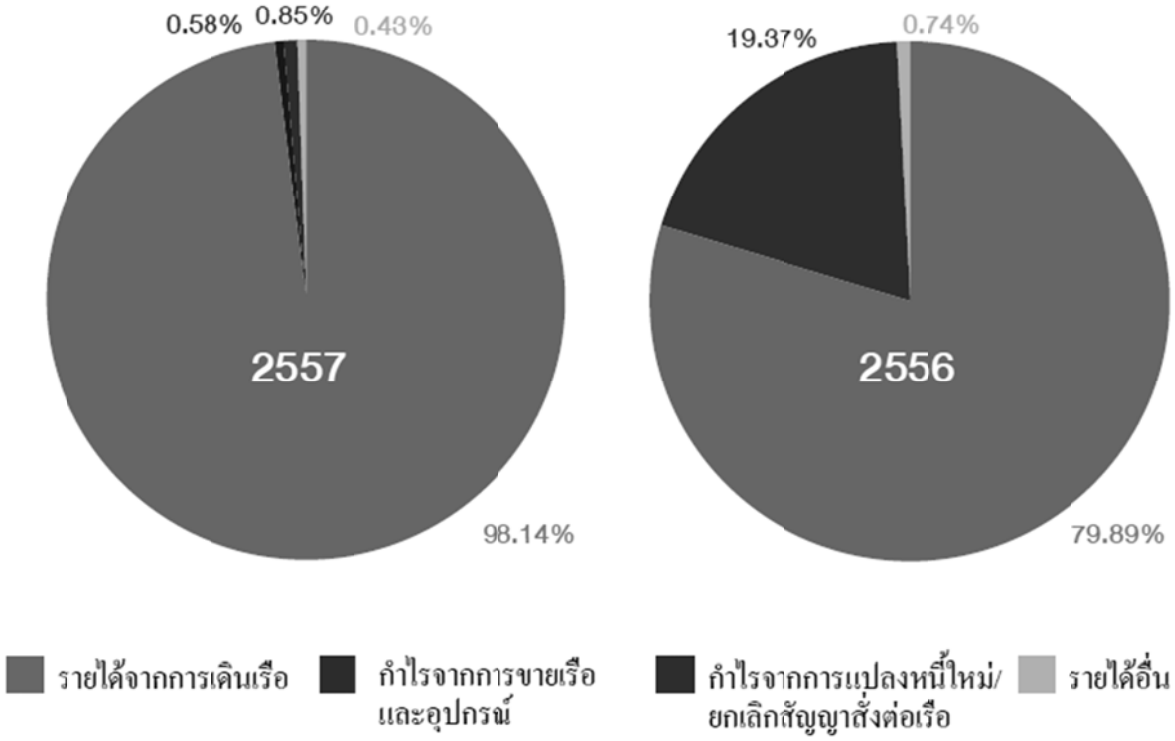

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น
หน่วย : ล้านบาท
14,612
15,357
14,484
15,631
15,284
0.37
0.49
0.66
0.63
0.83
2553
2554
2555
2556
2557
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
อัตราส่วนหนี้สินรวม
ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น


กระแสเงินสด
หน่วย : ล้านบาท
1,180
-1,763
-515
1,051
-2,274
1,151
751
-4,537
1,430
1,013
-1,289
1,200
1,346
-5,512
1,778
2553
2554
2555
2556
2557
กระแสเงินสด
จากกิจกรรมดำเนินงาน
กระแสเงินสด
จาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน
กระแสเงินสด
จาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2557		2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	98.14	3,857.64	79.89
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	26.98	0.58	0.05	0.00
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	39.55	0.85	935.41	19.37
รายได้อื่น	20.04	0.43	35.51	0.74
รวมรายได้	**4,661.60**	**100.00**	**4,828.61**	**100.00**

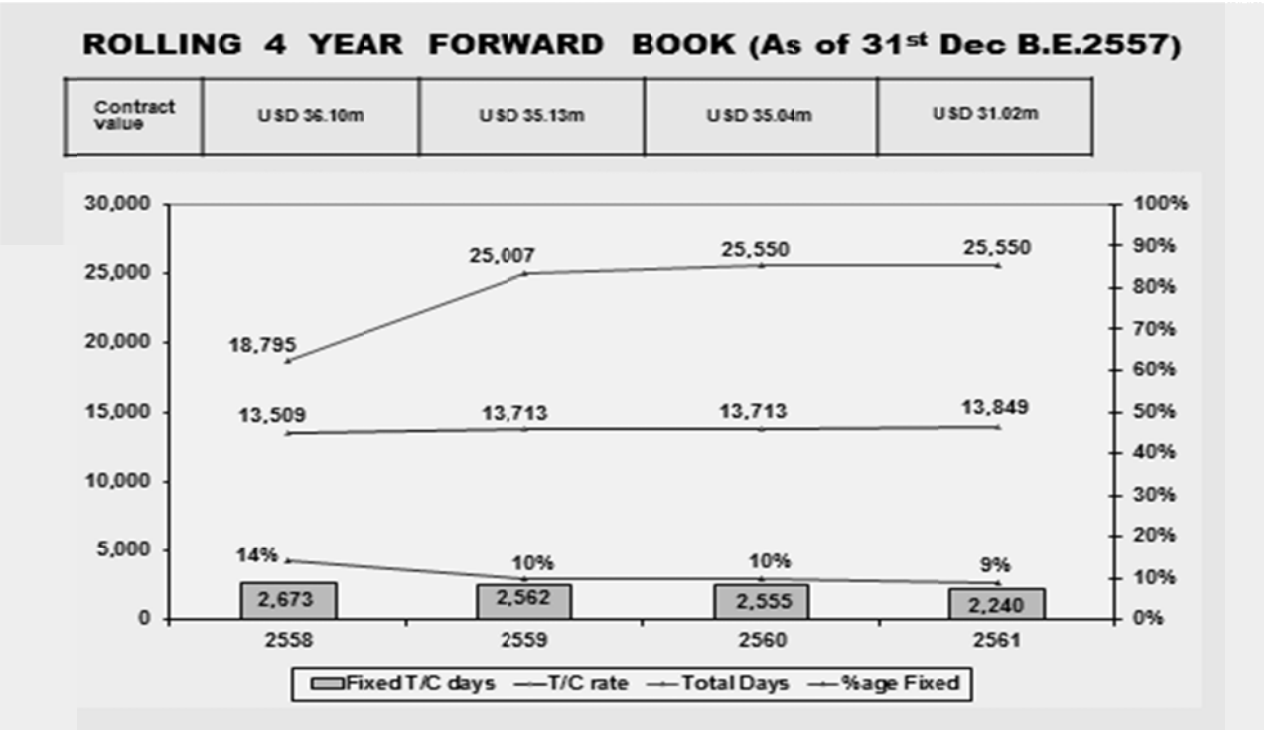


14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ดี ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซุปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซุปราแมกซ์ อีกทั้งบริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแม็กซ์ในปี 2557 โดยได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 20 ฉบับในกลุ่มเรือขนาดดังกล่าว ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2557 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาจึงคาดการณ์ว่าในปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งเราคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วๆนี้



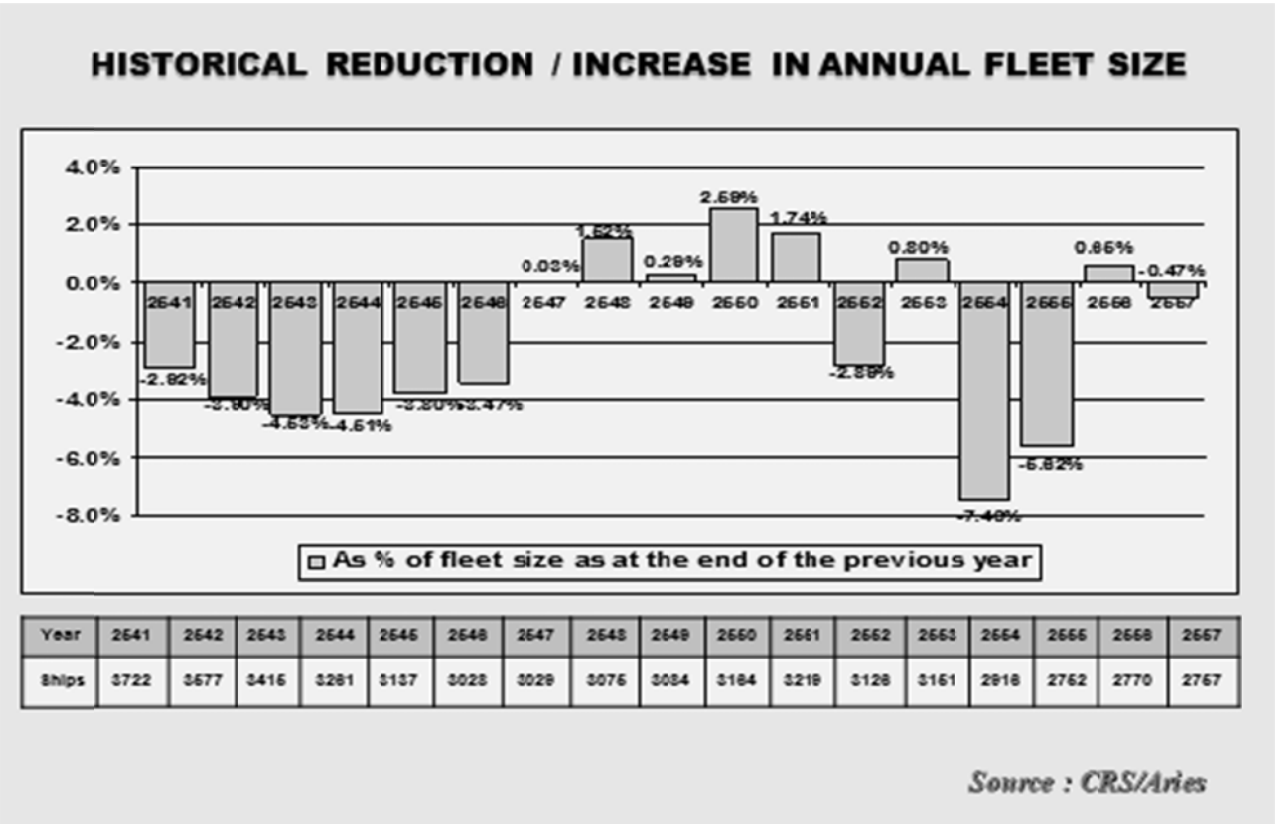
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 44 ลำ ณ สิ้นปี 2557 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในระหว่างปี 2558-2559 เรืออัลตราแม็กซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน

18 ลำ มีกำหนดรับเรือในปี 2558-2559 และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในเดือนมกราคม ปี 2558 โดยเรือที่กล่าวมาได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

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

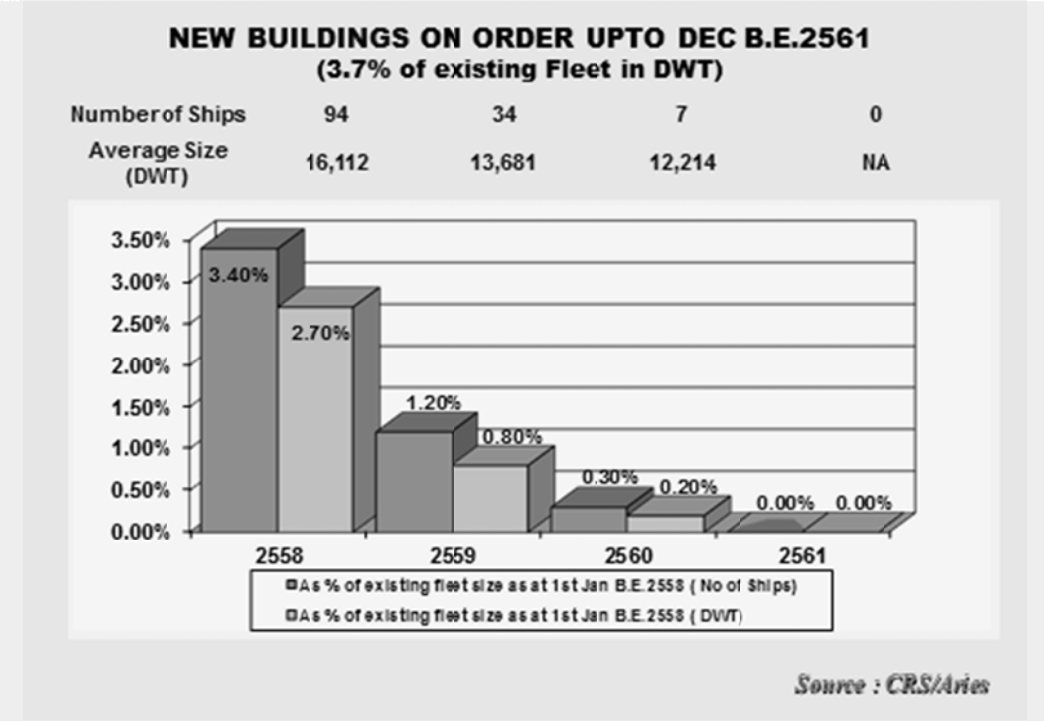
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

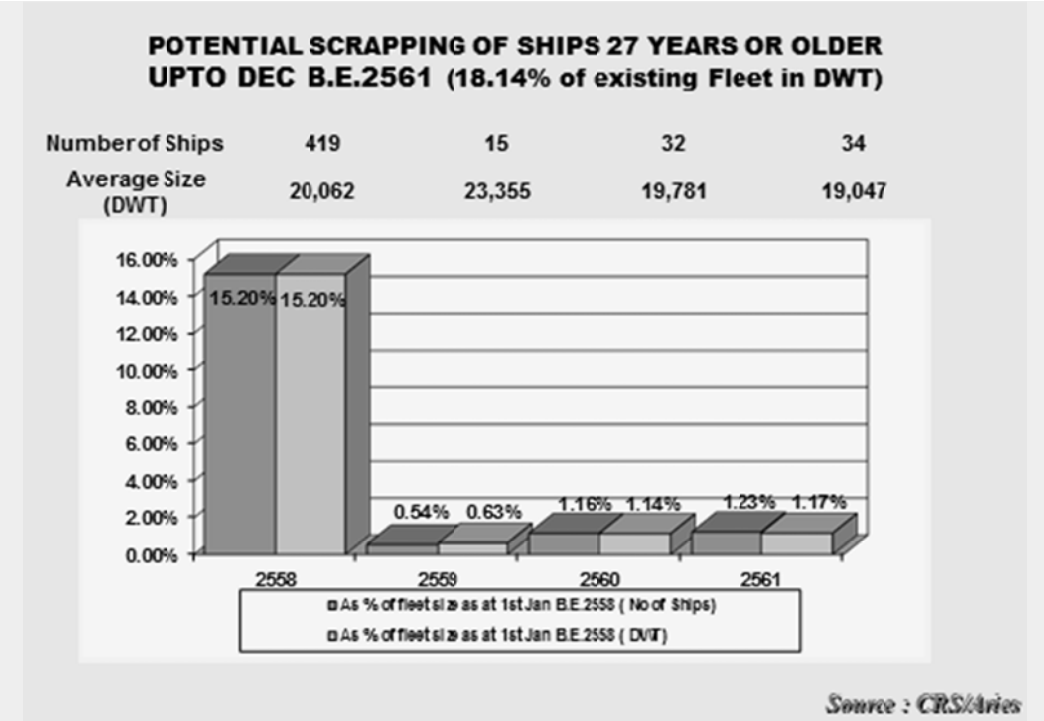


จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ดีในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ 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 ลำในช่วงปี 2557 อัตราการปลดระวางเรือไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมี

นัยสำคัญ แต่เนื่องจากปัจจัยความล่าช้าในการส่งมอบเรือ และอัตราการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงสิ้นปีส่งผลให้กองเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 13 ลำ



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2558 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้านี้ มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 17 ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 25 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลงจากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ในปี 2557 ตลาดค่าระวางเรือมีการชะลอตัวช่วงต้นปี และมีการฟื้นตัวของตลาดเป็นระยะๆตลอดปี แต่ ณ สิ้นปีตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการถดถอยของตลาดเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) อย่างไรก็ตาม ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอัตราการปลดระวางเรือจะสูงขึ้น เพื่อลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทาน

*โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับ**รายงานจากคณะกรรมการบริษัท**ที่แสดงในรายงานนี้*

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

ในปี 2550 และปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 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 ฉบับในปี 2554 และ 2 ฉบับในปี 2555 รายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 9 ฉบับในปี 2556 และรายการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 1 ฉบับ ในปี 2557 ทั้งนี้เนื่องจาก การส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำตามลำดับ

สัญญาการยกเลิก (Cancellation) เรือสั่งต่อใหม่จำนวน 1 ฉบับ สำหรับเรือเลขที่ 342 ซึ่งดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2557 มีดังนี้

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ในใบเสร็จรับเงินงวดสุดท้าย	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	29 กรกฎาคม 2557	342	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	15 กรกฎาคม 2557	629.69	39.55	19.37	1.23
กำไรจากการยกเลิกสัญญาต่อเรือ							629.69	39.55	19.37	1.23

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 หลังจากนั้น ในกรณีที่ 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 ปีแรกและจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

ค่าปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า รายละเอียดการชำระค่าปรับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

บริษัท	เรือ	วันที่เริ่มชำระค่าปรับตามสัญญา	ชำระถึงวันที่ส่งมอบเรือแก่ Charterer	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
บริษัท ABC One Pte. Ltd	คนยา นารี	1 พฤษภาคม 2557	31 ธันวาคม 2557	1,041,250
บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อภิญญา นารี	16 สิงหาคม 2554	15 เมษายน 2557	4,136,542
บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2556	3 กรกฎาคม 2557	2,198,542
บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ชัญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2557	1,005,656

(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 บริษัท ABC Two และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. (ABC Three) โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“อู่ต่อเรือ”) 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) ตารางที่ 1 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 ดังนั้น รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้ว 3 ลำ ในปี 2557 และ 1 ลำที่เหลือจะส่งมอบในเดือนมกราคม 2558 มีดังต่อไปนี้

(i) รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์ที่ได้รับมอบแล้วจำนวน 3 ลำ

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อกิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ชัญญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
เรือขนส่งซีเมนต์ - 3 ลำ				**63,409**		**72.38**

(ii) รายละเอียดการชำระเงิน งวดที่ 4 ของเรือขนส่งซีเมนต์ (ดนยา นารี)

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC One Pte. Ltd	ดนยา นารี	30 สิงหาคม 2556	6 มกราคม 2558	20,000	24,480,000	4,896,000	4,896,000	9,792,000
เรือขนส่งซีเมนต์ - 1 ลำ					**20,000**	**24,480,000**	**4,896,000**	**4,896,000**	**9,792,000**

หมายเหตุ: เรือดังกล่าวข้างต้นส่งมอบเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2557

3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือ มือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งต่อเรือ/ซื้อสัญญาเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดีนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 12 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 12 ลำกับอู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้

(ก)เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับสำหรับสั่งต่อเรือขนาดระวาง 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) รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวดและวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	BC385-11	25 พฤศจิกายน 2556	31 พฤษภาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	6,695,400	8,927,200
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	BC385-12	25 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600
เรือประเภทแฮนดี้ไซส์ - 2 ลำ					77,000	44,636,000	4,463,600	8,927,200	13,390,800

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	10%
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

(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. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130120	20 ธันวาคม 2556	31 สิงหาคม 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130121	20 ธันวาคม 2556	30 พฤศจิกายน 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
3	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130122	20 ธันวาคม 2556	28 กุมภาพันธ์ 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
4	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	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	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130124	20 ธันวาคม 2556	31 กรกฎาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130125	20 ธันวาคม 2556	31 ตุลาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
3	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130126	20 ธันวาคม 2556	31 มกราคม 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
4	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130127	20 ธันวาคม 2556	30 เมษายน 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
เรือประเภทอัลตร้าแม็กซ์ - 4 ลำ					253,380	109,910,000	800,000	15,686,500	16,486,500
รวม					407,880	197,750,000	1,600,000	28,062,860	29,662,860

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	1%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด	14%
งวดที่ 3	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 4	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

(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 และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
เรือประเภทอัลตรามัลซ์ - 2 ลำ					128,000	55,800,000	16,740,000	16,740,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 1	10%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 2	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

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

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
3	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
4	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
5	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
6	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14024B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
7	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14025B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
8	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14026B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
9	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
10	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 10 ลำ - Sainty Marine Corporation Ltd.					640,000	278,000,000	38,960,000	38,960,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 1	10%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 2	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130128	17 มีนาคม 2557	30 พฤศจิกายน 2558	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
2	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130129	17 มีนาคม 2557	15 มีนาคม 2559	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 2 ลำ - Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd.					126,690	55,800,000	8,370,000	8,370,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด	15%
งวดที่ 2	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 3	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมันต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ดี เมื่อบริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ (TC Rate) – ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขั้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ(Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจากธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (BTMU) และธนาคารอื่น 3 แห่ง

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

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกัน ฉบับที่ 3 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และในปี 2557 บริษัทฯ ไม่ได้ขอขยายระยะเวลาสินเชื่อ ทำให้วงเงินสินเชื่อนี้ถูกยกเลิกไปโดยอัตโนมัติ

5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศ อีก 2 แห่ง

ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (swap)จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงิน

ต้นของเงินกู้ดังกล่าว ในปี 2553 วงเงินกู้นี้ได้ถูกเบิกถอนจำนวน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และเงินกู้สกุลเงินไทยบาทนี้ได้ถูกแปลง โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท

ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (i) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะเรียกเงินกู้ส่วนนี้ว่า ส่วน C (Tranche C) (ii) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของส่วน C ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (iii) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยง เพื่อให้ครอบคลุมการ swapอัตราดอกเบี้ย และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

เงื่อนไขหลัก (หลังจากได้แก้ไขแล้ว) ของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า “ผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	:	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)
จำนวนเงินกู้	:	ส่วน A: เงินกู้สกุลไทยบาท จำนวน 1,502.35 ล้านบาท (ได้เบิกถอนแล้ว) ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ส่วน C: วงเงินกู้จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ วงเงินสำหรับป้องกันความเสี่ยง (Hedging Facility) จำนวนถึง 8.75 พันล้านบาท
วัตถุประสงค์	:	ส่วน A : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ ส่วน B : เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินต่างประเทศเข้าหรือโอนเงินออกในการดำนินธุรกิจเป็นปกติ สำหรับการปิดสถานะสัญญาที่เป็นเงินตราต่างประเทศตามอัตราตลาด ส่วน C : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ วงเงินสินเชื่อสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: เพื่อใช้ในความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทของส่วน A ที่เบิกถอนมา โดยการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้น (Principal swap) และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้นและดอกเบี้ย (cross currency swap)

ระยะเวลาเบิกเงินกู้	:	เงินกู้ส่วน A : ได้เบิกถอนหมดแล้ว เงินกู้ส่วน B, C และวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554
ระยะเวลาของสินเชื่อ	:	ส่วน A : 13 ปี นับจากเดือนธันวาคม 2552 ส่วน C : 12 ปี นับจากวันที่ได้มีการเบิกถอนครั้งแรก
ระยะเวลาการปลอดชำระคืนเงินต้น	:	ส่วน A : 12 เดือน นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ดังนั้นการจ่ายคืนเงินกู้จึงเริ่มขึ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ส่วน C : นับจากวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และสิ้นสุดในวันที่ 11 ธันวาคม 2554 การชำระคืนเงินต้น
อัตราดอกเบี้ย	:	วงเงินส่วน A : MLR (บาท) 3 เดือนลบร้อยละ 1 วงเงินส่วน C : LIBOR บวกร้อยละ 2.75 สำหรับ 5 ปีแรก หลังจากนั้น LIBOR บวกร้อยละ 2.85
การชำระคืนเงินต้น	:	เงินกู้ส่วน A : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ในระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ดังนั้นการชำระคืน จึงเริ่มขึ้นในวันที่ 30 ธันวาคม 2553 เงินกู้ส่วน C : ชำระเป็นรายไตรมาสจำนวน 44 งวดเท่าๆ กัน ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด จากวันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ส่วน C
ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน	:	ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอน
หลักประกัน	:	หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้ 1) ก่อนการเบิกถอน การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ 2) การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา 3) การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน 4) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้
ข้อตกลงของหลักประกัน	:	**ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:** จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของ จำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ **หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:** จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ
ข้อตกลงทางการเงิน	:	พีเอสแอล จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส โดย คำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาของพีเอสแอล ดังนี้ 1) อัตราส่วนหนี้สินต่อผลรวมส่วนของผู้ถือหุ้น (Maximum Debt / Total

Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;

2) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า (อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขในปี 2557 ให้ไม่เกิน 6 เท่าจนถึงธันวาคม 2558 หลังจากนั้นไม่เกิน 5 เท่า)
3) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ สำหรับเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ
4) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อย่างน้อย 1.1 เท่า (Minimum Debt Service Cover of 1.1 times)

ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน : บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใดๆ อันมีสาระสำคัญกับข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน A จำนวน 1,502 ล้านบาท หรือเท่ากับ 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 2 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน A มีวงเงินคงเหลือจำนวน 29.64 ล้านเหรียญสหรัฐ

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน C จำนวน 92 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน C มีวงเงินคงเหลือจำนวน 54.36 ล้านเหรียญสหรัฐ

บริษัทฯ (โดย 4 บริษัทย่อย) ได้ลงนามในสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (USD Interest Rate Swap) เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2555 และวันที่ 27 ธันวาคม 2555 สำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคงเหลือจำนวน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระดอกเบี้ยเป็นรายไตรมาสเช่นเดียวกับกำหนดการชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา สัญญาแลกเปลี่ยนดังกล่าวจะมีผลสำหรับดอกเบี้ยจ่ายหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

5.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจาก ธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) ("TBank")

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐกับ ธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) ("TBank") โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงเดือนมีนาคม 2555

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้	:	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) ("TBank")
วัตถุประสงค์	:	เป็นสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ ขนาดแฮนดี้ไซส์ หรือ ซุปราแมกซ์ ("เรือซื้อใหม่หลายลำ") หรือสำหรับใช้ชำระคืนราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯได้ซื้อในระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2555
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	:	LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ค่าธรรมเนียมอื่น	:	ร้อยละ 0.65 ของวงเงินกู้ เพื่อเป็นค่าธรรมเนียมการต่อวงเงิน

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ : ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2555

การชำระคืนเงินกู้ : เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนโดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 44 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน เริ่มตั้งแต่สิ้นเดือนมิถุนายน 2555

หลักประกัน : เงินกู้จะมีหลักประกันโดยหลัก ดังต่อไปนี้

1) ก่อนการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือบางลำที่ผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่าหลักประกันดังกล่าวไม่น้อยกว่าร้อยละ 167 ของเงินกู้ทั้งหมดในระหว่างการเบิกถอน
2) การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ซื้อ
3) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และในเงินได้จากเรือที่เป็นหลักประกัน
4) การจำนำหุ้นเป็นลำดับแรกของแต่ละบริษัทย่อยผู้กู้

ข้อตกลงทางการเงิน : ณ สิ้นไตรมาส ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ:

- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;
- อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย (Debt/EBITDA) ไม่เกิน 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) ;
- อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Debt/Total Shareholder's Equity) ไม่เกิน 2 ต่อ 1
- ดำรงเงินสดสำรองอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ ของบริษัทใดก็ได้ในกลุ่มของผู้กู้

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :

- ในระหว่างระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 167 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด
- หลังจากระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด

ข้อตกลงอื่นๆ :

- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม และ นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม และนายคูชรู คาลี วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้กู้ ทั้งนี้ไม่รวม ถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน

บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินกู้นี้ครบเต็มจำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ และ ณ สิ้นปี ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 28.41 ล้านเหรียญสหรัฐ

5.4 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่จากอู่ต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตันและเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์จำนวน 6 ลำโดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน) จากจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ
ผู้ค้ำประกัน	:	พีเอสแอล
ผู้ให้กู้	:	ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง
นายทะเบียน (Bookrunners) /	:	DNB

ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead Arranger (“MLA”) และ ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน Facility Agent and Security Agent

ผู้จัดการร่วม	:	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

<u>รายละเอียดสินเชื่อ</u>

วัตถุประสงค์	:	เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ **เรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์** เรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา **เรือขนสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์** เรือขนสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
วงเงินสินเชื่อสูงสุด	:	จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือ

ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้

สำหรับเรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

<u>การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน</u>

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

การชำระคืน : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

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

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

วันครบกำหนด : 10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

<u>ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม</u>

อัตราดอกเบี้ย : จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

ระยะเวลาดอกเบี้ย : ทุก 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน : ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

หลักประกัน : ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม

ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ

ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการสั่งต่อเรือของพีเอสแอล

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก

ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม

ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ

จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย

ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน

ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกกันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

<u>ข้อตกลงต่างๆ</u>

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

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

ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

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

มูลค่าเรือขั้นต่ำ - คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมีมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่นๆ : **เงินปันผล** - ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้กู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

การเป็นบริษัทจดทะเบียน - พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ในระหว่างปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ สำหรับเรือดังต่อไปนี้

ปี	เลขที่เรือ	จำนวนเงินกู้ที่ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ)	รวม (เหรียญสหรัฐ)
2554	329	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	330	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	313	15,199,999	15,200,001	30,400,000
2554	331	0	2,400,000	2,400,000
2554	333	11,999,998	12,000,002	24,000,000
รวม		**51,199,993**	**53,600,007**	**104,800,000**
2555	315	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	316	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	336	0	24,000,000	24,000,000
2555	334	0	5,600,000	5,600,000
2555	335	0	9,500,002	9,500,002
2555	347	7,599,999	22,800,001	30,400,000
รวม		**22,799,997**	**107,500,005**	**130,300,002**
2556	348	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	349	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	337	0	24,000,000	24,000,000
2556	338	11,999,998	12,000,002	24,000,000
รวม		**27,199,996**	**81,600,004**	**108,800,000**
รวมทั้งหมด		**101,199,986**	**242,700,016**	**343,900,002**

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้ และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (หลังการชำระคืน/การชำระคืนก่อนกำหนด) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อคงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (อนัญญา นารี)	21,600,000	21,600,000	14,203,509
334 (เบญจมาศ นารี)	18,400,000	18,400,000	10,728,421
335 (จินตนา นารี)	14,499,998	14,499,998	12,808,332
รวม	**54,499,998**	**54,499,998**	**37,740,261**

5.5 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท ABC Two Pte. Ltd.) และ บริษัทABC Three Pte. Ltd. บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ABC Company) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 50 ณ ขณะนั้น ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกลำละ 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นทุนของ ABC Company จาก Varada Marine Pte.Ltd. ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำรายการซื้อขายครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ใน ABC และบริษัทย่อยทั้งหมดของ ABC

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 45,600,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้ : ABC Two Pte. Ltd. และ/หรือ ABC Three Pte. Ltd. (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท ABC Company

ผู้ให้กู้ : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ตัวแทนสินเชื่อ : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ตัวแทนหลักประกัน : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วัตถุประสงค์ : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ

จำนวนเงินกู้ : วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 45,600,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวน

เงินกู้") ทั้งนี้ ไม่ว่าจะรวมหรือแยกกัน จะประกอบไปด้วย

1. วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือ 2 ลำ ไม่เกินวงเงิน 22,800,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ ("เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำ" และ "เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ") และ
2. เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ ประกอบไปด้วยวงเงินสินเชื่อ 2 ส่วน ("เงินกู้แต่ละส่วน")

เงินกู้แต่ละส่วน : เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 17,100,000 หรือ ร้อยละ 60 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 3 ครั้ง

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 22,800,000 หรือ ร้อยละ 80 ของมูลค่าตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ : เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำโดยรวมกันหรือแยกกันได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือของเรือแต่ละลำ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม

อัตราดอกเบี้ย : US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน : ร้อยละ 1.2 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

การเบิกเงินกู้ :	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ	**เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืนเงินกู้ :	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** เงินต้นของเงินกู้ของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ380,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรกหลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน7,980,000 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน :	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือแต่ละลำ; ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก	**เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ;

ของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด; • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้กู้ที่ถือโดยบริษัท ABC; • การค้ำประกันจากบริษัท ABC; • การค้ำประกันจากบริษัท ABC	• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน; • การค้ำประกันจากบริษัท ABC; • การค้ำประกันจากบริษัท ABC ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลงทางการเงิน : จากวันที่ได้รับมอบเรือผู้กู้แต่ละรายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงตลอดเวลาของสัญญาเงินกู้ คือ

1. ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio, "DSCR") ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
2. อัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข้อตกลงอื่นๆ : ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับดังกล่าวข้างต้น โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและการเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำกล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 ("เรือ") ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือ ซึ่งได้สั่งต่อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ (เรือหมายเลข379และ380) ที่เคยสั่งต่อกับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป

จำนวนเงินกู้ : วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ

เงินกู้แต่ละส่วน : จำนวนเงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

การชำระคืนเงินกู้	:	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน	:	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	**เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 38.52 ล้านเหรียญสหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 37.56 ล้านเหรียญสหรัฐ

5.6 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์และ DNB Asia Ltd.

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัทโอเอส ดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 9 พีทีอี ลิมิเตด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือสั่งต่อใหม่ ประเภทซุปราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ลำซึ่งบริษัท SPCs ได้สั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Guoyu ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในปี 2555 บริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้รับเรือทั้ง 4 ลำตามลำดับ

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

ผู้กู้ / เจ้าของเรือ	:	บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด)

		บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 พีทีอี ลิมิเตด)
ผู้ให้กู้	:	ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”)
ผู้ให้บริการ Swap	:	ING และ DNB
ตัวแทนผู้ให้กู้	:	ING
ตัวแทนหลักประกัน	:	DNB
ผู้ค้ำประกัน	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“พีเอสแอล”)
วัตถุประสงค์	:	สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือสั่งต่อใหม่ จำนวน 4 ลำ ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดดเวทตัน คือจำนวนรวม 106,200,004 เหรียญสหรัฐ (คิดเป็น 26,550,001 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ต้นทุนรวมดังกล่าว ประกอบด้วย 1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญสหรัฐ และ 2) ราคารวมของสัญญาสั่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ 3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญสหรัฐ
วงเงินสินเชื่อ	:	สูงสุดจำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ แบ่งออกเป็นส่วนๆสำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้ **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ** จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ** จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่าราคาใดจะต่ำกว่า **วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้** ING จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ DNB จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย	:	USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส
วันครบกำหนด	:	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้และการเบิกถอนสินเชื่อ	:	**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ** นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตาม สัญญาสั่งต่อเรือ	**วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ** ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	:	**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ** วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ** สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วน ลดลงเป็นศูนย์
หลักประกัน	:	**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ** ● จำนำหุ้นของผู้กู้ ; ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/ สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ; ● โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ; และ ● การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน	**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ** ● การจำนำหุ้นของผู้กู้ ; ● การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก; ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา; ● การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน; ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; ● การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และ หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน : ผู้ค้ำประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ

ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1;

ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) และ

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทพรีเชียสเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ : เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่นๆ :

- ผู้ค้ำประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม และนายมูนีรมอยนูดดิน ฮาชิม และนายคูชรู คาลี วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้ำประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญาหรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ในระหว่างปี 2555 ผู้กู้ (ตามลำดับ) ได้เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 53.2 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับเรือจำนวน 3 ลำ และต่อมาได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือลำที่ 4 ในเดือนมกราคม 2556 จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ทั้งสิ้น จำนวน 71.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน วงเงินสินเชื่อนี้ได้ปิดการเบิกถอนแล้ว

ตารางต่อไปนี้แสดงจำนวนเงินกู้ที่มีการเบิกถอนสำหรับเรือแต่ละลำ และเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

ชื่อเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้ที่เบิกใช้	เงินกู้คงเหลือ
อภิรดี นารี	18,200,000	18,200,000	15,014,000
บารนี นารี	17,000,000	17,000,000	14,168,000
ชญานี นารี	18,000,000	18,000,000	15,168,000
ดารณี นารี	18,000,000	18,000,000	15,522,000
รวม	**71,200,000**	**71,200,000**	**59,872,000**

5.7 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสอง จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนี้

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้	:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM")
วัตถุประสงค์	:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือสั่งต่อใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือดังต่อไปนี้ (1) อายุของเรือแต่ละลำต้องไม่เกิน 15 ปี; และ (2) ขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 18,000 เดทเวทตัน
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินกู้รวมไม่เกิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	:	LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน	:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือทั้งหมด สำหรับ 5 ปีแรกหลังจากการเบิกเงินกู้ครั้งแรก
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2555
การชำระคืนเงินกู้	:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 8.5 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 34 งวดเป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	:	การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	:	ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ● อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; ● อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่

เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)

- อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :
- เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย
- ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

ข้อตกลงอื่นๆ :
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้นหรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระแล้ว

ในระหว่างปี 2555-2556 บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ) แต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อซื้อเรือ จำนวน 5 ลำ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อคงเหลือจำนวน 51.76 ล้านเหรียญสหรัฐ

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้นี้ โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 35.18 ล้านเหรียญสหรัฐ จากวันที่ 30 ธันวาคม 2556 ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557 บริษัทฯได้ยกเลิกสัญญาเงินกู้นี้ในปี 2557

5.8 วงเงินสินเชื่อใหม่ จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (ABC Four Pte. Ltd.) ("บริษัทย่อย") ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ

ผู้กู้ : บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด ("บริษัทย่อย") ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ("ABC")

ผู้ให้กู้ : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ตัวแทนสินเชื่อ : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ตัวแทนหลักประกัน : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	:	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
วัตถุประสงค์	:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่ จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)
เงินกู้แต่ละส่วน	:	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ **<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง **<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม
อัตราดอกเบี้ย	:	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

การเบิกเงินกู้	:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน	:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก	**<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก

	ของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้กู้ที่ถือโดย ABC • การค้ำประกันจากบริษัทฯและ ABC	• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน • การค้ำประกันจาก ABC และ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลงทางการเงิน: : ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องดำรงรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด

ข้อตกลงอื่นๆ: : จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯและผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ

5.9 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (ABC One Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.58 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ

ผู้กู้ : บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทแม่”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์

ผู้ให้กู้ : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ตัวแทนสินเชื่อ : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ตัวแทนหลักประกัน : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	:	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
วัตถุประสงค์	:	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่ จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 (“เรือ”) ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)
เงินกู้แต่ละส่วน	:	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ ● เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ● เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,584,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม
อัตราดอกเบี้ย	:	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
การเบิกเงินกู้	:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ **<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	:	**<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u>** ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ **<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u>** เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	:	**เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ** ● การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก **เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ** ● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก

ของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด
- การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้กู้ที่ถือโดยบริษัทแม่
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัทแม่

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน
- การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลงทางการเงิน: : ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

ข้อตกลงอื่นๆ: : จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 4.90 ล้านเหรียญสหรัฐ

5.10 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผู้กู้ : บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด

ผู้ให้กู้ : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)

วัตถุประสงค์ : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือสั่งต่อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวทตัน

จำนวนเงินกู้ : วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง

อัตราดอกเบี้ย : LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน	:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
การชำระคืนเงินกู้	:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	:	● การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ ● การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	:	ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี บริษัทฯจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ: ● อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; ● อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า); ● อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	:	● เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย ● ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 43.84 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือ 2 ลำ (อินทิรา นารี และอิสรา นารี)

5.11 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ ("ธนาคาร NordLB")

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร NordLB เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางราย ซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	:	ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)
ตัวแทนสินเชื่อ	:	ธนาคาร NordLB
ตัวแทนหลักประกัน	:	ธนาคาร NordLB
วัตถุประสงค์	:	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินกู้สูงสุด 41.85 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 1) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ 2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	:	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	:	● การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ● การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ● การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากอู่ต่อเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1

ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :
- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

ข้อตกลงอื่นๆ :
- พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้

5.12 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ("ธนาคาร DNB") และ ธนาคาร Export-Import Bank of China ("ธนาคาร CEXIM")

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดแฮนดี้ไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผู้กู้ : บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ("บริษัทย่อยผู้กู้") โดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ

ผู้ให้กู้ : ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)

ตัวแทนสินเชื่อ : ธนาคาร DNB

ตัวแทนหลักประกัน : ธนาคาร DNB

วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแต่ละลำดังต่อไปนี้ ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)

เรือลำดับที่	**เดทเวทตัน**	**ผู้ขาย**
เรือลำดับที่ 1	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 2	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 3	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 4	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 5	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 6	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 7	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 8	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 9	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 10	64,000	Sainty

จำนวนเงินกู้ : วงเงินกู้สูงสุด 200 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็นดังต่อไปนี้

: **เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ

ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ(1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ

ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ

ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ

ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ

ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ

อัตราดอกเบี้ย : US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน : ร้อยละ1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

วันครบกำหนด : (1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ : จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้

(ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1

(ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2

(ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4

(ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6

(จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8

(ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10

การชำระคืนเงินกู้ :

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจากระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี ดังนี้

ก. 278,975 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2
ข. 348,333 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9
ค. 342,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6
ง. 348,717 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10

โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ ส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบกำหนด

หลักประกัน : **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

- โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด และ
- โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
- การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้
- การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1

ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ ซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :

- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

ข้อตกลงอื่นๆ :

- พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้ในส่วนวงเงินสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 1.12 ล้านเหรียญสหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 1.12 ล้านเหรียญสหรัฐ

5.13 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 13.50 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ("KTB")

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ5 บริษัทย่อย (ได้แก่ บริษัท พรีเชียส ซีส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส สตาร์ส จำกัด บริษัท ฮิลส์ จำกัด บริษัท พรีเชียส เมาน์เท่นส์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส รีสอร์ทส์ จำกัด) ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระค่าต่อเรือในช่วงก่อนรับมอบเรือภายใต้สัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 13.50 ล้านเหรียญสหรัฐโดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่มซึ่งจะชำระเป็นรายเดือน

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม วันครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

จำนวนเงินกู้	:	13,500,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	:	การเบิกขั้นต่ำ จำนวน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มในสัดส่วนทีละ 100,000 เหรียญสหรัฐ แต่ไม่เกินค่าต่อเรือที่ต้องจ่ายชำระ โดยมีกำหนดเบิกถอนภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญากู้ยืมเงิน
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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้

5.14 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 42 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas (ธนาคาร BNP")

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร BNP ("สัญญา") เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปเมื่อเดือนมีนาคม 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านเหรียญสหรัฐ ("สัญญา")

ผู้กู้	:	บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ ("บริษัทย่อยผู้กู้")
ผู้ให้กู้	:	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	:	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	:	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	:	เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ("เรือแต่ละลำ" หรือ "เรือทุกลำ") กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	:	วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ ("เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ" หรือ "เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ") ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 1) 21 ล้านเหรียญสหรัฐ 2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	:	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ มีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) กล่าวคือ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ

350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7 ล้าน เหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ

หลักประกัน :
- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
- การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้
- การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวม เป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

ก. อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1

ข. อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ

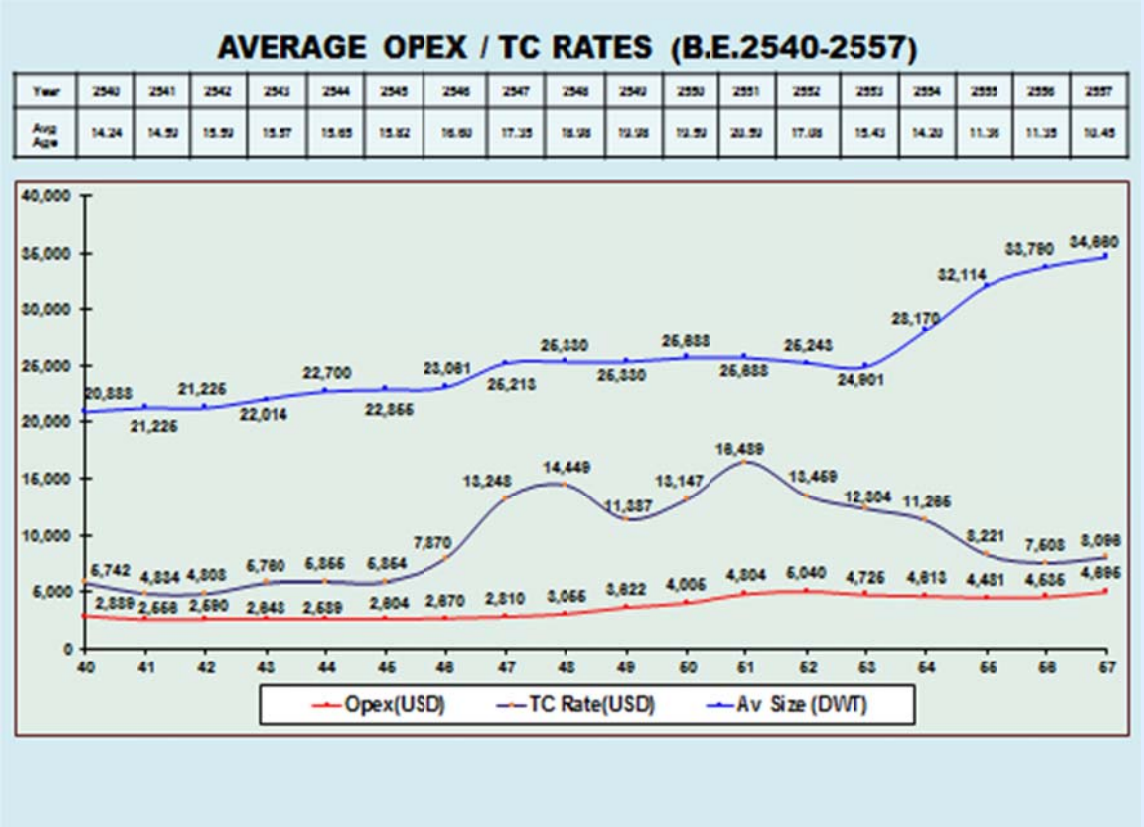
ค. ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :
- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

ข้อตกลงอื่นๆ :
- พีเอสแอลจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อนี้

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตั้งแต่ต้นปี 2557 ดัชนีค่าระวางเรือเริ่มชะลอตัว แต่กลับมาฟื้นตัวในช่วงปลายไตรมาสแรกของปี 2557 หลังจากนั้นดัชนีปรับลดลง และยังคงอยู่ในระดับต่ำจนถึงสิ้นปี 2557 ซึ่งดัชนีค่าระวางเรือปิดที่ 782 จุด ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2557 เท่ากับ 1,105 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2556 เท่ากับ 1,206 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2557 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในขณะที่เรือประเภทอื่นๆ ส่วนใหญ่คงที่ ยกเว้นในไตรมาส 3 เมื่อค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ มีแนวโน้มเดียวกันกับเรือขนาดเคปไซส์ และยังคงอยู่ในระดับต่ำ บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการปรับกองเรือที่ดีขึ้น และเป็นเพราะการทำสัญญาให้เช่าเรือบางลำในอัตราที่สูงในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2556 ซึ่งส่งผลอย่างเห็นได้ชัดในครึ่งแรกของปี 2557 เมื่อตลาดค่าระวางอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 522 เหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งสูงกว่าปี 2557) เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 470 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

(จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,062	2,039	2,220
ค่าเสบียงคลัง	173	175	177
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	334	199	251
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	**2,569**	**2,413**	**2,648**
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	306	259	233
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	314	232	226
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	**620**	**491**	**459**
ค่าอะไหล่	363	232	242
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	408	126	146
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	**771**	**358**	**388**
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้า และบุคคลที่สาม	231	193	182
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	233	204	177
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	**464**	**397**	**359**
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	26	10	10
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	561	279	273
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	211	65	88
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	**798**	**354**	**371**
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	**5,222**	**4,013**	**4,225**

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2557 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุนและเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 มีเพิ่มขึ้นเมื่อ

เปรียบเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน "ผันแปร" นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลงเนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายมีจำนวนลดลง เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯในปีนี้

- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการปรับเงินเดือนของลูกเรือให้อยู่ในระดับเดียวกันกับมาตรฐานสากล ซึ่งน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- ต้นทุนของค่าชิ้นส่วนอะไหล่เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้นของชิ้นส่วนอะไหล่ที่จำเป็นสำหรับใช้ในเรือที่ได้ติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัย
- เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย และทำให้ราคาต้นทุนของวัสดุสิ้นเปลืองอื่นเพิ่มขึ้น
- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยในปี 2557 ต่ำกว่าปี 2556 มาจากการลดค่าเบี้ยของผู้ให้ประกันภัยเนื่องจากประวัติย้อนหลังที่ดีของกองเรือ (โดยเฉพาะค่าเบี้ยประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร – H&M)

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	156.72	143.34
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	101.41	117.76
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*	**28.48**	**41.61**
ค่าเสื่อมราคา*	28.44	31.24
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	0.04	10.37
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	14.88	15.37
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(14.84)	(5.00)
กำไรอื่นที่มิใช่กำไรจากการดำเนินงาน	32.58	2.53
กำไร(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	**17.74**	**(2.47)**
ภาษีเงินได้	0.25	0.07
กำไร(ขาดทุน) สุทธิ	**17.49**	**(2.54)**

งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.12	2.90
เรือ (ราคาทุน)	764.44	892.48
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	20.61	20.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	89.65	16.23
สินทรัพย์หมุนเวียน	150.42	35.58
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	42.06	121.78
สินทรัพย์รวม	**777.41**	**846.66**
เงินกู้มีหลักประกัน	262.66	336.78
หนี้สินหมุนเวียน	29.78	38.40
หนี้สินไม่หมุนเวียน	8.62	7.81
รวมหนี้สิน	**301.06**	**382.99**
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	**476.36**	**463.67**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.46	0.45
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	2%	0%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	4%	-1%
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	5.05	0.93
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.59	0.73
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.63	0.83
เงินกู้/ EBITDA**	4.32	5.98
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้**	2.58	1.36
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	1.91	2.71
ผลตอบแทนจากเงินปันผล***	2%	2%

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มี

การเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

*** ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 156.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (gain on novation) ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 30.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2556 เป็น 143.34 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1.23 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 101.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 117.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 42 ลำในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 39 ลำในปี 2556 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้เพิ่มขึ้นจาก 28.48 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 41.61 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 ในขณะเดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปี 2556

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 28.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 31.24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งในระหว่างปี 2557 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 5 ลำและขายเรือไป 1 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 14.88 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 15.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2557 สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่จำนวน 5 ลำในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงหนี้สินหมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.13 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจาก ขาดทุนจากการดำเนินงานที่ลดลง 5.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 14.84 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 อย่างไรก็ดีกำไรอื่นที่มิใช่กำไรจากการดำเนินงาน ได้ลดลงจาก จำนวน 32.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2556 เป็นจำนวน 2.53 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 จากการลดลงของรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2556 เป็น 0.07 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

ทำให้บริษัทฯ ขาดทุน จำนวน 2.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 17.49 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2556

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2556		
	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	0	0	0
เงินลงทุนระยะยาว											
ISPL - Haldia	2,037,650	862,024	2,899,674	0	2,899,674	0	0	0	2,899,674	0	2,899,674
รวม	2,910,377	538,428	3,448,805	567,829	4,016,634	549,131	567,829	1,116,960	2,899,674	0	2,899,674

* 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

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย จำนวน 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 และปัจจุบันมีเงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด เท่ากับ 0.42 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลงจำนวน 114.84 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 73.42 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาและเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 18.08 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ในระหว่างปี 2556 มีรายการลูกหนี้อื่น จำนวน 25.47 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้ำประกันเมื่อบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับเรือหมายเลข 339 และ 378 ทั้งนี้ ในปี 2557 ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 2.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 3.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือในระหว่างปี 2557 ได้แก่ เรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 0.83 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 44 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือและการรับเรือในปี 2557 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.3

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จำนวน 10.72 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.93 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 2 ลำ จำนวน 13.76 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 4 ลำ และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ จำนวน 30.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 18.27 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.53 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ง)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 12 ลำ จำนวน 39.62 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.66 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) และสำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 8.61 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (จ)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ จำนวน 121.78 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 336.78 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 361.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ในช่วงต้นปี 2557 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 282.59 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย จำนวน 5.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 21.95 ล้านเหรียญ

สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 6.88 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 38.52 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 19.34 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 4.90 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 43.84 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1.12 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 0.07 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 5.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 301.06 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 382.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2557 จำนวน 9.66 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (0.30 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.49 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 463.67 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 12.69 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงเล็กน้อยจาก จำนวน 0.46 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2556 เป็นจำนวน 0.45 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2557

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

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสม ในระหว่างปี 2557 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2557 จำนวน 366.95 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายจากกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ที่ลดลง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ระดับหนี้สินของบริษัท อยู่ที่ 5.98 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ

สินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เท่ากับ 0.83 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จาก 0.63 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2557 อยู่ที่ 1.36 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 อยู่ที่ 2.71 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 4.42 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 22 จากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (“TC Rate”) และจำนวนเรือในปี 2557 ที่เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 กล่าวคือจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2557 มีจำนวน 42 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 39 ลำในปี 2556

ในระหว่างปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนและค่าใช้จ่ายในเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2557 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายจ่ายท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือในระหว่างปีและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38 มาเป็นร้อยละ 40 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) อย่างไรก็ดี กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือได้ลดลงจาก 935.41 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 39.55 ล้านบาท ในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และเนื่องจากการลดลงของกำไรอื่น ตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้รายได้รวมระหว่างปี 2557 ลดลงกว่ารายได้รวมปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น จำนวน 75.23 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 458.55 ล้านบาท ในปี 2556 เป็นจำนวน 499.62 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น จากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อซื้อเรือจำนวน 5 ลำในปี 2556 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกเงินกู้สำหรับการซื้อเรือจำนวน 5 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2557 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายสำหรับสินเชื่อมีหลักประกันใหม่ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8 ถึง หัวข้อที่ 5.13 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2557 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.1 5.5 และ 5.7

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,136.72 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 1,267.08 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งค่าเสื่อมราคามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากจำนวนเรือที่รับมอบในปี 2557 จำนวน 5 ลำ

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาทสำหรับปี 2557 ซึ่งในปี 2556 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 7.90 ล้านบาท สำหรับปี 2556 และจำนวน 2.24 ล้านบาท สำหรับปี 2557 เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับทั้งสองปี บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 39.55 ล้านบาทในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 935.41 ล้านบาทในปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาทสำหรับปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 527.77 ล้านบาทในปี 2556

8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2557 จำนวน 56.35 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 1,025.61 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจากที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน ทำให้สำหรับปี 2557 บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 26.00 ล้านบาท ซึ่งปี 2556 มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,562.27 ล้านบาท

8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลง จำนวน 3,762.94 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,406.78 ล้านบาท และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 593.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีรายการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้อื่น จำนวน 835.69 ล้านบาท เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้ำประกันจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ณ สิ้นปี 2557

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 79.29 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 13.26 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 26.97 ล้านบาท ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,014.21 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 288.90 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวน 158.07 ล้านบาท และเงินงวดที่เตรียมจ่ายสำหรับใช้ก่อนรับเรือจำนวน 73.57 ล้านบาทสำหรับเรือหมายเลข BC 385-11 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข) ซึ่งจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้า ณ สิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 11,101.33 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 11,913.30 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 225.26 ล้านบาท

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,255.89 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 621.04 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 160.40 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,407.49 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 36.56 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จากหลายวงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 3,481.38 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1.82 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย ซึ่งรวมการแปลงค่าทางการเงิน ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 182.39 ล้านเบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ณ สิ้นปี 2557 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 9,878.73 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 12,624.67 ล้านบาทในปี 2557

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 56.35 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 311.82 ล้านบาท (0.30 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2557 การลดลงสุทธิจำนวน 11.48 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 15,283.85 ล้านบาท ซึ่งลดลงเล็กน้อย จำนวน 347.17 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,560.08 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าปีก่อน 44% จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันในการเดินเรือและรายได้จากการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2557 เปรียบเทียบ

กับปี 2556 และหลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,354.82 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงินในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation)/การยกเลิกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 3 ฉบับเป็นจำนวน 1,454.28 ล้านบาท และกระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 5 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 3,433.21 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 3,585.55 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 5,511.84 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 3,481.38 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือหลายวงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนล่วงหน้าสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และเงินกู้จ่ายคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 225.26 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และ 5.7 ดังนั้น บริษัทจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 939.29 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 311.82 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,777.56 ล้านบาท

PRECIOUS SHIPPING PUBLIC COMPANY LIMITED

7th Floor, Cathay House,
8 North Sathorn Road,
Bangkok 10500, THAILAND
Mailing Address :
G.P.O. Box 915, Bangkok 10501, THAILAND

Tel : (662) 696-8800
Fax : (662) 236 7654, 633 8460
E-Mail: psl@ preciousshipping.com
Home Page :http://www.preciousshipping.com

Registration No. : 0107537000629

ส่วนที่ 4

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

"บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯขอรับรองว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และ กระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทฯได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทฯได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทฯได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มิชอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯได้มอบหมายให้ นายคูชรู คาลี วาเดีย เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของนายคูชรู คาลี วาเดีย กำกับไว้ บริษัทฯจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น"

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	กรรมการบริหาร	_____
2. นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	_____

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ		
นายคูชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	_____

เอกสารแนบ 1 : รายละเอียดประวัติคณะกรรมการบริษัท คณะผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

1. ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูชนิน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	13 กรกฎาคม 2543
อายุ	65 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)

นายธีระ วิภูชนิน (ต่อ)

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 สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
	2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
	3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน)
	4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)

นายธีระ วิภูชนิน (ต่อ)

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	บริษัท ไอร่า แอดไวเซอรี่ จำกัด
• บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการ สมาคมเจ้าของเรือไทย
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	68 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 (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อปี 2537)
• 2550 - 2554	ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)
อาชีพหลัก	บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์การอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
3 บริษัท	1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟีลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนดท์โฮเต็ล คอร์ปอเรชั่น จำกัด

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ (ต่อ)

- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง (800,000) หุ้น
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	61 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)	
62 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 62 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปี 2557)

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม (ต่อ)

• 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
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม เป็นพี่ชายของนายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร* (*พ้นจากการดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	
• 2537 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2534 – 2536	กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
• 2529 - 2534	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2524 - 2528	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิพปิ้ง จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม (ต่อ)

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง 94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม เป็นน้องชายของนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคูชรู คาลี วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	51 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)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

1 บริษัท	กรรมการ และกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)

นายคูชรู คาลี วาเดีย (ต่อ)

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยง* กับธุรกิจของบริษัทฯ

2 บริษัท	1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)
	2. กรรมการ บริษัท ดิ เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 292 - 293 ของรายงานประจำปี 2557

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

60 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 62 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปี 2557)
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายไจปาล มันสุขานี

ตำแหน่ง	กรรมการ* (*ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งใน คณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	64 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

นายไจปาล มันสุขานี (ต่อ)

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

62 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 61 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปี 2557)

• 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	280,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	10,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิต้า ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	34 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	
• 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007
• 2549	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 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 โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)

นางสาวนิชิต้า ชาห์ (ต่อ)

5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 291 - 293 ของรายงานประจำปี 2557

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

37 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1- 37 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปี 2557)
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

นางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	24 เมษายน 2550
อายุ	61 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/องค์การอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
2 บริษัท	กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)

นายกิริต ชาห์ (ต่อ)

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ *

6 บริษัท

1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ 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 291 - 293 ของรายงานประจำปี 2557

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

2 บริษัท

1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย
2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 62 และบริษัทร่วมที่ 63 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปี 2557)

• กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง ไม่มี

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง ไม่มี

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

นายกิริต ชาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	
• 2527	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
• 2524	วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
ประวัติการอบรม	
• 2546	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (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	
• 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)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา (ต่อ)

• 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 สมิทธ์ 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

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา (ต่อ)

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	
2 แห่ง	1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	47 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)

รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ

• 2556 – 2557	กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)
• 2556	ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯในการพิจารณารางวัลครูดีเด่นสาขาสังคมศาตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

• 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 โลจิสติกส์และการขนส่งคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2549 - ปัจจุบัน	รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2546 - 2549	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2535 - 2546	อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

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

รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ (ต่อ)

• 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	44 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) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
• 2554	หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2555	หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

• กรกฎาคม 2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการ Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2554 - 2557	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง

นายกำธร ศิลาอ่อน (ต่อ)

• 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	บริหารสายงานการผลิตและโลจิสติกส์ กลุ่มธุรกิจร้านอาหารและเบเกอรี่ บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	26 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 ไลฟ์ไซแอ็นซ์ 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	กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ*

5 บริษัท	1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ (ต่อ)

3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด* (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในหน้า 291 - 293 ของรายงานประจำปี 2557

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ชาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิต้า ชาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

2. ประวัติผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท

คณะผู้บริหาร

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

* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายชีลาล โกปินาธาน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	57 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	700,000 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ	66 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายนีลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	53 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	80,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	17,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	(5,000) หุ้น
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	58 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	70,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	20,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายกามาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
• 2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	15,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายนิชคานท์ โกรวิน ดีซาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	62 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายประชาน มหาลิงกัม

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ)
อายุ	51 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 ชิพ ปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	37,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	1,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	37,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	1,000 หุ้น

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	45 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต แห่งประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2536 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี 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 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายยิ่งยง กังแฮ

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	
• 2539 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2536 - 2539	ผู้สอบบัญชี บริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

<u>เอกสารแนบ 2 : รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม : ข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ</u>

รายชื่อกรรมการ / บริษัท	PSL	บ.ย่อย ที่ 1-34	บ.ย่อย ที่ 35, 36	บ.ย่อย ที่ 37	บ.ย่อย ที่ 38-40	บ.ย่อย ที่ 41, 43-52	บ.ย่อย ที่ 42	บ.ย่อย ที่ 51	บ.ย่อย ที่ 54	บ.ย่อย ที่ 55-59	บ.ย่อย ที่ 60	บ.ย่อย ที่ 61	บ.ย่อย ที่ 62	บ.ร่วม ที่ 63
(1) นายธีระ วิภูชนิน	X													
(2) นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	/													
(3) นาย คาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม	//	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	
(4) นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม	//													
(5) นายคูชรู คาลี วาเดีย	//	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	
(6) นายไจปาล มันสุขานี	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
(7) นางสาวนิชิต้า ชาห์	/	/	/	/										
(8) นายกิริต ชาห์	/												/	/
(9) นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	/													
(10) รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	/													
(11) นายกำธร ศิลาอ่อน	/													
(12) นายอิษฎ์ชาญ ชาห์	/													/
(13) นายนิรันดร์ สินธุภากร		/	/	/										
(14) นายสุรพงศ์ พุดเมือง		/	/	/										
(15) นายโรบิน เอช.เนดเดอร์ครูน			/											
(16) Priscille Koenig					/									
(17) Amit Gupta					/									
(18) Henry Charles Mytton Mills						/	/							
(19) Johan Oskar Kallsson							/							
(20) Anders Helge Kallsson							/							

รายชื่อกรรมการ / บริษัท	PSL	บ.ย่อย ที่ 1-34	บ.ย่อย ที่ 35, 36	บ.ย่อย ที่ 37	บ.ย่อย ที่ 38-40	บ.ย่อย ที่ 41, 43-52	บ.ย่อย ที่ 42	บ.ย่อย ที่ 51	บ.ย่อย ที่ 54	บ.ย่อย ที่ 55-59	บ.ย่อย ที่ 60	บ.ย่อย ที่ 61	บ.ย่อย ที่ 62	บ.ร่วม ที่ 63
(21) Shoumik Bose														/
(22) D M Shah														/
(23) Swapan Sadhan Bose														/
(24) Kishalay Bandopadhyay														/
(25) Thomas Tan Boon Yong									/					
(26) R G Ramachandran														/
(27) P. K. Jaiswal														/
(28) Ajaib Hari Dass						/				/				

หมายเหตุ 1) X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ // = กรรมการบริหาร

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น เฉพาะรายชื่อของบริษัทฯและบริษัทย่อยที่ผู้สอบบัญชีใช้ในการจัดทำงบการเงินรวม)

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	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

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุน จดทะเบียน	ทุนที่ออกและ เรียกชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
35	บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
37	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค
38	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (เมอริเซียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
39	บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
41	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิพปิ้ง พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท พรีเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเซียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเซียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
55	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
56	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
62	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
63	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	อินเดียนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

** (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)*

เอกสารแนบ 3 : รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

ประวัติหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย (หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน)

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	38 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
การฝึกอบรม	
ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน–กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “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)

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

นางสาวสิรสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล
อายุ	**31** 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 คณะนิติศาตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

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