แบบ 56-1

# แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี
# สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

## บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

| สารบัญ | หน้า | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| **ส่วนที่ 1 บริษัทที่ออกหลักทรัพย์** | | |
| 1. **ข้อมูลทั่วไป** | | |
| (1) ข้อมูลบริษัท | 1 | |
| (2) ชื่อ สถานที่ตั้ง และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น | 2 - 5 | |
| (3) บุคคลอ้างอิง | 6 | |
| 2. **ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ** | 7 - 15 | |
| 3. **ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม** | | |
| (1) การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ | 16 - 29 | |
| (2) ภาพรวมลักษณะของธุรกิจ และอุตสาหกรรมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย | 30 - 45 | |
| (3) โครงสร้างรายได้ | 46 | |
| 4. **การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์** | | |
| (1) ลักษณะบริการ | 47 - 49 | |
| (2) การตลาดและภาวะการแข่งขัน | 50 - 72 | |
| (3) การจัดหาบริการ | 73 | |
| 5. **ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ** | | |
| (1) ลักษณะของทรัพย์สิน | 74 - 75 | |
| (2) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554) | 75 | |
| 6. **ข้อพิพาททางกฎหมาย** | 76 | ไม่มีข้อพิพาท |
| 7. **โครงสร้างเงินทุน** | | |
| (1) หลักทรัพย์ของบริษัทฯ | 77 | |
| (2) ผู้ถือหุ้น | 77 | |
| (3) นโยบายการจ่ายเงินปันผล | 78 | |
| 8. **การจัดการ** | | |
| (1) โครงสร้างการจัดการ | 81 - 90 | |
| (2) การสรรหากรรมการและผู้บริหาร | 91 | |
| (3) ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร | 99 - 101 | |
| (4) การกำกับดูแลกิจการ | 91 - 109 | |
| (5) การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน | 110 | |
| (6) บุคคลากร | 111 - 113 | |
| (7) รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม | 114 - 122 | |
| (8) รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน | 123 - 132 | |
| 9. **การควบคุมภายใน** | 133 - 137 | |

| สารบัญ | หน้า | หมายเหตุ |
|---|---|---|
| **10. รายการระหว่างกัน** | | |
| (1) รายการระหว่างกัน | 138 - 141 | |
| (2) ความจำเป็นและความสมเหตุสมผล | 138 - 141 | |
| (3) แนวโน้มการทำรายการระหว่างกัน | 138 - 141 | |
| **11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน** | | |
| (1) ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป | 142 - 143 | |
| (2) คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน ของผู้บริหาร | 144 - 180 | |
| (3) ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี | 137 | |
| **12. ข้อมูลอื่น ๆที่เกี่ยวข้อง** | 181 | ไม่มี |
| **ส่วนที่ 2 การรับรองความถูกต้องของข้อมูล** | 182 | |
| **เอกสารแนบ 1 รายละเอียดประวัติคณะกรรมการบริษัท และคณะผู้บริหาร** | | |
| **เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย** | | |
| **เอกสารแนบ 3 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ** | | |

**ส่วนที่** 1. **บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**

## 1. ข้อมูลทั่วไป

### (1) ข้อมูลบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

| | |
|---|---|
| ชื่อบริษัท / ชื่อหลักทรัพย์ | ■ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) / PSL |
| กลุ่มอุตสาหกรรม / หมวดอุตสาหกรรม | ■ บริการ / ขนส่งและโลจิสติกส์ |
| ประเภทธุรกิจ | ■ Shipowner and Holding Company |
| ที่ตั้งของบริษัท | ■ เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 |
| โทรศัพท์ | ■ 662 696-8800 |
| โทรสาร | ■ 662 236 7654, 662 633 8460 |
| E-mail | ■ ir@preciousshipping.com |
| Website | ■ http://www.preciousshipping.com |
| ทะเบียนเลขที่ * | ■ 0107537000629 (เดิม เลขที่ บมจ. 309) |
| ทุนจดทะเบียน | ■ 1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท) |
| หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว | ■ 1,039,520,600 หุ้น (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท) |
| จำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง | ■ หุ้นสามัญ จำนวน 1,039,520,600 หุ้น |

**(2) ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น**

| ลำดับ | ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม | สกุลเงิน | ทุนจดทะเบียน | ทุนที่ออกและเรียก | สัดส่วนการถือหุ้น | ประเภทธุรกิจ | ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด | บาท | 250,000,000 | 250,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 2 | บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด | บาท | 230,000,000 | 230,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 3 | บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด | บาท | 260,000,000 | 260,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 4 | บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด | บาท | 230,000,000 | 230,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 5 | บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 6 | บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด | บาท | 234,000,000 | 234,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 7 | บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด | บาท | 99,000,000 | 99,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 8 | บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 9 | บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด | บาท | 105,000,000 | 105,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 10 | บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด | บาท | 175,000,000 | 175,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 11 | บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 12 | บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด | บาท | 205,000,000 | 205,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 13 | บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด | บาท | 144,000,000 | 144,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 14 | บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด | บาท | 366,000,000 | 366,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 15 | บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 16 | บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด | บาท | 74,000,000 | 74,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 17 | บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด | บาท | 379,000,000 | 379,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 18 | บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด | บาท | 73,000,000 | 73,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 19 | บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด | บาท | 76,000,000 | 76,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 20 | บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด | บาท | 96,000,000 | 96,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 21 | บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด | บาท | 80,000,000 | 80,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 22 | บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 23 | บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด | บาท | 80,000,000 | 80,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 24 | บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด | บาท | 200,000,000 | 200,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |

| ลำดับ | ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม | สกุลเงิน | ทุนจดทะเบียน | ทุนที่ออกและเรียก | สัดส่วนการถือหุ้น | ประเภทธุรกิจ | ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25 | บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด | บาท | 147,000,000 | 147,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 26 | บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด | บาท | 217,000,000 | 217,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 27 | บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 28 | บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 29 | บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 30 | บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 31 | บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 32 | บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด | บาท | 71,100,000 | 71,100,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 33 | บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด | บาท | 68,100,000 | 68,100,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 34 | บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด | บาท | 170,000,000 | 170,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ | |
| 35 | บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด | บาท | 6,000,000 | 6,000,000 | 69.99 | คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ | บจ.เนดโก เอเยนซี่ (30%) |
| 36 | บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด | บาท | 10,000,000 | 2,500,000 | 69.99 | คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ | บจ. เนดเดอร์ครูน พีทีอี (30%) |
| 37 | บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | ผู้บริหารเรือทางด้านเทคนิค | |
| 38 | บริษัท พรีเซียส 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 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 | Erik Thun AB, Sweden (35.94%) |
| 43 | บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 100,000 | 2 | 100* | ธุรกิจเดินเรือ | |
| 44 | บริษัท พรีเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ | |
| 45 | บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ | |
| 46 | บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ | |
| 47 | บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 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 | |

| ลำดับ | ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม | สกุลเงิน | ทุนจดทะเบียน | ทุนที่ออกและเรียก | สัดส่วนการถือหุ้น | ประเภทธุรกิจ | ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51 | บริษัท พรีเชียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 1 | 1 | 100 | ผู้บริหารการลงทุน | |
| 52 | บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิ่ง พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 1,000,000 | 2 | 100* | มารีน คอนสตรัคชั่น | |
| 53 | บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 100,000 | 2 | 100 | ธุรกิจเดินเรือ | |
| 54 | บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 2 | 2 | 50 | โฮลดิ้ง คัมพานี | |
| 55 | บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ | Varanda Marine Pte.Ltd.(50%) |
| 56 | บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ | Varanda Marine Pte.Ltd.(50%) |
| 57 | บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ | Varanda Marine Pte.Ltd.(50%) |
| 58 | บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ | เหรียญสหรัฐ | 10,000 | 10,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ/ให้บริการเช่าเรือ | |
| 59 | บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 10,000 | 10,000 | 99.99 | ให้บริการเช่าเรือ | |
| 60 | บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด | อินเดียนรูปี | 100,000,000 | 64,592,200 | 50* | ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม | • พีเอสแอล อินเวสท์เมนท์* (40%)<br>• บ. อินเตอร์เนชั่นแนล* ไลเทอร์เรจ ลิมิเตด (10%)<br>• Mundogas India Ltd. (40%<br>• Southern LPG Investors Limited (10%) |
| 61 | บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชีพอร์ทส์(ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด | อินเดียนรูปี | 445,000,000 | 440,580,200 | 22.40* | ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ | • SS Global GmbH (33%)<br>• International Lighterage Ltd* (22.40%)<br>• SS Global FZE (17.43%)<br>• L & T Limited (22.40%)<br>• Jafkay (India) Ltd. (4.77%) |

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

| | |
|---|---|
| บริษัทย่อยที่ 1-36 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย<br>โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460 |
| บริษัทย่อยที่ 37 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย<br>โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468 |
| บริษัทย่อยที่ 38-40 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6th Floor, Tower A, 1 Cybercity, Ebene, Mauritius. |
| บริษัทย่อยที่ 41-47 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore |
| บริษัทย่อยที่ 48-57 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore. |
| บริษัทย่อยที่ 58 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama. |
| บริษัทย่อยที่ 59 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ The Quadrangle - 2nd Floor, 180 Wardour Street, London W1F 8FY United Kingdom. |
| บริษัทย่อยที่ 60 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1st Floor, No.1, 3rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India. |
| บริษัทร่วมที่ 61 | » สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3rd Floor, Kolkata - 700 071, India. |

# บุคคลอ้างอิง

| | | |
|---|---|---|
| นายทะเบียนหลักทรัพย์ | » | บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด |
| | | ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110<br>โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259<br>ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888<br>E-mail : contact.tsd@set.or.th<br>Website : http://www.tsd.co.th |
| | » | ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1 |
| | | อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2<br>2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210<br>โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6 |
| ธนาคารหลัก | » | ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) |
| | | เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110<br>โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3<br>Website : http://www.ktb.co.th |
| | » | ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) |
| | | 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140<br>โทรศัพท์ : 66-2 888 8800 โทรสาร : 66-2 888 8882<br>Website : http://www.kasikornbank.com |
| | » | ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์ |
| | | 8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811<br>โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743<br>Website : https://www.dnb.no |
| ผู้สอบบัญชี | » | บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด |
| | | ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)<br>ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย<br>โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90<br>E-mail : ErnstYoung.Thailand@th.ey.com<br>Website : http://www.ey.com/th |
| ที่ปรึกษากฎหมายหลัก | » | WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP |
| | | 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909<br>โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454<br>E-mail : singaporeinfo@wfw.com<br>Website : http://www.wfw.com |

## 2. ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงอยู่ ในสภาพที่ย่ำแย่ ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ **"ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ"** ซึ่งยังคงส่งผลกระทบอยู่ในสองปีที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้น และรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปล่าสุด ภายใต้หัวข้อ **"ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก"** ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

### ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

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

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อมและกฎระเบียบพาณิชย์นาวีด้านอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลาและนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือหรือเปลี่ยนระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้เสมอมาและได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงได้ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้

ริเริ่มสิ่งใหม่ๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบกับปัญหาที่รุนแรงของการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ 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/ลดลงไว้ด้วย และในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้า

**ความเสี่ยงทางการเงิน**

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มิใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศที่ไม่สามารถต่อขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบิกถอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้รายดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐทันทีที่ได้มีการเบิกถอน ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบิกถอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้

ดังกล่าว ยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในช่วงการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ย รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ ไม่เพียงแต่บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ สำหรับวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอนของสินเชื่อนี้ (จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ) ถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 แต่บริษัทฯ ยังประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนสกุลเงินกู้เป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนหมดไป ดังนั้น ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้เบิกถอนเงินกู้บางส่วนจากวงเงินสินเชื่อนี้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

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

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

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือเรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่งเรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้ง สองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงไม่เพียงแต่ได้สั่งต่อเรือใหม่และลงนามในสัญญาขอวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่แล้ว แต่บริษัทฯ ยังได้ลงนามในสัญญาขอสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเข้ามาเพิ่มอีกด้วย ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสองได้จำนวนหนึ่ง และในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ซื้อเรือต่อใหม่และเรือ มือสองหลายลำจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวเหล่านี้

**ความเสี่ยงทางการตลาด**

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวางซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ

"ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม" แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการที่บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือของบริษัทฯ มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมานี้เป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าความต้องการสินค้าที่มาจากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัย โดยเฉพาะในสองถึงสามปีข้างหน้า เมื่ออุปทานคือเรือต่อใหม่ ซึ่งปัจจุบันได้ถูกสั่งต่อไปแล้ว ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะเข้าสู่ตลาดขนส่ง จะส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างมีนัยสำคัญและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำ ในปี 2546 และอีกสองสามลำในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ

อย่างไรก็ดี ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่ได้คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดีเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใดความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดีเหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการ และ/หรือถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่คงเหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า และดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็น การทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาด

มีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2552 เป็นต้นมา แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากยังคงเข้ามาสู่ตลาด อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสมเมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา

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

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆกันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบสำคัญที่ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

**ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ**

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงเวลา 2 ปี (ปี 2552 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว

การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด "ซื้อ-ขาย" เรือเสรี (the open "Sale & Purchase" market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) (Value (Cost)) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมากขณะนี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ถ้าราคาเรือเก่ามือสองยังไม่ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบก่อน/ทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสม ณ ขณะนี้ได้ทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงในการทดแทนความสามารถการให้บริการขนส่งที่หายไป อันเป็นผลจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองในราคาที่เหมาะสม แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในการไม่สามารถหาเรือทดแทนหรือลดอายุกองเรือได้ถูกขจัดลงอย่างมาก ถ้าไม่มีเหตุการณ์อื่นใดในอนาคตมาแทรกแซง

เมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาที่ขยายออกไปของเรือที่มีมูลค่าสูง บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และในปี 2551 กับอู่ต่อเรือ ABG ในราคาที่เหมาะสมมีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือและขยายกองเรือ เมื่อเรือสั่งต่อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา ขณะเดียวกันความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดซึ่งเกิดจากเรือสั่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นดังที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับอู่ต่อเรือ** (Ship Builder) : บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงที่เกิดจากอู่ต่อเรือในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้อง กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วย เหตุผลใดๆก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ นอกจากด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของอู่ต่อเรือไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ แต่ยังคงมีการเรียกหลักประกันในรูปของ Bank Guarantees เพื่อให้ครอบคลุมการคืนเงินที่ได้ชำระล่วงหน้าเป็นงวดๆ ไปแล้ว และ/หรือการส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้ระบุในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีคุณภาพสูงและมีประสบการณ์พาณิชยนาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่อู่ต่อเรือ ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งต่อเรือเหล่านี้ได้ ซึ่งได้มีการดำเนินการดังกล่าวด้วยในปี 2554 หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่า

บริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ และการสูญเสียสัญญาให้บริการ Charter เรือที่ได้ลงนามไปแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือที่ได้สั่งต่อใหม่ (ถ้ามี)

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม** : บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อเรือที่สั่งต่อใหม่ (โดยเฉพาะ เรือขนาดใหญ่ประเภทซุปราแมกซ์ เมื่ออุปสงค์-อุปทานเอื้อประโยชน์ให้น้อยกว่าเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า) ถูกส่งมอบหรือเมื่อทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง ซึ่งตลาดขนส่งสินค้ากำลังก้าวเข้าสู่ช่วงขาลง และเมื่อเวลานั้นมาถึง นอกเหนือจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงพยายามที่จะทำสัญญา Time Charter ล่วงหน้าสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ในอัตราค่าระวางที่เหมาะสมตามตารางการส่งมอบเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าว และพยายามที่จะทำสัญญาให้บริการ Charter เรือเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 1 ปี สำหรับเรือมือสองที่ได้ซื้อและรับมอบแล้ว ถ้าอัตราค่าระวางเหมาะสม

  ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อมาและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจจะส่งผลกระทบต่อรายการด้อยค่าในงบการเงินของบริษัทฯ และอาจลดลงจนถึงระดับที่บริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาตามเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ โดยจะต้องดำรงสัดส่วนดังกล่าวตามเงื่อนไขของสัญญาขอสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงจากการผิดสัญญานี้ เพื่อเป็นการขจัดความเสี่ยงดังกล่าว นอกเหนือจากการตั้งสำรองเงินสดแล้ว (เพื่อชำระเงินจ่ายล่วงหน้าบางส่วนของเงินกู้) เงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่เป็นสินเชื่อเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือต่อใหม่เพียง 11 ลำเท่านั้น จากเรือที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่ที่อู่ต่อเรือ ABG ทั้งหมดจำนวน 14 ลำ ทำให้บริษัทฯ ต้องนำเรือต่อใหม่ที่ปลอดจากภาระผูกพันใดๆ จำนวน 3 ลำที่เหลือนี้ เป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับเงินกู้ดังกล่าว หลังจากรับมอบเรือซึ่งบริษัทฯ จะต้องสำรองเงินสำหรับเรือ 3 ลำนี้ด้วย

  ในส่วนของเรือมือสองที่ยังคงมีราคาสูงอยู่นั้นไม่ส่งผลดีและไม่เอื้ออำนวยต่อบริษัทฯ ให้ซื้อเรือมือสองในราคาที่สูงมากจนเมื่อราคาได้ปรับตัวลดลงเมื่อไม่นานมานี้ เมื่อปลายปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อต่อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งจะส่งมอบในช่วงปี 2555 จากอู่ต่อเรือในประเทศจีน ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เช่นเดียวกับความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ที่อู่ต่อเรือ ABG ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น และเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ดังกล่าวมีราคาที่ต่ำมาก ดังนั้น ความเสี่ยงจากการด้อยค่าที่อาจเกิดขึ้นจึงต่ำมากเช่นกัน

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** : บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อ

การลงทุนอื่นๆ เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 11 สัญญาจากจำนวน 14 สัญญาซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปแล้วในปี 2551 ที่อู่ต่อเรือ ABG นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเก่ามือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป บริษัทฯ ยังได้รับเงินทุนสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ล่าสุด 4 ฉบับในประเทศจีนที่บริษัทฯ ได้ซื้อต่อมา ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงในการระดมทุนอย่างมีนัยสำคัญใดๆ

**ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก**

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** : วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจทั่วโลกประกอบกับการลดช่องทางของการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกรวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 และในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วย การทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและสมเหตุผลซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกา ทำให้มีความไม่แน่นอนว่าอุปสงค์จะสามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่หรือไม่ รวมทั้งการลดลงของตลาดเกิดใหม่ ซึ่งปัจจัยนี้ส่งผลให้ตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ก็จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่ได้ทำ Long Term Charter หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลงด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก และ/หรืออาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าวหรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา** : ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆหลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการ Longer Term Period Charters ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Period Charters ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาให้บริการ Longer Period Charter โดยจะเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น

- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว** (Credit Crunch) : วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัว ความเสี่ยงนี้เป็นสิ่งตรงข้ามกับนโยบายซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยธนาคารทั่วโลก ที่สนับสนุนหรือคงไว้ซึ่งการตั้งทุนสำรอง ซึ่งยังคงทำได้ยากต่อการระดมทุนใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่ง เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไปในระยะหนึ่ง บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อเรือเข้ามาเสริมหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ และได้ต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสอง

## 3. ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

**ประวัติความเป็นมา**

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก และเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554) พีเอสแอล มีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 24 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีเดทเวทตันรวมทั้งสิ้น 704,258 เดทเวทตัน โดยเรือ 23 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 1 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ และเรือ 1 ลำ (ขนส่งซีเมนต์) เป็นเรือธงบาฮามาส

**(1) การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ**

**ตั้งแต่ 1 มกราคม 2549 ถึง 1 มีนาคม 2555**

**ไตรมาส 1 ปี 2549 :**

- **หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์** โดยความร่วมมือกับ LEK คอนซัลติ้ง ได้จัดทำสกอร์การ์ดขึ้นทุกๆปี เพื่อหาผลตอบแทนรวมของผู้ถือหุ้น (TSR) ของบริษัทจดทะเบียนต่างๆในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำหรับในปีที่สามของการจัดทำสกอร์การ์ดนี้โดยพิจารณาจากผลประกอบการของปี 2548 พีเอสแอลได้ถูกจัดอันดับให้อยู่ในอันดับที่ 1 สำหรับผลตอบแทน 3 ปี (ร้อยละ 159) และเป็นอันดับที่ 2 สำหรับผลตอบแทน 5 ปี (ร้อยละ 100) นี่คือสิ่งยืนยันว่าบริษัทฯ เป็นบริษัทที่น่าทึ่งโดยมีการบริหารจัดการที่เป็นเลิศในทุกๆระดับ

**ไตรมาส 2 ปี 2549 :**

- **นิตยสาร Marine Money** ฉบับเดือนมิถุนายน/สิงหาคม 2549 ได้จัดอันดับให้พีเอสแอลอยู่ในอันดับที่ 6 จากบริษัทเดินเรือทะเลชั้นนำทั่วโลก เช่น Frontline และ Teekay เป็นต้น โดยพิจารณาจากผลประกอบการของปี 2548 วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของยอดรวมของค่าเฉลี่ยของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่างดังนี้คือ : ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) บริษัทฯได้ลำดับไม่ดีนักในเกณฑ์ของผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทฯถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 62 ถึงแม้ว่าจะได้คะแนนที่ไม่ค่อยดีในส่วนนี้จากหกส่วนของคะแนนรวมทั้งหมด แต่บริษัทฯก็ได้คะแนนรวม 121 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทที่ดีที่สุดซึ่งได้คะแนน 91 คะแนน

**ไตรมาส 3 ปี 2549 :**

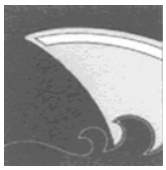
- ในงาน The Perfect Orchestration' SET Award **สำหรับปี 2549** พีเอสแอล ถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัล Best Performance และรางวัล Best Corporate Governance Report สำหรับปี 2548 และบริษัทฯได้รับรางวัลชนะเลิศทั้งสองรายการดังกล่าว ถึงแม้ว่าบริษัทฯจะไม่ได้รับรางวัล Best CEO สำหรับปีก็ตาม ท่านกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ คือ คุณ คาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม ก็ยังเป็นหนึ่งในบรรดาแปดซีอีโอ (CEO) ผู้ซึ่งได้ถูกเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัลนี้ และเป็นชาวต่างชาติเพียงคนเดียวที่ได้ถูกเสนอชื่อ จากรางวัล 2 รางวัลที่ได้รับและการเป็นหนึ่งในบรรดาผู้ถูกเสนอชื่อ ได้เป็นสิ่งยืนยันถึงคุณค่าอันยิ่งใหญ่ที่มีอยู่ใน พีเอสแอล งานดังกล่าวนี้ได้จัดขึ้น ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2549 สำหรับ Forbes Special Report, Asia's 200 Best Under A Billion ก็ได้กล่าวถึง พีเอสแอลเช่นกัน โดยในการเผยแพร่ครั้งนี้นิตยสาร Forbes ได้ลำดับพีเอสแอลไว้ในลำดับที่ 7 ของบริษัทที่ดีที่สุดในเอเชียจากทุกอุตสาหกรรม และเป็นบริษัทดีที่สุดในประเทศไทยโดยพิจารณาจากกำไรสุทธิ

**ไตรมาส 4 ปี 2549 :**

- ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจ่ายชำระหนี้เงินกู้ตามแผนการชำระคืนตามกำหนดและการชำระคืนก่อนกำหนดอย่างรวดเร็ว บริษัทฯสามารถปลอดหนี้เงินกู้ได้ในวันที่ 10 ตุลาคม 2549 เมื่อบริษัทฯ ได้เสร็จสิ้นการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจากกระแสเงินสดส่วนเกินที่ได้มาจากการบริหารกองเรือของบริษัทฯ และเพื่อให้เป็นที่รำลึกถึงเหตุการณ์นี้ คณะกรรมการของบริษัทฯได้เสนอเงินปันผลระหว่างกาลงวดพิเศษ หรืออาจเรียกว่าเป็นเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 ซึ่งได้จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 Businessweek's Hot Asian Companies List ได้จัดให้บริษัทฯอยู่ในลำดับหนึ่งของแถบเอเชีย โดยกล่าวว่า นี่คือสิ่งที่สาธารณชนทั่วไปนึกถึงบริษัทฯของท่าน

- เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2549 บริษัทฯ (และบริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญาแก้ไข / เพิ่มเติมเพื่อแก้ไขเงื่อนไขรวมทั้งขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้จากวันที่ 31 ธันวาคม 2549 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2550 ของสินเชื่อหมุนเวียนมีหลักประกัน จำนวน 250,000,000 เหรียญสหรัฐ จาก ธนาคาร ดีเอ็นบี นอร์ แบงค์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) และ ธนาคารต่างชาติอีก 4 ธนาคาร โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อขอกู้ยืมร้อยละ 100 สำหรับการซื้อเรือมือสองเทกอง "ขนาดเล็ก" เพิ่ม โดยเรือต้องมีขนาดน้ำหนักบรรทุก มากกว่า 18,000 เดทเวทตัน บริษัทย่อยของบริษัทฯที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเลได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Agreements (MOA)) กับผู้ซื้อในวันต่างๆ (ได้ลงนามขายเรือ 5 ลำแรกเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2549และเรือลำที่ 9 ในวันที่ 30 ธันวาคม 2549 ) กับบริษัทผู้ซื้อหลายรายเพื่อขายเรือมือสองเทกองจำนวน 9 ลำ โดยมีมูลค่ารวม 50.25 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 15.06 ของมูลค่ารวมของสินทรัพย์บริษัทฯสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ทั้งนี้คณะกรรมการของบริษัทผู้ขายแต่ละราย (บริษัทย่อยของบริษัท) ได้อนุมัติรายการขายดังกล่าวแต่ละรายการแล้ว และบริษัทฯ ได้จัดส่งสารสนเทศเกี่ยวกับการจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ตามบัญชี 1 และ บัญชี 2

  ตามประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยเกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินของบริษัทจดทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นแล้ว



**ไตรมาส 1 ปี 2550**

- **เปลี่ยนนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการบันทึกเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการจากวิธีส่วนได้เสียเป็นวิธีราคาทุน** : เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2550 บริษัทฯได้เปลี่ยนนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการบันทึกเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการจากวิธีส่วนได้เสียเป็นวิธีราคาทุน โดยบริษัทฯได้ปรับย้อนหลัง งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2549 และสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน เพื่อสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าว

- **วงเงินสินเชื่อใหม่จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (KTB และเจ้าหนี้เงินกู้)** : เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2550 บริษัทฯ (และบริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญาให้สินเชื่อกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินสินเชื่อจำนวน 300 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ให้แก่บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ต่อมาได้มีการลงนามในสัญญา ให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2550 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2550

- **สัญญาขายเรือเก่าจำนวน 10 ลำ ในระหว่างปี 2550** : บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือแต่ละลำได้ตกลงทำสัญญาขายเรือ (MOA) เพื่อนำไปใช้งานต่อหรือตัดเป็นเศษเหล็ก โดยสัญญาแต่ละฉบับจะระบุราคาเป็นสกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐ และกำหนดการชำระเงินมัดจำร้อยละ 10 ของราคาซื้อขายในบัญชีที่เปิดร่วมกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย ส่วนที่เหลือร้อยละ 90 กำหนดชำระ ณ วันส่งมอบเรือ โดยบริษัทฯ ได้ส่งมอบเรือลำที่ 1 เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2550 และส่งมอบเรือลำที่10 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2550

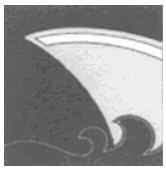
- **ขายหุ้นที่ซื้อคืนทั้งหมดผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ** : เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2550 หุ้นที่ซื้อคืนทั้งหมดได้ถูกขายผ่านตลาดหลักทรัพย์เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่มีหุ้นซื้อคืนเหลืออยู่

**ไตรมาส 2 ปี 2550** :

- **เปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วของบริษัท จากเดิม 520,000,000 บาท เป็น 1,039,520,600 บาท** : เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2550 บริษัทฯ ได้ทำการจดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมทุนชำระแล้ว ต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชนจำกัด กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ จากเดิม 520,000,000 บาท เป็น 1,039,520,600 บาท ตามมติที่ได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2550 เนื่องด้วยการจ่ายหุ้นปันผลในเดือนพฤษภาคม 2550

**ไตรมาส 3 ปี 2550** :

- **การออกและเสนอขายหุ้นกู้ของบริษัท หรือของบริษัทย่อยของบริษัทซึ่งจะจัดตั้งขึ้นใหม่เป็นจำนวนไม่เกิน 1,000 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่าในสกุลเงินอื่น ให้กับนักลงทุนสถาบันในต่างประเทศ** : ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2550 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันศุกร์ที่ 6 กรกฎาคม 2550 มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้ของบริษัท หรือของบริษัทย่อยของบริษัทซึ่งจะจัดตั้งขึ้นใหม่เป็นจำนวนไม่เกิน 1,000 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่าในสกุลเงินอื่น ให้กับนักลงทุนสถาบันในต่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ได้พยายามออกหุ้นกู้ในตลาดตราสารหนี้สากลในระหว่างปี 2550 เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนระยะยาว อย่างไรก็ตาม หลังจากเกิดปัญหาซับไพร์มทำให้ต้นทุนหุ้นกู้ได้



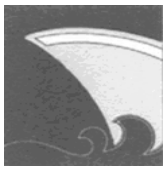
เพิ่มขึ้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถออกหุ้นกู้ระยะยาวในราคาที่น่าพอใจได้ และด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯจึงยกเลิกหรืออย่างน้อยได้เลื่อนการออกหุ้นกู้ดังกล่าวออกไป

- **สัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือแฮนดี้ไซส์ 12 ลำ** : เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรืออู่ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดตเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอกล่าวต่อไปในรายงานฉบับนี้ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดตเวทตันต่อลำ) เรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่ รูปทรงกล่อง ฝาระวางเปิดกว้าง และมีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ Nippon Kaiji Kyokai (“NKK” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”)

- **สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ (สั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำครั้งที่1)** : เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดียสำหรับสั่งต่อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกอง (ขนาด ซุปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดตเวทตัน ซึ่งเรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่มีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าว ซึ่งรวมถึงเครื่องจักร และอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ The American Bureau of Shipping (“ABS”หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) โดยสมาคมจัดชั้นเรือที่กล่าวมาข้างต้นจะแต่งตั้งตัวแทนไปทำการตรวจสอบการต่อเรือ ณ อู่ต่อเรือ การตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐาน และคุณสมบัติของเรือจะถูกกำหนดและรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือ อีกทั้ง บริษัทฯ จะมีพนักงานของบริษัทฯไปติดตามดูแลความคืบหน้าของการต่อเรือตลอดเวลา อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงมองหาเรือต่อไป และอาจสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นในปี 2551

**ไตรมาส 4 ปี 2550** :

- **วงเงินสินเชื่อจาก Den Norske Bank (DNB) ในฐานะเป็นผู้ให้กู้และผู้จัดหาเงินกู้ร่วมกับธนาคารต่างประเทศอื่นๆ อีก 4 ธนาคาร (ณ ปัจจุบันลดลงเหลือ 3 ธนาคาร) (DNB และเจ้าหนี้เงินกู้)** : เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2549 บริษัทฯ (และบริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญาแก้ไข / เพิ่มเติม เพื่อแก้ไขเงื่อนไขรวมทั้งขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้จากวันที่ 31 ธันวาคม 2549 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2550 ของสินเชื่อหมุนเวียนมีหลักประกัน จำนวน 250,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาจากธนาคาร ดีเอ็นบี นอร์ แบงค์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) และ ธนาคารต่างชาติ อีก 4 ธนาคาร และต่อมาในเดือนธันวาคม 2550 บริษัทฯ ได้ขอแก้ไขสัญญา / เพิ่มเติมสำหรับการขอขยายระยะเวลาการใช้ วงเงินจนถึง 31 ธันวาคม 2551 ซึ่งได้รับการอนุมัติจากผู้ให้กู้ แต่สำหรับวงเงินกู้ที่ลดลงเป็น 200 ล้านเหรียญสหรัฐ อเมริกา และ 1 ธนาคารใน 4 ธนาคารได้ขอถอนตัว



**ไตรมาส1 ปี 2551** :

- **สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ (สั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ ครั้งที่ 2)** : เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือเพื่อสั่งต่อเรือขนสินค้าเทกองซุปราแมกซ์ มีราคารวมประมาณ 114 ล้านเหรียญสหรัฐ (หรือประมาณ 38 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำ) เนื่องจากการสั่งต่อเรือใหม่ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานการทดแทนและขยายกำลังการขนส่งที่บริษัทฯ กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้

  เหตุผลที่บริษัทฯ สั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ เป็นครั้งที่ 2 เนื่องจาก ณ วันที่บริษัทฯ ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ ในครั้งที่ 1 นั้น อู่ต่อเรือไม่มีเครื่องยนต์หลักของเรือเหลืออยู่ ภายหลังเมื่อบริษัทฯ ได้รับการยืนยันจากอู่ต่อเรือว่าสามารถจัดหาเครื่องยนต์หลักสำหรับเรือได้อีก 3 ลำ บริษัทฯ จึงตกลงเข้าทำสัญญาสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ เป็นครั้งที่ 2 ตามที่กล่าวข้างต้น และต่อมาที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2551 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันที่ 27 มีนาคม 2551 ได้พิจารณาและอนุมัติรายการสัญญาสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 3 ลำ ครั้งที่ 2 ดังกล่าว

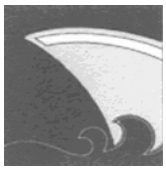
**ไตรมาส 2 ปี 2551** :

- **นิตยสาร Marine Money** ได้จัดอันดับสำหรับปี 2551 ให้พีเอสแอลอยู่ในลำดับที่ 14 ของบรรดาบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดในโลก วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของ ยอดรวมสำคัญ 6 เกณฑ์ ได้แก่ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value)

**ไตรมาส 3 ปี 2551** :

- **วงเงินสินเชื่อจาก Den Norske Bank (DNB) ในฐานะเป็นผู้ให้กู้และผู้จัดหาเงินกู้ร่วมกับธนาคารต่างประเทศอื่นๆ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อซื้อเรือมือสอง** : เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนหลักแบบมีหลักประกันและสัญญาให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 กับ Den Norske Bank (DNB) ในฐานะเป็นผู้ให้กู้และผู้จัดหา เงินกู้ร่วมกับธนาคารต่างประเทศอื่นๆ เพื่อซื้อเรือมือสอง ทั้งนี้ สินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุด สัญญาวันที่ 31 ธันวาคม 2551

  ทั้งนี้ ณ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนมีหลักประกัน (เพื่อซื้อเรือมือสอง) กับธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงค์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA Singapore Branch) และธนาคารต่างชาติอีก 2 ธนาคาร เพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และแก้ไขเงื่อนไขอื่นโดยรวมทั้งวงเงินสินเชื่อซึ่งลดลงจาก 200 ล้านเหรียญสหรัฐ เหลือวงเงินสินเชื่อ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ



- **วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ จำนวน 398.4 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 ลำ** : เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่ จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน และเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน ซึ่งทั้งหมดจะส่งมอบในปี 2553 และ 2555)

**ไตรมาส 4 ปี 2551** :

- **รางวัลและเกียรติยศ** : กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับจากนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือนธันวาคม 2551 ให้เป็น “ผู้บริหารที่ดีที่สุด” จากประเทศไทย และได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุด” จากประเทศไทย ในบทความเกี่ยวกับผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการ

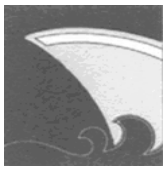
- **วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่น ในประเทศ อีก 2 ธนาคาร วงเงินจำนวน 8,750 ล้านบาท** : ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศ สำหรับซื้อเรือมือสอง

**ไตรมาส 1 ปี 2552 ถึงไตรมาส 1 ปี 2553** :

- **วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก BTMU และธนาคารอื่น 4 แห่ง จำนวน 250 ล้านเหรียญสหรัฐ** : เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ กับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนชาต (ทั้งหมดคือ ผู้จัดหาวงเงินและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้นี้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม

- **วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่น ในประเทศอีก 2 ธนาคาร วงเงินจำนวน 8,750 ล้านบาท** : ใน วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน ดังกล่าว เพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ ไปจนถึงวันที่ 18 มกราคม 2553 และแก้ไขเงื่อนไขอื่น รวมทั้งสกุลเงินของวงเงินสินเชื่อจากเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นไทยบาท รวมทั้งวงเงินสินเชื่อจาก 300 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ เหลือวงเงินสินเชื่อเป็นเงินบาท (8,750 ล้านบาท) เทียบเท่า 250 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ

  ในวันที่ 29 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อดังกล่าว กับธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงศรีอยุธยาและธนาคารนครหลวงไทย เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมให้มีวงเงินสำหรับการแลกเปลี่ยนเงินตรา (swap facility) โดยการเปลี่ยนหนี้เงินกู้สกุลไทยบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ เพื่อจะ



ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนต่อบริษัทฯ เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ ณ ปัจจุบัน บริษัทฯยังไม่ได้เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อนี้ และวงเงินสินเชื่อนี้จะสามารถใช้ได้จนถึงวันที่ 18 มกราคม 2553 และเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสินเชื่อดังกล่าว เพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 8,750 ล้านบาท ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2553

- **ยกเลิกวงเงินสินเชื่อจาก Den Norske Bank (DNB) ในฐานะเป็นผู้ให้กู้และผู้จัดหาเงินกู้ร่วมกับธนาคารต่างประเทศอื่นๆ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อซื้อเรือมือสอง** : เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2552 บริษัทฯ ได้ขอยกเลิก วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนมีหลักประกัน (เพื่อซื้อเรือมือสอง) จำนวน 100 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคาร ดีเอ็นบี นอร์ แบงค์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA Singapore Branch) ร่วมกับธนาคารอื่น โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2552 ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทฯไม่ได้ใช้วงเงินดังกล่าว และระยะเวลาการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อจะสิ้นสุดในสิ้นปีนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯยังมีเงินสดสำรองและวงเงินสินเชื่ออื่น (ที่ได้อธิบายด้านล่างนี้) เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสอง ซึ่งสามารถเบิกใช้ได้ ถ้าบริษัทฯต้องการซื้อเรือมือสองหนึ่งลำหรือมากกว่าในช่วงปีนี้ ดังนั้น เนื่องจากน่าจะเป็นที่แน่นอนว่าบริษัทฯ คงจะไม่เบิกถอนวงเงินสินเชื่อดังกล่าวในปีนี้ จึงเป็นการที่ดีที่จะยกเลิกวงเงินดังกล่าว และประหยัดการจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน

- **แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต** : บริษัทฯ วางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่ หรือซื้อเรือมือสอง บริษัทฯ ยังหาราคาเรือสั่งต่อใหม่ที่น่าสนใจอย่างต่อเนื่อง

ในไตรมาส 1 ปี 2552 จนถึงวันที่ 15 มีนาคม 2553 บริษัทฯ ได้ขาย/ปลดระวางเรืออายุมากที่สุดไปจำนวน 25 ลำ ขณะเดียวกัน บริษัทฯได้ซื้อเรือมือสองที่ใหญ่กว่าและอายุน้อยกว่า จำนวน 2 ลำ ซึ่งภายหลังการขาย/ปลดระวางรวมทั้งการซื้อเรือมืองสองจำนวน 2 ลำดังกล่าว กองเรือของบริษัทฯมีเรือรวม 21 ลำ มีระวางบรรทุกรวม 529,925 เดทเวทตัน

- **สัญญาสั่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ**

**(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 จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมต่อไป) โดยเรือทั้ง 4 ลำ เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

**(ข)** ร่วมทุนกับบริษัท Varada Marine Pte Ltd. (เดิมชื่อ “บริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited”) (บริษัทในกลุ่มบริษัท ABG) : บริษัทฯ ลงนามในสัญญาร่วมทุน (Joint Venture Agreement) กับบริษัท Varada Marine Pte Ltd. (“Varada”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และถือหุ้นทั้งหมด โดยบริษัท PFS Shipping (India) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG ประเทศอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะ

การเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย โดยลงทุนในสัดส่วน ที่เท่ากัน

- **รางวัลและเกียรติยศ** : ในปี 2552 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น "ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO) ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์

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

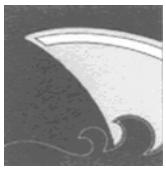
| ลำดับที่ | วันที่ในสัญญา | วันที่ส่งมอบเรือ | ชื่อเรือ | ปีที่สร้าง พ.ศ. | ขนาดระวางบรรทุก | ราคาขาย (ล้านบาท) | กำไรจากการขายเรือ (ล้านบาท) | ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ) | กำไรจากการขายเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 5 ธ.ค. 2552 | 7 ม.ค. 2553 | กฤติกา นารี |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

**ไตรมาส 2 ปี 2553 ถึง ไตรมาส 1 ปี 2554**

- **การลงทุนของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.** : วันที่ 12 เมษายน 2553 บริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ("บริษัท ABC") ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ กับ บริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ ("บริษัทย่อย SPV") ชื่อ "ABC One Pte. Ltd.", "ABC Two Pte. Ltd." และ "ABC Three Pte. Ltd." โดยบริษัทย่อย SPV ทั้ง 3 บริษัทจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ บริษัทย่อย SPV แต่ละบริษัทมีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

  บริษัทย่อย SPV แต่ละบริษัทถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือขนซีเมนส์หนึ่งลำ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ได้ลงนามไปแล้วระหว่าง บริษัทฯ กับ Ultratech Cement Limited, Mumbai ประเทศอินเดีย สำหรับให้เช่าเรือขนซีเมนส์จำนวน 3 ลำ.

- **การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ** : เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้ลงนามไปแล้ว บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ ("บริษัทย่อย SPV") ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd. ("บริษัทร่วมทุน ABC") ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ระหว่าง บริษัทฯ กับ Varanda Marine Pte Ltd (มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 50:50) จำนวน 3



บริษัท ได้แก่ บริษัท ABC One Pte.Ltd. บริษัท ABC Two Pte.Ltd. และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. โดยได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“อู่ต่อเรือ”) เพื่อสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ 3 ลำ โดยมี ABG SHIPYARD LIMITED ประเทศอินเดีย, Website: www.abgindia.com, เป็นอู่ต่อเรือรายเดียวกับที่บริษัทฯได้สั่งต่อเรือ จำนวน 18 ลำไปแล้วในระหว่างปี 2550 – 2551 โดยอู่ต่อเรือไม่ได้ถือหุ้นใดๆ ของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย SPV และ/หรือ บริษัทร่วมทุน ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของอู่ต่อเรือดังกล่าวเป็นหุ้นส่วนของบริษัทฯในบริษัทร่วมทุน (ถือหุ้นผ่านบริษัท Varanda Marine Pte Ltd.) ทั้งนี้เรือได้ถูกสั่งต่อเพื่อทำตามข้อตกลงของสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ ได้ลงนามไปแล้วกับ Ultratech Cement Limited, Mumbai ประเทศอินเดีย สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ 3 ลำ อย่างไรก็ตาม รายการดังกล่าวไม่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันสำหรับบริษัทฯ ตามประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ.21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน

- **รายงานสินเชื่อใหม่จำนวน22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์** :
เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd.ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ เท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือที่บริษัทย่อยได้สั่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ที่กล่าวข้างต้น

- **การได้มาของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับเพื่อสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดดเวทตันต่อลำ) โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs)**: เพื่อให้เป็นไปตามแผนการลดอายุกองเรือบริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ โดยบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 กับบริษัท Oswal Shipping Pte. Ltd. ประเทศสิงคโปร์ (“ผู้ขาย”) ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (Single Purpose Companies(“SPC”)) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (1 ดอลลาร์สิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัท OSW6 Pte. Ltd., OSW7 Pte. Ltd., OSW8 Pte. Ltd. และ OSW9 Pte. Ltd. โดยแต่ละบริษัท SPC มีสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำที่ได้ทำไว้ กับ Wuhan Guoyu Logistics Group Co., Ltd. และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. (รวมกันเรียกว่า “อู่ต่อเรือ”) สำหรับ เรือขนาดซุปราแมกซ์ (57,000 เดตเวทตัน)

- **การแก้ไขวงเงินสินเชื่อจากธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน) และธนาคารในประเทศอีก 2 แห่ง** :
เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน (เพื่อซื้อเรือมือสอง) กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารในประเทศอีก 2 แห่ง เพื่อ (i) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะเรียกเงินกู้ส่วนนี้ว่า ส่วน C (Tranche C) (ii) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของส่วน C ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (iii) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อให้ครอบคลุม

การเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา (swaps) และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

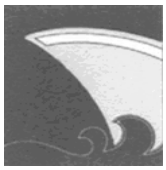
- **การจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 3 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่ของหนี้ภายใต้สัญญาจ้างต่อเรือ) สำหรับตัวเรือ (Hull) หมายเลข 329, 330 และ 313** : เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญา Novation Agreement 3 ฉบับ กับ Global Bulk Carriers Pte Ltd. (ผู้ซื้อรายใหม่) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 3 ฉบับ ลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550, ลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 และฉบับลงวันที่ 14 กันยายน 2550 สำหรับตัวเรือ (Hull) หมายเลข 329, 330 และ 313 ตามลำดับ ซึ่งบริษัทฯได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งต่อเรือ และส่งมอบเรือใหม่ 3 ลำ ตามหมายเลขตัวเรือ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

  เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบภายใต้เงื่อนไขและข้อบังคับปัจจุบันของสัญญาสั่งต่อเรือ มีความไม่เหมาะสมกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้กับอู่ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปีนับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด และได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อหนึ่งสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาที่ต่ำกว่า

- **การชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดและการยกเลิกวงเงินสินเชื่อสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ของตัวเรือหมายเลข 329, 330 และ 313** : เนื่องจากบริษัทฯ ได้จำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข 329, 330 และ 313 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทฯ จึงทำการแจ้งการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดและการยกเลิกวงเงินสินเชื่อต่อธนาคารที่ให้วงเงินสินเชื่อเพื่อจะชำระคืนเงินกู้ที่ได้เบิกถอนแล้วสำหรับสัญญาของตัวเรือดังกล่าวข้างต้น และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนของสัญญา

**ไตรมาส 2 ปี 2554 ถึง วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555**

- **การลงทุนของบริษัทย่อย** : เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2554 บริษัทย่อยของบริษัทฯ คือ Precious Shipping (Singapore ) Pte. Limited (บริษัท “PSSL”) ได้จัดตั้ง 2 บริษัทย่อยเพื่อเป็นเจ้าของเรือ กล่าวคือ Precious Fragrance Pte. Ltd. และ Precious Thoughts Pte. Ltd. โดยบริษัทย่อยเจ้าของเรือทั้ง 2 บริษัทจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ โดยบริษัทย่อยเจ้าของเรือแต่ละบริษัทมีทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าพาร์หุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ บริษัทย่อยเจ้าของเรือแต่ละบริษัทถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการรับมอบเรือเพื่อเป็นเจ้าของเรือและบริหารจัดการเรือสั่งต่อใหม่ที่บริษัทฯได้สั่งต่อไปก่อนหน้านี้



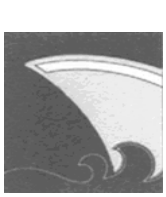
- **การรับมอบเรือลำแรกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่** : เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 เรือลำแรกของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Limited ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า "อนัญญา นารี" ("Ananya Naree") และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **การแก้ไขวงเงินสินเชื่อจำนวน 250 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารหลายแห่ง** : เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันวงเงิน 250 ล้านเหรียญสหรัฐ (ฉบับแรก) สำหรับใช้ซื้อเรือมือสองเพิ่ม กับธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน), ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน), ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) (ในฐานะ ผู้จัดการและผู้ให้กู้) เพื่อ (1) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555 (2) ยกเลิกธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 200 ล้านเหรียญสหรัฐ

- **การซื้อเรือซุปราแมกซ์ต่อใหม่จำนวน 3 ลำ** : เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 บริษัท พรีเชียส เม็ททัลซ์ จำกัด, บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด ("บริษัทย่อย") กับผู้ขายได้ลงนามครบถ้วนในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือ 3 ฉบับสำหรับเรือเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองทั้ง 3 ลำ ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อปี 2554 โดยแต่ละบริษัทย่อยเป็นผู้ซื้อเรือแต่ละลำ ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 26.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ จากธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์** : เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ 4 บริษัท (SPCs) ของบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด, บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด, บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 พีทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 84.96 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือขนส่งสินค้าเทกองซุปราแมกซ์ต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัท SPCs ได้สั่งและต่อที่สาธารณรัฐประชาชนจีน

- **การแก้ไขสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่จากธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคารอื่นบางแห่ง** : เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2554 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่ (เงินกู้ใช้สำหรับการสั่งต่อเรือใหม่หลายลำที่อู่ต่อเรือ ABG) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 11,999,998 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 ตุลาคม 2554 สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 333 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 12 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับเรือลำดังกล่าว



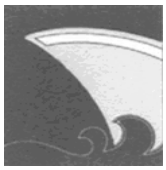
- **การยกเลิกสัญญาซื้อเรือซุปราแมกซ์ต่อใหม่จำนวน 1 ลำ** : อ้างถึงรายงานการการซื้อเรือซุปราแมกซ์ต่อใหม่จำนวน 3 ลำ โดย 2 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับมอบเรือจำนวน 2 ลำแล้วเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2554 และวันที่ 14 พฤศจิกายน 2554 ตามลำดับ แต่บริษัท พรีเชียส แลนด์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ได้ลงนามในสัญญาซื้อเรือลำสุดท้ายนั้น ได้ยกเลิกสัญญาซื้อเรือลำสุดท้ายดังกล่าวเนื่องจากการส่งมอบล่าช้า ดังนั้น จึงมีเรือจำนวน 2 ลำเท่านั้นที่ได้รับมอบ

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ** : เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2554 บริษัทฯได้แต่งตั้งแต่ละบริษัทย่อย กล่าวคือ บริษัท พรีเชียส ทรีส์ จำกัด และบริษัท พรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด (“บริษัทย่อย”) (ในฐานะผู้ซื้อเรือแต่ละลำ) และได้ลงนามครบถ้วนกับผู้ขายในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือ 2 ฉบับรวมทั้งบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาแต่ละฉบับสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองทั้ง 2 ลำ กล่าวคือ M.V.STX PIONEER และ M.V.STX QUEENSLAND ขนาดระวางบรรทุกลำละ 34,000 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548 ราคาซื้อเรือแต่ละลำเป็นเงิน 19.50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

- **การจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 1 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือหมายเลข 333** : เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation Agreement) 1 ฉบับ กับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 1 ฉบับให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ (หรือตัวแทน) สำหรับตัวเรือหมายเลข 333 ฉบับลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ซึ่งบริษัทฯได้ทำสัญญาไปแล้วกับกับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard เพื่อสั่งต่อเรือและส่งมอบเรือใหม่ 1 ลำสำหรับตัวเรือดังกล่าว เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือภายใต้เงื่อนไขปัจจุบันของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ไม่เหมาะสมสำหรับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือเพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้กับอู่ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด พร้อมทั้งได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อสัญญาสั่งต่อเรือหนึ่งฉบับ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯจะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาที่ต่ำกว่า

- **รางวัลและเกียรติยศ** : ปี 2554 นิตยสาร IR Magazine ได้ยกย่องบริษัทฯ ให้เป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในประเทศไทยที่ดีที่สุดในตลาดสิงคโปร์” นิตยสาร IR Magazine ได้จัดอันดับบริษัทต่างๆ ที่มีการทำงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุดในเอเชียเป็นเวลามากกว่าสิบปีแล้ว รางวัลและการจัดลำดับทั้งหมดในปี 2554 นั้น ได้พิจารณาจากผลการสำรวจนักลงทุนและนักวิเคราะห์มากกว่า 300 คนทั่วภูมิภาค โดยมี IR Insight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยของทางนิตยสารเป็นผู้ออกแบบงานสำรวจนี้ และควบคุมโดยบริษัท Maxy Moudo Research ซึ่งบริษัทวิจัยอิสระ

  นิตยสาร Marine Money ฉบับเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2554 ซึ่งเป็นฉบับที่มีการจัดอันดับบริษัทต่างๆ ได้จัดอันดับให้บริษัทฯ เป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 45 ของโลก จากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทน



รวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) ด้วยแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะกลับไปอยู่หนึ่งใน 10 ลำดับแรกในปีต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 10 ของบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน สิ่งนี้เป็นการบ่งบอกว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและมีเสถียรภาพที่ดีที่จะดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือให้สำเร็จโดยไม่มีความเสี่ยงหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

- **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 วันทำการธนาคารถัดไป เรือลำดังกล่าว เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ขนาดระวางบรรทุก 30,162 เดทเวทตัน โดยประมาณ สร้างในประเทศอินเดีย เมื่อปี 2552 ราคาซื้อเรือเป็นเงิน 17.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

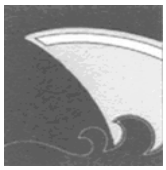
- **สินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์** : เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด (ABC TWO Pte. Ltd.) และ บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด (ABC THREE Pte. Ltd.) บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ("บริษัทย่อย") ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ("บริษัทร่วมทุน") ที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 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

---

จากอดีตถึงปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญที่กระทบต่อโครงสร้างและอำนาจการควบคุมบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัทฯ บริหารงานโดยคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมี บริษัท โกลเบ็กซ์คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มาตั้งแต่เริ่มต้น โดยมี นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม เป็นกรรมการผู้จัดการ



**(2) ภาพรวมลักษณะของธุรกิจ และอุตสาหกรรมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย**

**1. ลักษณะของธุรกิจ**

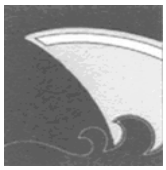
**1.1 ความเป็นมา**

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

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554) พีเอสแอล มีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 24 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ("กองเรือ") ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีเดทเวทตันรวมทั้งสิ้น 704,258 เดทเวทตัน โดยเรือ 23 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 1 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ และเรือ 1 ลำ (ขนส่งซีเมนต์) เป็นเรือธงบาฮามาส

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าสู่กลุ่มธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์โดยได้สั่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ลำ ในปี 2550 - 2551 ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2554 - 2556 ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจเดินเรือในขนาดซุปราแมกซ์มากขึ้นโดยการเข้าซื้อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้ในปี 2554 โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

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



**รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ**

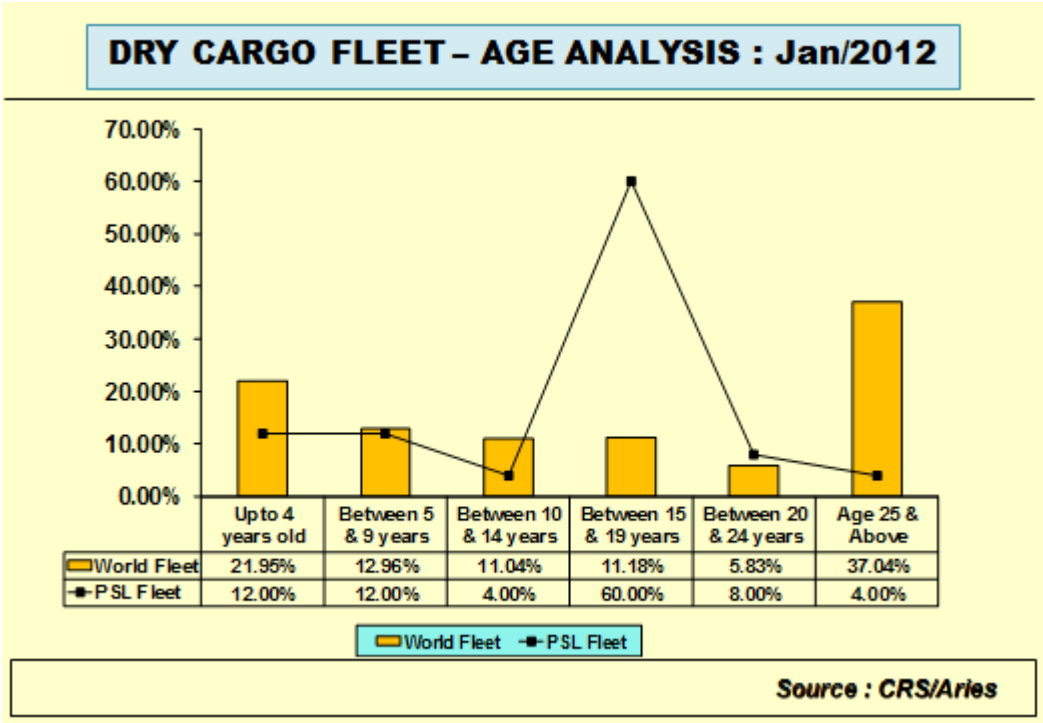
**การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว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

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

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550, 2551 และแม้แต่ในปี 2553 ที่ร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553 ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 14 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2555




## 1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

### i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

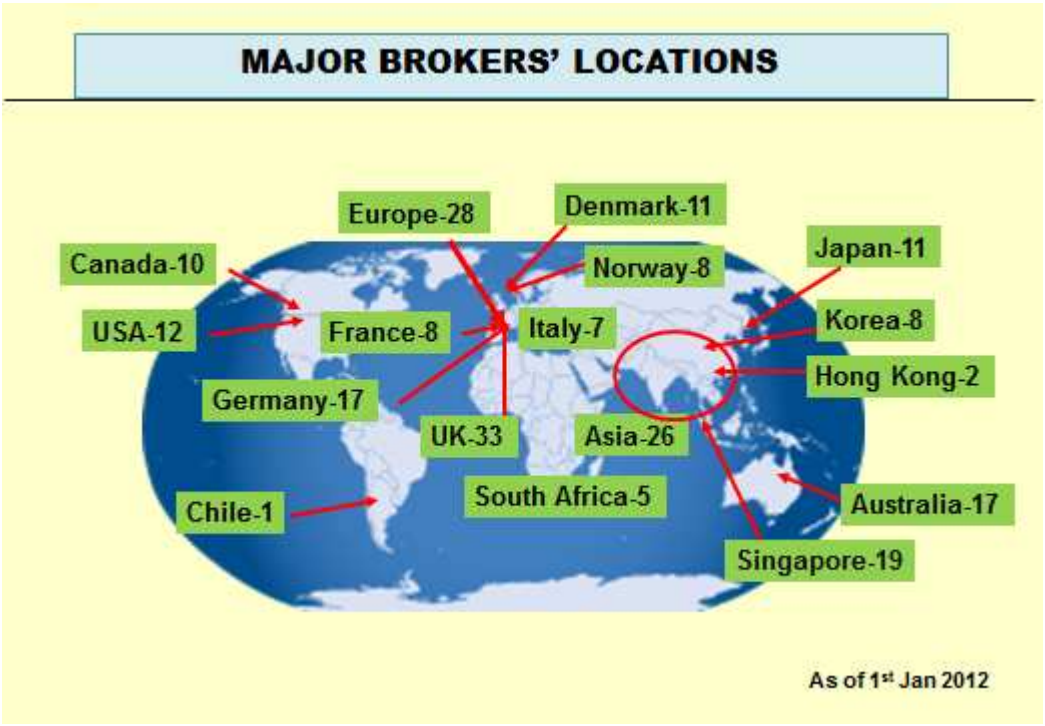
| ประเภทสินค้า | จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2552 | | 2553 | | 2554 | |
| สินค้าการเกษตร | 80 | (24.25%) | 50 | (22.42%) | 51 | (24.76%) |
| เหล็ก | 41 | (12.42%) | 27 | (12.11%) | 28 | (13.59%) |
| ปุ๋ย | 72 | (21.82%) | 32 | (14.35%) | 29 | (14.08%) |
| แร่ธาตุและสินแร่ | 47 | (14.24%) | 33 | (14.80%) | 33 | (16.02%) |
| ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง | 13 | (3.94%) | 16 | (7.17%) | 15 | (7.28%) |
| ถ่านหิน | 20 | (6.06%) | 19 | (8.52%) | 10 | (4.85%) |
| อื่น ๆ | 57 | (17.27%) | 46 | (20.63%) | 40 | (19.42%) |
| **รวมทั้งสิ้น** | **330** | **(100%)** | **223** | **(100%)** | **206** | **(100%)** |

### ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

| ลักษณะการให้บริการ | จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2552 | | 2553 | | 2554 | |
| Voyage Charters | 2 | (6.36%) | 1 | (0.45%) | 29 | (14.08%) |
| Time Charters | 309 | (93.64%) | 223 | (99.55%) | 177 | (99.55%) |

iii. **พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง**

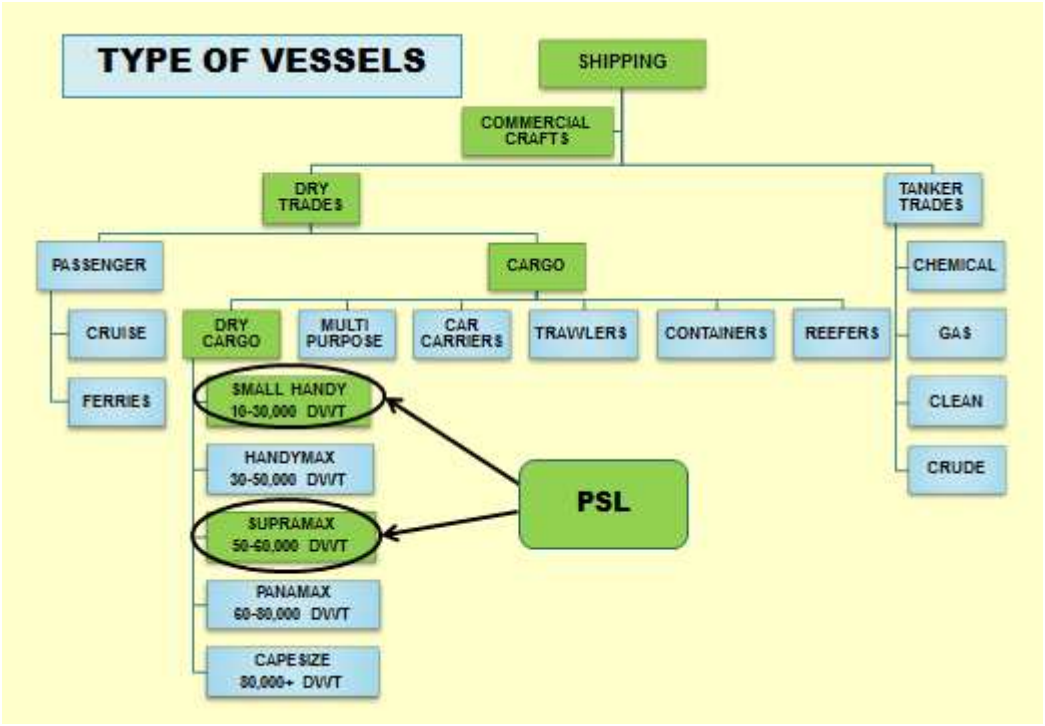
iv. **เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่**




จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ตทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

## 2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้




### 2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000-30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000-40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,916 ลำ (ณ สิ้นปี 2554) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

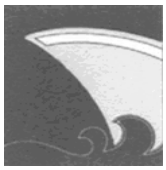
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่ง สินค้าลดต่ำลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัว สูงขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้ง เทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัว ลดลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง ตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่ม

มีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546-2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลง จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2554 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ได้ลดลงจาก 1,773 จุด ตอนต้นปี โดยลงมาถึงระดับ 1,738 จุด ณ สิ้นปี 2554 โดยมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย สืบเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกทดแทนเรือที่ปลดระวางในปี 2554 ซึ่งอุปทานคือเรือต่อใหม่นี้ถูกคาดการณ์ว่าจะยังคงเข้ามาสู่กองเรือโลกอย่างต่อเนื่องในช่วง 1-2 ปีข้างหน้านี้ ซึ่งอาจจะนำไปสู่บทสรุปที่ว่าดัชนี BDI อาจจะปรับตัวลดลงต่อไปในปี 2555 และจะยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้อย่างน้อยในปี 2555 และ ปี 2556

## 2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัทฯ จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



## 2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายซองดัชนีค่าระวางเรือ BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index "BDI")

ดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index "BDI") เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index "BFI" และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates "TC") ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซุปราแมกซ์, เรือขนาด แฮนดี้ไซส์ ในเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางหลักต่างๆ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

(อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ของเรือขนาดซุปราแมกซ์ + อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์) / 4) x 0.113473601

ตัวเลขที่นำมาคูณนั้น นำมาใช้ครั้งแรกเมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ถูกใช้แทนดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม (BFI) และได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขดังกล่าวในปีต่อๆมา ตามการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของดัชนีชี้วัดต่างๆที่เป็นส่วนประกอบและวิธีการคำนวณ

**ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์** (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

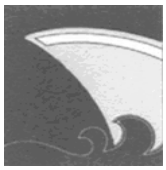
- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเล ความเร็วขณะเรือเปล่า 14.5 ไมล์ทะเล อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 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 น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ ร้อยละ 25



**เส้นทางที่** 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60-65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

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

**เส้นทางที่** 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Dakar/Douala สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ระยะเวลาประมาณ 60-65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่น (เส้นทางที่ 5 ไม่ได้ถูกนำไปใช้ในการคำนวณดัชนี ค่าระวางเรือขนาดซุปราแมกซ์ (BSI) หรือค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือ (TC))

**เส้นทางที่** 9: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Dakar/Douala สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางชายฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero (เส้นทางที่ 9 ไม่ได้ถูกนำไปใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือขนาด ซุปปราแมกซ์ (BSI) หรือค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือ (TC))

**ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่า มีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมด ร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และ มีการตกลงเช่าเรือกัน ภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง**

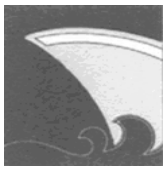
**ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดี้ไซส์** (BHSI)

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

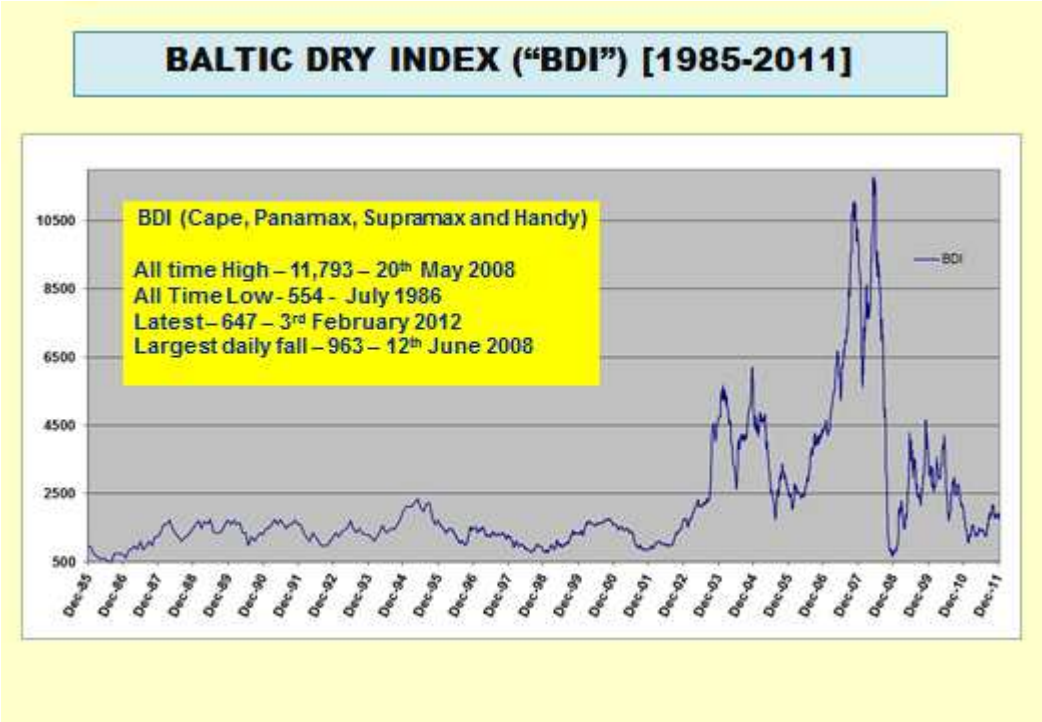
**เส้นทางที่** 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35-45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง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

**เส้นทางที่** 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25-30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือ ภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

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

**ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้นอยู่บนสมมติฐานว่า มีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ** 5 **ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และ มีการตกลงเช่าเรือกัน ภายใน** 5-10 **วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง**

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2554)




## 2.4 กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชยนาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือ มีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการต้องซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะซ่อมทำตามปกติ

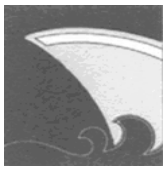
กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. **รัฐเจ้าของธงชาติ** (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญ ที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. **องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ** (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization, IMO) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (UnitedNation-UN) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์การของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และ สิ่งแวดล้อม



อนุสัญญาหลายฉบับซึ่งออกโดย IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องน้ำหนักบรรทุก (the Load Line Convention) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (the SOLAS Convention; Safety of Life at Sea) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL; Prevention of Pollution from Ships) เหล่านี้ ได้ช่วยสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเดินเรือ และการออกใบรับรองต่างๆให้กับเรือ อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าวจะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้าง โดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆไปด้วย ทั้งนี้ เรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป

3. **สมาคมจัดชั้นเรือ** (Classification Societies)

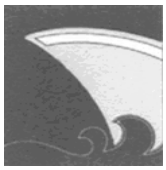
กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies,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

4. **พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล** (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี ค.ศ. 1924 ที่กรุงบรัสเซล์สภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้มีขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา 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) ซึ่งจะต้องมีใบ รับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (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 2006 จะมีผลบังคับใช้หลังจากได้รับสัตยาบันจาก 30 ประเทศ ซึ่งมีกองกำลังเรืออย่างน้อย ร้อยละ 33 ของกองกำลังเรือโลก ซึ่ง ณ สถานการณ์ปัจจุบัน อนุสัญญาดังกล่าวคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในต้นปี 2556

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้ :

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

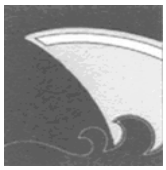
หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และ การจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

8. **องค์การอนามัยระหว่างประเทศ** (International Health Organization (IHO))

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



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

ใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

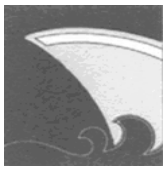
10. **อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม** (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978)

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้นอนุสัญญาดังกล่าว จึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1995 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการฑูต ที่กรุงมะนิลาในเดือนมิถุนายน 2553 ที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความมั่นใจมาตรฐานโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่กำลังมาถึงในเวลาอันใกล้นี้ การแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งเป็นที่รู้จักกันว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งกำหนดให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2555 อยู่ในขั้นตอนการรับรองซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงหลังจากได้รับรองครั้งแรกในปี ค.ศ. 1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติมใน ปี ค.ศ. 1995 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่นำมาใช้ก็จะมีหัวข้อของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในบทของอนุสัญญาแต่ละภาคส่วนของอนุสัญญาที่ว่านี้ด้วยเช่นกัน

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

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์



ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิด ก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ กฎข้อบังคับใหม่นี้จะมีผลบังคับใช้ในปี 2556 ดังนั้น เรือที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้เมื่อมีผลบังคับใช้ ส่วนเรือที่มีการวางกระดูกงูเรือก่อนวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้ภายในปี 2560

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

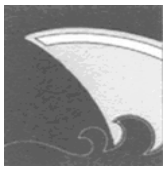
อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิง จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. **กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก**

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ ซึ่งกฎระเบียบเหล่านี้จะถูกปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง

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

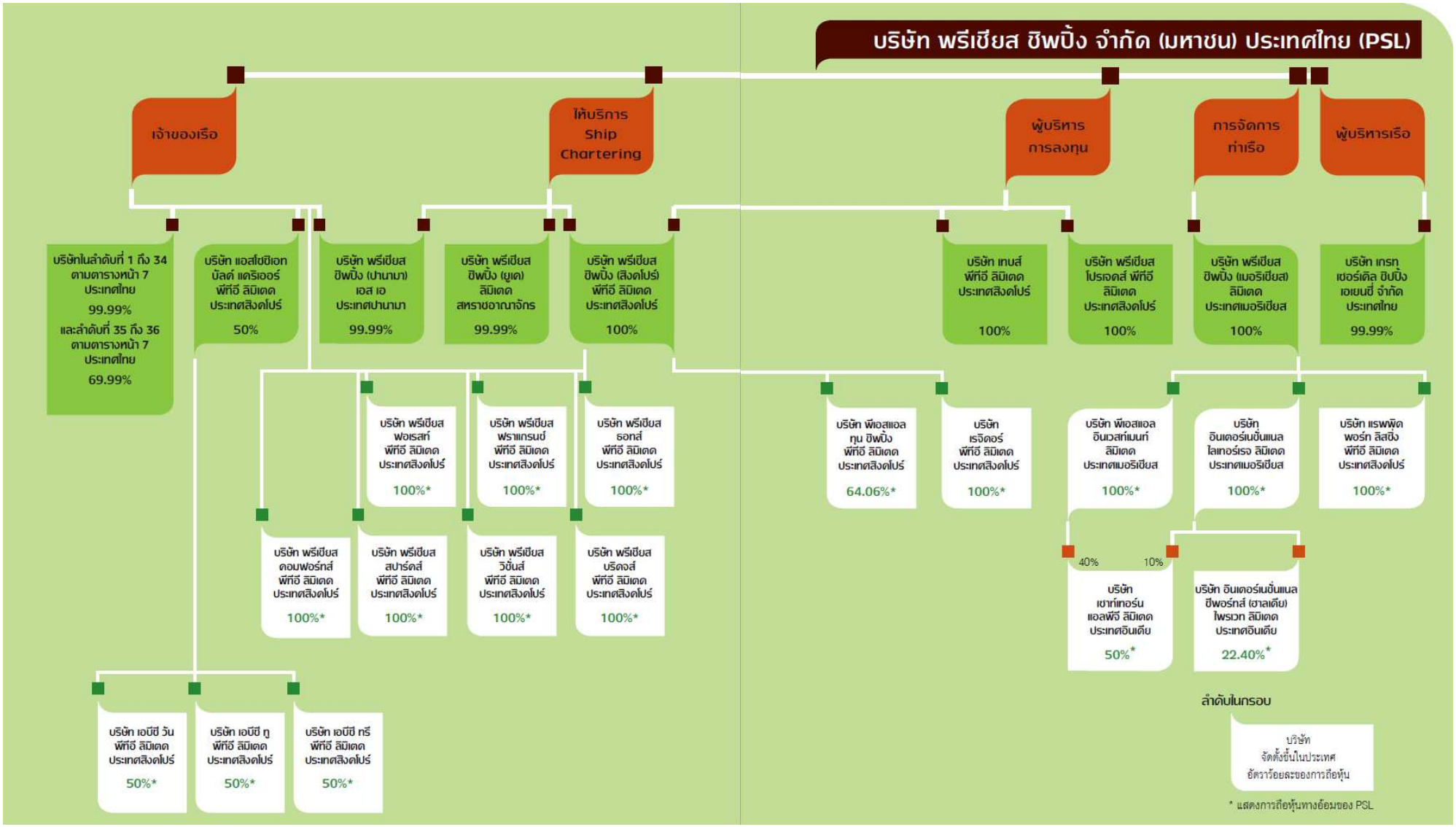
ส่วนของสหภาพยุโรปเองก็ได้มีข้อกำหนดในเรื่องของการเผาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป ซึ่งยังต้องมีการพัฒนาและติดตามอีกต่อไป

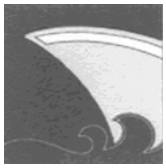


14. **การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า**

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มี เป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าร้องเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

# โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท





(3) **โครงสร้างรายได้**

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

(หน่วย: ล้านบาท)

| **งบกำไรขาดทุนรวม** | **ปี พ.ศ.** 2554 | **ร้อยละ** | **ปี พ.ศ.** 2553 **(ปรับปรุงใหม่)** | **ร้อยละ** |
|---|---|---|---|---|
| รายได้จากการเดินเรือ | 3,078.92 | 89.47% | 2,928.29 | 85.57% |
| รายได้จากการให้บริการ | 4.84 | 0.14% | 10.44 | 0.31% |
| กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ | 1.83 | 0.05% | 438.38 | 12.81% |
| กำไรจากการขายสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ตามสัญญา Novation Agreement | 319.17 | 9.28% | 0.00 | 0.00% |
| ดอกเบี้ยรับ | 26.07 | 0.76% | 25.83 | 0.75% |
| กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน | 0.00 | 0.00% | 0.00 | 0.00% |
| รายได้อื่น | 2.67 | 0.08% | 0.42 | 0.01% |
| ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย | 7.64 | 0.22% | 18.66 | 0.55% |
| **รวมรายได้** | **3,441.14** | **100.00%** | **3,422.02** | **100.00%** |

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงินปี 2554 ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้แสดงตัวเลขเฉพาะปี 2553 และปี 2554 เท่านั้น

## 4. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

### (1) ลักษณะบริการ

**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 ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550, 2551 และแม้แต่ในปี 2553 ที่ร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553 ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

**รายการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้**

**1) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในกิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุน ประเภท 7.10 กิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุน ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550

**สาระสำคัญของสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน**

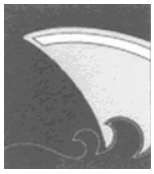
1. ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
2. คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร ได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
3. ให้ได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
4. ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

**เงื่อนไขสำคัญที่ต้องปฏิบัติ**

1. จะต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ช่างฝีมือหรือช่างผู้ชำนาญการ ซึ่งเป็นคนต่างด้าวที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาในประเทศเพื่อประโยชน์แก่กิจการที่ได้รับการส่งเสริมนั้น ไปประกอบอาชีพหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดนอกเหนือขอบเขตหน้าที่ของตำแหน่งที่ได้รับอนุมัติ และเมื่อช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการผู้ใดพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าว ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วัน นับจากวันที่ผู้นั้นพ้นจากตำแหน่ง
2. จะต้องใช้ที่ดินที่ได้รับอนุญาตเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเท่านั้น

**2) บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเลที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน**

| ชื่อบริษัท | ชื่อเรือ | วันเริ่มต้น | วันหมดอายุ |
|---|---|---|---|
| บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด | ฝนธิดา นารี | 10 มี.ค. 2547 | 9 มี.ค. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด | รัตนะ นารี | 30 ก.ย. 2547 | 29 ก.ย. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด | ชโลธร นารี | 30 ก.ย. 2547 | 29 ก.ย. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด | ศรัณยา นารี | 30 ก.ย. 2547 | 29 ก.ย. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด | สุจิตรา นารี | 30 ก.ย. 2547 | 29 ก.ย. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด | วิจิตรา นารี | 30 ก.ย. 2547 | 29 ก.ย. 2555 |
| บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด | อุรวี นารี | 29 ธ.ค. 2548 | 28 ธ.ค. 2556 |
| บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด | มาธวี นารี | 29 ธ.ค. 2548 | 28 ธ.ค. 2556 |
| บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด | นลินี นารี | 7 พ.ค. 2553 | 6 พ.ค. 2561 |
| บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด | รจเรข นารี | 19 ม.ค. 2553 | 18 ม.ค. 2561 |

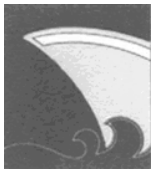


**สาระสำคัญของสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน**

1. ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
2. คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร ได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
3. ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ
4. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลาแปดปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่พ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
5. ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
6. ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

## เงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติ

1. ต้องมีทุนจดทะเบียนตามที่กำหนดก่อนออกบัตรส่งเสริมและจะต้องชำระเต็มมูลค่าหุ้นก่อนเปิดดำเนินการ
2. บุคคลผู้มีสัญชาติไทยจะต้องถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน
3. ขนาดของกิจการ จะต้องมีเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (BULK CARRIER) จำนวน 1 ลำ
4. ต้องเร่งรัดฝึกอบรมและสนับสนุนคนไทยให้สามารถปฏิบัติงานตามโครงการแทนช่างฝีมือซึ่งเป็นคนต่างด้าวภายในเวลาที่คณะกรรมการกำหนด
5. เรือที่จัดซื้อต้องเป็นเรือที่ได้รับการจัดชั้นเรือ (Class) ไว้กับสถาบันตรวจเรือ (Classification Society) ที่เชื่อถือได้
6. เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อนเปิดดำเนินการ
7. ในกรณีที่เรือลำใดที่หมดอายุการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานส่งเสริมการลงทุน BOI บริษัทฯก็จะใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในเรื่อง การยกเว้นการเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคล จากรายได้จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่กรมสรรพากรกำหนด ทำให้รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล

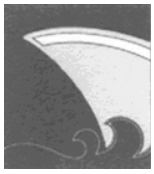


**(2) การตลาดและภาวะการแข่งขัน**

บริษัทฯ ได้เคยกล่าวถึงความไม่ชัดเจนแน่นอนของตัวเลขอุปทานของจำนวนเรือที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2554 สืบเนื่องจากอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และตัวเลขจำนวนเรือปลดระวางที่ยังมีความไม่แน่นอน ทั้งนี้ อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ หมายถึง ตัวเลขผลต่างระหว่างขนาดระวางเดทเวทตันของเรือที่สั่งต่อใหม่ ณ ต้นปี กับขนาดระวางเดทเวทตันของเรือใหม่ที่ต่อแล้วเสร็จและส่งมอบแล้ว ณ สิ้นปีของปีเดียวกัน ในปี 2554 การปลดระวางเรือสินค้าแห้งเทกองมีตัวเลขที่ดีเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ในทางตรงกันข้าม อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่มีตัวเลขที่ต่ำเพียงร้อยละ 28 ซึ่งยังห่างจากที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 50 ส่งผลให้ตัวเลขของจำนวนเรือที่ออกสู่ตลาดในปี 2554 มีเพิ่มขึ้นอย่างมากอีก 68 ล้านเดทเวทตัน และทำให้ ณ สิ้นปี 2554 มีกองเรือทั้งหมดจำนวนเป็น 622.27 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.25 ของการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดโลกซึ่งมากกว่าที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 12.5 ซึ่งอยู่บนสมมติฐานว่าไม่มีการปลดระวางเรือเลย (ในความเป็นจริง มีการปลดระวางเรืออยู่ที่ 33.3 เดทเวทตัน) ด้วยตัวเลขที่ผันผวนของอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่และการปลดระวางเรือ ทำให้ตัวเลขการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือในอนาคตจะยังคงไม่แน่นอนและไม่มีใครสามารถคาดการณ์ได้อย่างถูกต้อง บริษัทฯ มีความเห็นว่าตัวเลขทั้งสองนี้จะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันแปรกับความแข็งแกร่งของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) บริษัทฯ คาดว่าการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางของกองเรือสินค้าแห้งเทกองในปี 2555 อาจเท่ากับตัวเลขของปี 2554 ที่ร้อยละ 10 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 30 และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 35 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือสินค้าแห้งเทกองของโลกจะเพิ่มขึ้นอีก 63 ล้านเดทเวทตัน เป็นจำนวนทั้งหมด 686 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2555 อย่างไรก็ตาม ยังมีบางปัจจัยที่อาจทำให้การคาดการณ์นี้คาดเคลื่อนได้ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

สถานะทางการเงินของอู่ต่อเรือต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอู่ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งไม่นานได้กลายเป็นสิ่งที่ยากลำบาก โดยอู่ใหม่ๆ หลายแห่งต้องปิดตัวลง ส่วนอู่อื่นๆที่ยังคงพอดำเนินกิจการอยู่ได้จำต้องลดขนาดในการต่อเรือใหม่ของตนเองด้วยการเสริมความแข็งแกร่ง กล่าวคือ อู่ต่อเรือบางแห่งได้กลับมารับงานในการผลิตชิ้นส่วนตัวเรือและการซ่อมแซมตัวเรือ ในขณะที่อู่ต่อเรือบางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่ต่อเรือที่ให้บริการปลดระวางเรือซึ่ง “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ ส่วนงานบริการธุรกิจเดินเรือของธนาคารเอชเอสบีซี (HSBC Shipping Services) ได้แสดงความเห็นล่าสุด โดยได้กล่าวอย่างย่อๆ แสดงให้เห็นถึงภาพของอุตสาหกรรมการต่อเรือกับปัญหาการให้สินเชื่อ ดังต่อไปนี้

*“ตัวอย่างเช่น อู่ต่อเรือที่จีนกำลังถูกผิดนัดชำระราคาเรือบรรทุกสินค้าแบบเทกองจำนวน 2 ลำขนาดระวางบรรทุก 115,000 เดทเวทตันซึ่งพร้อมจะส่งมอบในเดือนกันยายน 2555 และเดือนพฤษภาคม 2556 โดยผู้ซื้อได้เรียกร้องว่าพวกเขาไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับชำระค่าเรือได้และจำเป็นที่จะต้องบอกเลิกสัญญา ซึ่งแน่นอนว่าจะต้องถูกริบเงินที่ได้ชำระไปแล้ว เรื่องนี้จะต้องเป็นปัญหาบานปลายอย่างแน่นอน ทางเราได้ทราบมาว่าเรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC) จำนวน 6 ลำซึ่งพร้อมส่งมอบที่อู่ต่อเรือหลักในเกาหลีกำลังถูกผิดนัดหรือมีข้อโต้แย้งกับผู้ซื้ออยู่ในขณะนี้ เรือเหล่านั้นมีมูลค่าการซื้อขายประมาณ 140 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำ แต่มูลค่า ณ ปัจจุบันเหลือเพียง 90 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำเท่านั้น สัญญาสั่งต่อเรือหลายฉบับที่ได้มีการลงนามกันก่อน Lehman ล้มละลาย คือ เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2551 กำลังถูกส่งมอบในขณะนี้หรือจะส่งมอบกัน*



*เร็วๆนี้ เรือดังกล่าวมีราคาสูงและผู้ซื้อส่วนมากได้ชำระเงินล่าช้ามากโดยหวังว่าจะมีธนาคารเข้ามาชำระเงินงวดสุดท้ายให้ภายใต้เงื่อนไขการชำระเงินแบบเดิม คือ แบ่งชำระเป็น 4 งวดๆละร้อยละ 10 และงวดสุดท้ายร้อยละ 60 ซึ่งผู้ซื้อต้องชำระเงินส่วนแรกร้อยละ 40 เองก่อน ที่เหลืออีกร้อยละ 60 จะชำระโดยเงินกู้จากธนาคาร การคาดหวังว่าสินเชื่อจากธนาคารจะมีอยู่ในเวลาที่ใกล้เคียงกับเวลาที่ส่งมอบเรือนั้น (สำหรับการสั่งต่อเรือเมื่อ 3-5 ปีก่อน) พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า มีการผิดพลาดในหลายๆครั้งที่ผ่านมา ในสถานการณ์ที่ส่วนหลักของเรือได้ถูกสร้างแล้ว เรือจะถูกสร้างให้แล้วเสร็จและจะปรากฏในท้องตลาด เรือหลายลำแม้จะยังไม่ได้เริ่มสร้างหรือสร้างไปบ้างแล้วก็อาจจะถูกบอกเลิกได้ ผู้ที่ไม่มีเงินทุนและคาดการณ์ผิดจะได้รับการลงโทษ ในขณะที่ผู้ที่มีเงินทุนและรอบคอบจะได้รับรางวัล"*

ในด้านอุปสงค์ของเรือ บริษัทฯ มองเห็นถึงปัญหาอุปสรรคที่อยู่ข้างหน้า กล่าวคือ ในปี 2554 ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องพบกับอุปสรรคด้านต่างๆ เช่น ปัญหาเงินเฟ้อ และปัญหาภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ภายในประเทศ โดยจีนได้พยายามที่จะจัดการกับปัญหาทั้งสองนี้ด้วยการประกาศให้สถาบันการเงินของตนเพิ่มอัตราการกันเงินสำรองที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในขณะเดียวกัน ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในช่วงปี 2554 มาตรการเหล่านี้ได้ส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของจีนได้ลดลงจากร้อยละ 9.7 เป็นร้อยละ 9.5 และเป็นร้อยละ 9.2 ก่อนจะสิ้นสุดที่ ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี ในขณะเดียวกัน อัตราเงินเฟ้อที่ได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ระดับร้อยละ 6.5 ก่อนจะลดลงมาสู่ระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ราคาอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวลดลงเช่นกัน และรัฐบาลจีนก็ได้เริ่มผ่อนปรนมาตราการเพื่อบรรเทาการชะลอตัวของเศรษฐกิจของตน โดยได้ตัดลดอัตราการกันเงินสำรองของสถาบันการเงินของตนลงร้อยละ 0.50 บริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตราการแรกของอีกหลายๆมาตรการที่จะออกมากระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่างๆในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ตัวอย่างเช่น มาตรการกู้ยืมเงินที่เข้มงวด ข้อจำกัดในการได้กรรมสิทธิในบ้านมากกว่า 1 หลัง และการควบคุมความต้องการที่ดินของบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจส่งผลต่อภาคธุรกิจก่อสร้างจะต้องชะลอตัวลงในปี 2555 ซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของการบริโภคเหล็กทั้งหมดในจีน อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามีการคาดการณ์ว่าการเติบโตในภาคธุรกิจนี้จะลดลง แต่คาดว่าในปี 2555 ตัวเลขการใช้เหล็กและการนำเข้าแร่เหล็กจะยังคงสูงขึ้นทำลายสถิติ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามของจีนในการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและที่พักอาศัยภายในประเทศ ตามรายงานข่าวของสำนักข่าวรอยเตอร์ มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการผลิตเหล็กดิบของจีนจะเพิ่มขึ้นเป็น 728 ล้านตัน และตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กจะสูงถึง 720 ล้านตันในปี 2555 แต่เป็นที่น่าเสียดายที่มาตราการใดๆก็ตามที่จีนจะนำมาใช้ในการกระตุ้นเศรษฐกิจในปี 2555 นั้นคงจะเทียบไม่ได้เลยกับการใช้เงินอัดฉีดในอุตสาหกรรมเหล็กเมื่อปี 2551-2552 ที่มีมูลค่าถึง 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นสิ่งเดียวที่ช่วยโอบอุ้มตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองให้อยู่รอดได้ในช่วงปี 2552 และ 2553

บริษัทฯ เข้าใจว่าได้เกิดปัญหาเศรษฐกิจต่างๆมากมายในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก รวมทั้งสหภาพยุโรปและสหรัฐอาณาจักรก็กำลังดิ้นรนต่อสู้กับวิกฤต "เบย์ ออฟ พิกส์" (Bay of Pigs) ซึ่งเป็นวิกฤตทางเศรษฐกิจที่เสมือนอาวุธนิวเคลียร์ที่ทำลายล้างความมั่งคั่งและมั่นคงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประเทศเหล่านั้น ปัญหาหนี้สินในระดับประเทศและระดับครัวเรือนที่ยังคงเป็นปัญหาอยู่ในสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป ได้ชี้ให้เห็นว่าการ

ใช้จ่ายของภาครัฐและของผู้บริโภคจะยังคงซบเซาไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้น อุปสงค์ในเรือขนส่งสินค้าในอนาคตอาจจะเงียบเหงากว่าที่คาดการณ์ไว้

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่ลดลงดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว โดยร้อยละ 20 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีอายุมากกว่า 20 ปี (คิดตามขนาดเดทเวทตันของเรือ) จะถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า จากการอ้างอิงข้อมูลในช่วงปี 2529 ซึ่งช่วงที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ต่ำกว่า 1,000 จุด เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองบางลำที่มีอายุเพียง 10-14 ปีได้ถูกปลดระวาง โดยเรือที่ถูกปลดระวางส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี และถ้านำเกณฑ์อายุในปี 2529 ที่กล่าวมาแล้วนั้น มาใช้กับการปลดระวางของกองเรือโลกในปี 2555 แล้ว จะเห็นได้ว่ามีเรืออย่างน้อยร้อยละ 30 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองทั้งหมดของโลก (คิดตามขนาดเดทเวทตันของเรือ) ที่อาจถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านๆมา ดังต่อไปนี้

| ปี | 2545 | 2546 | 2547 | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) | 1,137 | 2,617 | 4,510 | 3,371 | 3,180 | 7,065 | 6,390 | 2,617 | 2,758 | 1,549 |
| กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) | (0.5) | 24.8 | 110.1 | 154.2 | 92.6 | 125.1 | 148.1 | 88.1 | 35.5 | 23.6 |
| จำนวนเรือโดยเฉลี่ย | 29.22 | 28.39 | 44.63 | 52.89 | 54 | 44.97 | 44.12 | 32.79 | 21.39 | 21.91 |
| กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) | (0.02) | 0.87 | 2.47 | 2.92 | 1.72 | 2.78 | 3.36 | 2.69 | 1.66 | 1.08 |

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือที่เป็นอยู่ทั้งปี รวมถึงกองเรือของบริษัทฯ ที่มีขนาดเล็กลงหลังจากที่บริษัทฯ ได้ขายเรือที่มีอายุมากออกไป ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต

**รางวัลและเกียรติยศ**

ปี 2554 นิตยสาร IR Magazine ได้ยกย่องบริษัทฯ ให้เป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในประเทศไทยที่ดีที่สุดในตลาดสิงคโปร์” นิตยสาร IR Magazine ได้จัดอันดับบริษัทต่างๆ ที่มีการทำงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุดในเอเชียเป็นเวลามากกว่าสิบปีแล้ว รางวัลและการจัดลำดับทั้งหมดในปี 2554 นั้น ได้พิจารณาจากผลการสำรวจนักลงทุนและนักวิเคราะห์มากกว่า 300 คน ทั่วภูมิภาค โดยมี IR Insight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยของทางนิตยสารเป็นผู้ออกแบบงานสำรวจนี้ และควบคุมโดยบริษัท Maxy Moudo Research ซึ่งบริษัทวิจัยอิสระ

นิตยสาร Marine Money ฉบับเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2554 ซึ่งเป็นฉบับที่มีการจัดอันดับบริษัทต่างๆ ได้จัดอันดับให้บริษัทฯ เป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 45 ของโลก จากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 เกณฑ์การตัดสิน

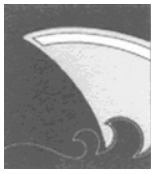
สำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) ด้วยแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะกลับไปอยู่หนึ่งใน 10 ลำดับแรกในปีต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 10 ของบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน สิ่งนี้เป็นการบ่งบอกว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและมีเสถียรภาพที่ดีที่จะดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือให้สำเร็จโดยไม่มีความเสี่ยงหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

**จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี**

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,433.51 ล้านบาท (ปี 2553: 3,403.36 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 718.52 ล้านบาท (ปี 2553: 1,133.73 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้เพิ่มขึ้นเป็น 15,356.50 ล้านบาท (ปี 2553: 14,611.97 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปี อยู่ที่ 22,893.25 ล้านบาท (ปี 2553: 19,961.89 ล้านบาท) เนื่องจากมีการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 1,693.05 ล้านบาท และจากกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 727.61 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท (ปี 2553: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.52 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 3.64 ล้านบาท (ปี 2553: จำนวน 82.61 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 11,265 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 12,304 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ของปี 2553 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2554 เมื่อเทียบกับปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 4 เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 7.61 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 14 ปี ในปี 2554 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2554 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 644.41 ล้านบาทไปในปี 2554

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 18 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ ที่ 16 กันยายน 2554 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.50 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 18 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 14.21 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก!! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

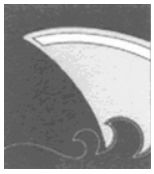


**กองเรือของบริษัท**

ณ สิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 25 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 704,258 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 28,170 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 14.2 ปี บริษัทฯ ขอรายงานถึงแผนการปรับลดอายุกองเรือในส่วนของการต่อเรือใหม่ที่อู่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย ดังต่อไปนี้

**อู่ต่อเรือ** ABG: ตามที่บริษัทฯ ได้อธิบายในรายงานประจำปีฉบับที่แล้วว่า อู่ต่อเรือ ABG กำลังประสบกับปัญหาในการส่งมอบเรือให้ตรงตามกำหนดเวลา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าน่าจะเกิดจากการขาดแคลนแรงงานฝีมือจนทำให้ขีดความสามารถในการต่อเรือถูกจำกัด ทางอู่ได้พยายามแก้ปัญหาอยู่ในขณะนี้ ซึ่งบริษัทฯจะยังคงเฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาด 34,000 เดทเวทตันลำแรก ในช่วงกลางเดือนมิถุนายน 2554 และคาดว่าจะได้รับมอบเรือขนาดเดียวกันอีกสองลำในปี 2555 หากทางอู่ต่อเรือ ABG ยังคงรักษาขีดความสามารถในการต่อเรือในระดับนี้ได้ บริษัทฯ อาจจะโชคดีได้รับมอบเรือ 3 ลำต่อปีจากทางอู่ ภายใต้สถานการณ์ต่างๆเหล่านี้ บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิเลือกที่จะยกเลิกการต่อเรือลำใดที่ล่าช้ากว่ากำหนดวันส่งมอบตามสัญญา หรือสามารถขายต่อสัญญาต่อเรือที่ล่าช้านี้ให้กับบริษัทอื่น หรือสามารถเจรจาทำข้อตกลงและราคาต่อเรือใหม่ จนถึงขณะนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาต่อเรือจำนวน 5 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ลำ และขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ) ไปให้กับบริษัทอื่นซึ่งไม่มีความผูกพันเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีกำไรจากการขายเป็นเงินมากกว่า 3 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำเรือ

บริษัทฯ ได้เริ่มแผนการลดอายุกองเรือของบริษัทฯ ด้วยการซื้อเรือรจเรข นารี (ขนาด 29,870 เดทเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2552 เรือนลินี นารี (ขนาด 31,699 เดทเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 1 ปี 2553 เรือกาญจนา นารี (ขนาด 56,920 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) และเรือกิระณา นารี (ขนาด 56,823 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) ในไตรมาส 4 ปี 2554 และเรือจามจุรี นารี (ขนาดระวางบรรทุก 33,733 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือฝาแฝดของเรือจามจุรี นารี ในไตรมาส 1 ปี 2555 นอกจากนี้ ในช่วงปี 2555 บริษัทฯ ยังมีกำหนดรับมอบเรือซุปราแมกซ์ต่อใหม่ขนาด 57,000 เดทเวทตันต่อลำ จำนวน 4 ลำ จากอู่ต่อเรือในประเทศจีน ที่บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาต่อมา และเพื่อให้แผนการปรับกองเรือโดยการเพิ่มขนาดกองเรือเป็น 60-70 ลำ เสร็จสมบูรณ์นั้น บริษัทฯ มีโครงการที่จะซื้อเรือเพิ่มจากตลาดเรือมือสอง หรือเรือใหม่ที่ขายทอดในตลาดเรือต่อใหม่ในช่วง 12-24 เดือนข้างหน้านี้ ซึ่งโครงการนี้จะเป็นเสมือนภาพต่อชิ้นสุดท้ายที่จะเป็นประโยชน์ที่ดีต่อบริษัทฯ ในปีต่อๆไป สำหรับองค์กรอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้ว โครงการขยายการลงทุนขนาดใหญ่เช่นนี้ ย่อมเป็นสิ่งที่ท้าทายอย่างมาก แต่สำหรับบริษัทฯ แล้ว ไม่ได้เป็นเช่นนั้น ตั้งแต่เดือนกันยายน 2546 ถึงเดือนกันยายน 2547 บริษัทฯ ได้เพิ่มขนาดกองเรือจาก 28 ลำไปเป็น 52 ลำ ด้วยการซื้อเรือ 24 ลำ จากตลาดเรือมือสองในช่วงเวลาเพียงแค่ 12 เดือนเท่านั้น ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางเพิ่งเริ่มเป็นขาขึ้นของภาวะกระทิงที่แท้จริง ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดการทำตามแผนการปรับกองเรือได้ในช่วงตลาดขาขึ้นได้ และในเวลานี้ก็เช่นเดียวกัน บริษัทฯ หวังอีกครั้งว่าจะสามารถซื้อเรืออีก 15-25 ลำ ในขณะที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ที่ประมาณ 1,000 – 1,500 จุด โดยคาดว่าสภาพตลาดในช่วงนี้จนสิ้นปี 2555 น่าจะเป็นตลาดที่เอื้ออำนวยให้บริษัทฯ สามารถทำตามแผนการปรับกองเรือได้ง่ายกว่าช่วงตลาดขาขึ้น ตราบใดที่ยังมีการขายเรือในตลาดอยู่ คงจะไม่มีอุปสรรคใดๆ ในการปฏิบัติตามแผนนี้ ในความเป็นจริงแล้ว ในทุกๆวันนี้ บริษัทฯ ได้รับข้อมูลประกาศขายเรือใหม่อย่างมากมาย ซึ่งถ้าเพียงบริษัทฯ ตกลงตามราคาที่ผู้ขายเสนอแล้ว บริษัทฯ อาจสามารถปฏิบัติตามแผนดังกล่าวได้โดยใช้ระยะเวลาที่น้อยกว่า 3 - 6 เดือนเท่านั้น แต่



การที่บริษัทฯ ยังไม่ซื้อเรือเพิ่มในตอนนี้ ก็เพียงเพราะบริษัทฯ คาดว่าราคาเรือน่าจะลดลงต่ำกว่าตอนนี้ เนื่องจากปัญหาของทั้งอู่ต่อเรือและการให้สินเชื่อสำหรับการต่อเรือยังคงยืดเยื้อ โดยด้านหนึ่งเกิดจากการขาดแคลนแหล่งเงินทุน และอีกด้านหนึ่งเกิดจากไม่มีใครต้องการเรือใหม่ที่ตนเองได้สั่งต่อไว้เมื่อสองสามปีก่อนในช่วงภาวะขาขึ้น ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะดำเนินการตามแผนให้ลุล่วงได้โดยการทำข้อตกลงที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอหรือซื้อต่อเรือต่อใหม่จากการขายทอดสัญญาต่อเรือที่มีปัญหา

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด เมื่อใดที่บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในแผนการซื้อกองเรือทดแทนได้ บริษัทฯ เชื่อว่าจะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทฯ สามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าได้ในระดับราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ ดังนั้น บริษัทฯ จะยังคงเฝ้าระวังสถานกาณ์เพื่อเสาะหาจังหวะที่ดีที่เหมาะสมในการจัดหากองเรือทดแทนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยการมีขนาดกองเรือที่แข็งแกร่งประมาณ 60-70 ลำ ให้ได้ภายในสองปีข้างหน้านี้

**เหตุการณ์สำคัญของปี** 2554

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเริ่มต้นได้ไม่ดีในปี 2554 โดยมีเหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นตัวแปรสำคัญ สินค้าแห้งเทกองต่างๆ ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่เลวร้ายที่สุดที่เกิดขึ้นในประเทศออสเตรเลียในรอบหลายปี น้ำท่วมรุนแรงที่สร้างความเสียหายให้กับบรรดาเหมืองแร่ถ่านหินและรางรถไฟขนส่งทำให้ปริมาณสินค้านั้นลดลงอย่างมาก ต่อมา ได้เกิดภัยพิบัติธรรมชาติในทวีปเอเชีย กล่าวคือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งร้ายแรงที่ประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม ทำให้เกิดสึนามิขนาดยักษ์ที่ได้สร้างความเสียหายอย่างร้ายแรงกับท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรม ซึ่งถือเป็นอุปสรรคอีกครั้งต่อตลาดเรือขนส่งเทกองเนื่องจากการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นน้อยลง

ตัวเลขของเรือเทกองต่อใหม่ที่มีการส่งมอบจากอู่ต่อเรือต่างๆ ได้ทะลุจุดสูงสุดในปี 2553 โดยมีเรือใหม่ทั้งหมด 1,248 ลำ (ขนาดบรรทุกรวม 101.17 ล้านเดทเวทตัน) ออกสู่ตลาดในปี 2554 ในขณะเดียวกัน บรรดาเจ้าของเรือได้พยายามปลดระวางเรือเมื่อราคาซากเรืออยู่ในระดับสูง โดยในปี 2554 ได้ทุบสถิติใหม่ในการปลดระวางเรือโดยมีเรือเกือบ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ที่ถูกปลดระวาง ส่งผลให้ขนาดกองเรือเทกองของโลกอยู่ที่ 622.27 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2555

ผลพวงของวิกฤติการเงินโลกยังคงสร้างปัญหาอยู่โดยเกิดผลกระทบเป็นลูกโซ่จากธนาคารที่เกิดปัญหาไปยังบรรดารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่อยู่ท่ามกลางปัญหาการผิดนัดชำระหนี้โดยประเทศโปรตุเกส ไอร์แลนด์ อิตาลี กรีซ และสเปน กลายมาเป็นประเทศที่ก่อให้เกิดวิกฤติ “เบย์ ออฟ พิกส์” (bay of pigs) ในสหภาพยุโรป สหภาพยุโรปเองก็ได้พยายามแก้ปัญหาโดยการตัดลดงบประมาณรายจ่ายควบคู่กับการใช้นโยบายทางการคลังที่เข้มงวด ซึ่งแน่นอนว่ามาตรการเหล่านี้จะทำให้อุปสงค์จากภูมิภาคนี้ลดต่ำลง ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ใช้วิธีแก้ปัญหาที่ต่างกันโดยใช้วิธีการ “เปิดก๊อกน้ำ” (opened the taps) ด้วยการทุ่มเม็ดเงินเข้าไปในระบบเศรษฐกิจของตนเป็นรอบที่ 2 (QE2) ด้วยความหวังว่า การกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยฟื้นฟู

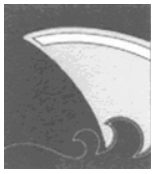
สภาพเศรษฐกิจให้เข้มแข็งขึ้นได้ ในขณะที่ประเทศจีนได้ตัดสินใจที่จะต้องลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เพื่อไม่ให้เกิดภาวะฟองสบู่แตก

ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ได้พยายามดิ้นรนแก้ปัญหาภายในประเทศในช่วงปี 2554 ซึ่งเกิดภาวะเงินเฟ้อและภาวะฟองสบู่ที่กำลังก่อตัวขึ้นในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยได้พยายามจัดการกับปัญหาทั้งสองอย่างนี้ด้วยการให้สถาบันการเงินของตนเพิ่มอัตราการกันเงินสำรองไปที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในเวลาเดียวกันก็ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในระหว่างปี 2554 มาตรการเหล่านี้ส่งผลให้จีดีพีลดลงจากร้อยละ 9.7 ในไตรมาสหนึ่ง เหลือร้อยละ 9.5 ในไตรมาสสอง และเหลือร้อยละ 9.2 ในไตรมาสสาม ก่อนที่จะลงมาอยู่ที่ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี อย่างไรก็ตาม ตัวเลขอัตราเงินเฟ้อซึ่งได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ร้อยละ 6.5 ได้ลดลงมาสู่ระดับที่ควบคุมได้ โดยราคาอสังหาริมทรัพย์เองก็ได้ลดลงเช่นกัน ต่อมาจีนได้มีการลดอัตราการกันเงินสำรองของสถาบันการเงินลงร้อยละ 0.50 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตราการแรกของอีกหลายๆมาตรการที่จะออกมากระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่างๆ สำหรับการจำนองอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ในปี 2555 ภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของอุปสงค์เหล็กทั้งหมดในประเทศจีนจะต้องหดตัวลงมากขึ้น

การตกต่ำลงอย่างมากของมูลค่าตัวเรือ ตั้งแต่ปี 2551 ได้ทำให้บัญชีงบดุลของบรรดาบริษัทเจ้าของเรือด้อยมูลค่าลงและทำให้บรรดาธนาคารต่างๆ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการผิดนัดชำระหนี้ที่มากขึ้นด้วยจำนวนของการปรับโครงสร้างทางการเงินและการล้มละลายของบริษัทที่จดทะเบียนในบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อุตสาหกรรมเดินเรือได้เผชิญกับวิกฤติสินเชื่อตึงตัว โดยแน่นอนว่าจะไปจำกัดด้านอุปทานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีอัตราผลตอบแทนของความเสี่ยงสูง บริษัทฯ ได้เคยอธิบายแล้วว่าการขาดแคลนแหล่งเงินทุนได้สร้างปัญหาให้กับบรรดาอู่ต่อเรือหลายแห่งและหวังว่าปัจจัยเหล่านี้จะช่วยทำให้ปริมาณอุปทานของกองเรือใหม่ถูกจำกัดมากขึ้น

จะเห็นแล้วว่า ตลาดใหญ่ที่สุดของด้านอุปสงค์ทั้งสามแห่งของโลกกำลังประสบกับปัญหาจากการใช้นโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่มีมากจนเกินไปในช่วงแย่ที่สุดของวิกฤติเศรษฐกิจโลก เมื่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆหมดไป จึงขึ้นอยู่กับประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศแถบเอเชีย และประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่อื่นๆ ว่าจะสามารถจัดการกับปัญหาและสนับสนุนการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่ใช้มาตรการกระตุ้นต่างๆมาเป็นตัวขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเติบโตด้วยอุปสงค์แทน สำหรับด้านอุปทาน ตัวเลขที่ตกต่ำในบัญชีงบดุลของบรรดาบริษัทเจ้าของเรือ อู่ต่อเรือ และธนาคารน่าจะเป็นแสงสว่างแห่งความหวังที่จะช่วยจำกัดและลดปริมาณของเรือต่อใหม่ออกสู่ตลาด เพื่อให้อุปสงค์ในเรือขนส่งมีมากขึ้น จนในที่สุดตลาดขนส่งจะเข้าสู่วงจรธุรกิจช่วงขาขึ้นต่อไปในช่วงหลังปี 2556

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากอยู่ที่ 686 ล้านตันในปี 2554 หรือขยายตัวร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับ 618 ล้านตันเมื่อปี 2553 ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์ จีนคาดว่าจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2555 ประมาณ 720 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ



และต้นทุนค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2554 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอยู่ที่ประมาณ 684 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปริมาณ 625 ล้านตันในปี 2553 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์นั้น คาดว่าจีนจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 728 ล้านตัน ในปี 2555 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 และปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 และขยายตัวอีกร้อยละ 11 เป็น 182 ล้านตันในปี 2554 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,600 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,100 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบอย่างมากต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ สิ้นปีอยู่ที่ 1,738 จุด หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับเมื่อต้นปีที่ 1,693 จุด โดยมีจุดต่ำสุดที่ 1,043 จุดเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2554 และสูงสุดที่ 2,173 จุด เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 สาเหตุสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI ฟื้นตัวขึ้นได้ระหว่างปี เนื่องจากความแออัดของเรือขนาดเคปไซส์ที่จอดรอเทียบท่าที่มากกว่าปกติ และในช่วงครึ่งหลังของปี มีความต้องการเรือขนส่งสินค้าที่ติดค้างจากประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับการนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 182 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ จากภาวะวิกฤติทางการเงินทำให้เกิดการเสียสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของตลาดมากขึ้น ส่งผลให้อุปทานในเรือลดลง จนในที่สุดการปลดระวางเรือเก่ามีปริมาณมากถึง 33.3 ล้านตัน ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2554 อยู่ที่ 1,549 จุด ซึ่งลดลงร้อยละ 44 ของค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี 2553 ที่ 2,758 จุด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 – 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิง รอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 – 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะ กระทิง (ช่วงปี 2547 – 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

อัตราค่าระวางที่ผันผวนทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา สัญญาเช่าเรือระยะยาวจะปฏิบัติตามได้จริงหรือไม่ขึ้นอยู่กับคู่สัญญาเท่านั้น ผู้เช่าเรือรายใหญ่หลายรายที่จำใจต้องปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวเหล่านี้ได้พยายามทุกทางไม่ว่าจะถูกกฎหมายหรือไม่ เพื่อที่จะหาช่องทางให้ตนเองไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว ในรายงานประจำปีฉบับที่แล้ว บริษัทฯ ได้คาดว่าในปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 อาจจะไม่ใช่ปีที่ดีนัก โดยมีบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากผลของสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่างๆ ที่ล้มละลายในปี 2554 แต่จะต้องตกตะลึงหากจำนวนบริษัทที่ล้มละลายจะไม่เพิ่มมากขึ้นในปี 2555 ก่อนที่จะค่อยๆ น้อยลงในปี 2556 จึงเป็นการเตือนให้ระวังว่ายังมีความยากลำบากในอนาคต

ในปี 2554 รายได้ต่อวันต่อเรือหนึ่งลำสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ยังคงสะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์ของเราที่มุ่งเน้นการทำสัญญาเช่าเรือระยะเวลายาวเพื่อความมั่นคงและโอกาสที่มองเห็นมาสู่การสร้างผลกำไร โดยสามารถหลีกเลี่ยงความผันผวนของค่า

ระวางรายวันที่บริษัทฯ อาจต้องเผชิญ ถ้าหากบริษัทฯ หารายได้ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยที่ 11,265 เหรียญสหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขประมาณการที่ 11,500 เหรียญสหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ สามารถทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,650 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำในปี 2554 ขนาดระวางบรรทุกโดยเฉลี่ยต่อลำของกองเรือบริษัทฯ อยู่ที่ 28,170 เดทเวทตัน ซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกับขนาดของเรือที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณดัชนีค่าระวางของเรือแฮนดี้ไซส์ (BHSI Index) ซึ่งดัชนี BHSI มีตัวเลขอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยของปีอยู่ที่ 10,902 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดังนั้น เมื่อดูผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่มีอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในช่วงปี 2554 จึงเห็นได้ชัดว่า รายได้จากอัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯนั้นสูงกว่าดัชนี BHSI

**ข้อมูลอุตสาหกรรมแยกส่วน**

| ขนาดเรือแฮนดี้ไซส์ | ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554 | ค่าเฉลี่ยของปี 2554 | ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554 | ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554 | ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554 |
|---|---|---|---|---|---|
| ดัชนีค่าระวางเรือแฮนดี้ไซส์ BHSI | 10,902 เหรียญสหรัฐ | 718 จุด | 698 จุด | 829 จุด | 577 จุด |
| อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก | - | 9,500 เหรียญสหรัฐ | 7,817 เหรียญสหรัฐ | 11,298 เหรียญสหรัฐ | 5,710 เหรียญสหรัฐ |
| อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก | - | 11,603 เหรียญสหรัฐ | 12,209 เหรียญสหรัฐ | 12,929 เหรียญสหรัฐ | 9,887 เหรียญสหรัฐ |
| อัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ ขนาดแฮนดี้ไซส์ | - | 11,291 เหรียญสหรัฐ | 9,959 เหรียญสหรัฐ | - | - |
| อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย | - | 11,265 เหรียญสหรัฐ | 9,922 เหรียญสหรัฐ | - | - |

ตารางข้างบนแสดงอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยต่อวันสำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ที่ทำการขนส่งสินค้าในบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิกและแอตแลนติก ทั้งรายปีและรายไตรมาสของปี 2554 รวมทั้งค่าเฉลี่ยโดยรวมประจำปี 2554 ของอัตราค่าเช่าเรือทั้งหมดทุกเส้นทางที่นำมาใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือแฮนดี้ไซส์ (BHSI) ตามตารางจะเห็นว่าอัตราตลาดค่าเช่าเรือสำหรับเส้นทางในมหาสมุทรแปซิฟิกจะสูงกว่าในมหาสมุทรแอตแลนติกอยู่มาก อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า จากอัตราค่าเช่าเฉลี่ยรายปี บริษัทฯ สามารถให้เช่าเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ในอัตราค่าเช่าที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยของตลาดทั้งสองมหาสมุทร

| ขนาดเรือซุปราแมกซ์ | ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554 | ค่าเฉลี่ยของปี 2554 | ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554 | ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554 | ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554 |
|---|---|---|---|---|---|
| ดัชนีค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ BSI | 16,066 เหรียญสหรัฐ | 1378 จุด | 1404 จุด | 1612 จุด | 1176 จุด |
| อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก | - | 10,278 เหรียญสหรัฐ | 8,780 เหรียญสหรัฐ | 12,477 เหรียญสหรัฐ | 4,161 เหรียญสหรัฐ |
| อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก | - | 15,838 เหรียญสหรัฐ | 16,256 เหรียญสหรัฐ | 18,392 เหรียญสหรัฐ | 14,025 เหรียญสหรัฐ |
| อัตราค่าเช่าเรือของ บริษัทฯ ขนาดซุปราแมกซ์ | - | 9,249 เหรียญสหรัฐ | 9,249 เหรียญสหรัฐ | - | - |
| อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย | - | 11,265 เหรียญสหรัฐ | 9,922 เหรียญสหรัฐ | - | - |

ตารางข้างบนแสดงข้อมูลเช่นเดียวกับตารางก่อนหน้านี้ ต่างกันเพียงตารางนี้แสดงอัตราค่าเช่าและดัชนีของเรือขนาดซุปราแมกซ์ ซึ่งขนาดเรือประเภทนี้ของบริษัทฯ ได้เดินเรืออยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น ซึ่งต่างจากเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯมีเรือขนาดซุปราแมกซ์ 2 ลำที่ซื้อเข้ามาเพิ่มในกองเรือในช่วงครึ่งหลังของไตรมาสสี่ ทำให้บริษัทฯ ไม่ได้รับค่าเช่าเต็มทั้งไตรมาส ดังนั้น อัตราค่าเช่าเฉลี่ยที่แสดงในตารางจึงต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์

**ทิศทางอุตสาหกรรม**

การปลดระวางเรือยังคงเข้มข้น โดยมีเรือ 388 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 153 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลง 235 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.5 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10 – 30,000 เดทเวทตัน) ลดลงจาก 3,151 ลำ เป็น 2,916 ลำ ในปี 2554 การอ่อนตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และคงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงลดต่ำลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคตอันใกล้

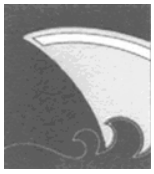
**เรือใหม่จำนวนมากที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2555 และ 2556**

- **เรือขนาดเคปไซส์ (90,000+ เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,561 ลำ ขนาดระวางรวม 265 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)**

มีเรือจำนวน 519 ลำ ขนาดระวางรวม 94.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 128 ลำ ขนาดระวางรวม 43.91 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.6 ที่จะมีอายุเกิน 22 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555 - 2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

- **เรือขนาดปานามาแมกซ์ (60 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,814 ลำ ขนาดระวางรวม 135 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)**

มีเรือจำนวน 665 ลำ ขนาดระวางรวม 51.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.8 ที่จะมีอายุเกิน 24 ปี ภายในปี



2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555 - 2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดสมดุลกับกองเรือต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดและช่วยฟื้นค่าระวางในอนาคตอันใกล้

- **เรือขนาดซุปราแมกซ์** (40 – 60,000 **เดทเวทตัน** - **มีเรือจำนวน** 2,325 **ลำ ขนาดระวางรวม** 119.5 **ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี** 2555)

มีเรือจำนวน 645 ลำ ขนาดระวางรวม 35 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 293 ลำ ขนาดระวางรวม 14.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.4 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

- **เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์** (30 – 40,000 **เดทเวทตัน – มีเรือ** 1,248 **ลำ ขนาดระวางรวม** 43.2 **ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี** 2555)

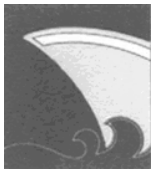
มีเรือจำนวน 462 ลำ ขนาดระวางรวม 16.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 434 ลำ ขนาดระวางรวม 16.7 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.5 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

- **เรือขนาดแฮนดี้ไซส์** (10 – 30,000 **เดทเวทตัน – มีเรือ** 2,916 **ลำ ขนาดระวางรวม** 59.1 **ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี** 2555)

มีเรือจำนวน 243 ลำ ขนาดระวางรวม 4.75 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 972 ลำ ขนาดระวางรวม 22.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.9 ที่จะมีอายุเกิน 27 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยในปี 2551 อยู่ที่ร้อยละ 23 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และลดลงเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 จากนั้นได้ลดลงเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 ทั้งนี้ ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นเท่าใดในปี 2555, 2556 และ 2557 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรตรงข้ามกับดัชนีค่าระวางเรือ โดยเฉพาะถ้าหากดัชนีค่าระวางเรือลดลงและอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 1,500 จุด

สถานภาพการแข่งขันของบริษัท จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 26 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 19 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง 12 ลำและเรือบรรทุกซีเมนต์ 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ ABG ในประเทศอินเดีย และเรือขนาดซุปราแมกซ์อีก 4 ลำ จากอู่ต่อเรือในสาธารณรัฐประชาชนจีน) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 600 ล้านเหรียญสหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ที่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ



นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ถือได้ว่าต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติการณ์

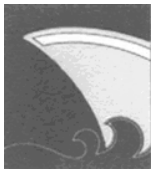
**ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่**

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาตกต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ โดยทั่วไปได้ลดลงในปี 2553 และ 2554 ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ ได้คลายความกังวลลงได้หลังจากที่ค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นอีกถ้าหากไม่เป็นเพราะค่าระวางเรือตกต่ำอย่างหนักในปี 2551 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากก่อนหน้านี้ รวมทั้งค่าน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ ค่าซ่อมบำรุงรักษาตัวเรือ ค่าอุปกรณ์/อะไหล่ และค่าเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษาค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับซ่อมแซมที่ถูกกว่า เจ้าของเรือที่ดีส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบันที่จะปรับลดอายุกองเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายโดยผ่านการปรับลดอายุกองเรือนี้จะยังดำเนินต่อไปในปี 2555

สำหรับปี 2554 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอู่ซ่อมเรือที่ลดลงจากการที่บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าออกไป เพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานในรูปแบบของเงินโบนัสพนักงานที่ได้ลดลงไปด้วยเช่นกัน ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสบนเรือยังคงเพิ่มขึ้นท่ามกลางปัญหาการขาดแคลนที่เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า ด้วยเหตุนี้ค่าจ้างคนประจำเรือจึงได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2554 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปี 2555

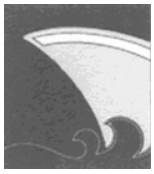
ผู้ให้ประกันภัย P&I Clubs ได้ตั้งเป้าให้แต่ละรอบปีมีการเรียกร้องค่าเสียหายน้อยที่สุดซึ่งได้ช่วยให้บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้มีสถานะการเงินที่ดีขึ้น การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่เป็นพิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทประกันเหล่านี้จะมีสถานะการเงินที่มั่นคง อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้ได้ประสบกับภาวะที่มีรายได้เพียงเล็กน้อยหรือไม่มีรายได้เลยจากเงินลงทุนในตลาดหุ้นและหุ้นกู้ที่อยู่ในภาวะตกต่ำ ปัญหาเหล่านี้เป็นประเด็นที่สำคัญมากสำหรับผู้รับทำประกันภัยที่มีความรอบคอบ กล่าวคือ การเพิ่มเบี้ยประกันภัยโดยรวมถึงความเสี่ยงเหล่านี้ด้วย ผู้ประกันภัยซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันนั้น มีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้บริษัทฯ คาดว่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องชำระสำหรับปี 2555 จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง



ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2554 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Conventions) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมาธิการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรทุกสินค้าแห้งเทกองบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ ภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยองค์กรแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบรับรองการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 นี้จะมีการบังคับใช้ภายใน 1 ปี หลังจากที่มีประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศที่มีขนาดกองเรือรวมกันอย่างน้อยร้อยละ 33 ของกองเรือโลกให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าว โดยบริษัทฯ คาดว่า MLC 2006 จะถูกใช้บังคับได้ในปี 2556 ตามที่สหภาพยุโรปมีกำหนดการให้สัตยาบันในปี 2555 โดยบริษัทฯ กำลังเตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับใหม่นี้ก่อนการบังคับใช้

การให้ความสนใจต่อสิ่งแวดล้อม ได้กำลังเป็นเรื่องที่สำคัญมากขึ้นอีก คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวเพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้ร่วมทุนต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ อุตสาหกรรมเดินเรือได้ถูกจับตามองและตรวจสอบอย่างใกล้ชิดเป็นพิเศษ สืบเนื่องจากข่าวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งสำคัญต่างๆ ตัวอย่างเช่น กรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน “EXXON VALDEZ” มาตรการต่างๆที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอน โดยได้อธิบายไว้แล้วในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาลอน และก๊าซคลอโร ฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความ



เข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการปฏิบัติตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและปกป้องสิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management – MRM) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติภัยทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆสำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆเช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดีทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”)

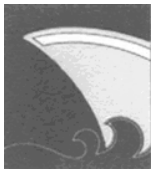
หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไอดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

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

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

มีสถาบันฝึกการเดินเรือเพียงไม่กี่แห่งในปัจจุบันที่สามารถเปิดอบรมการฝึกอบรมการใช้ ECDIS ได้ ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้กำลังดำเนินการที่จะติดตั้งอุปกรณ์การฝึก ECDIS ภายในศูนย์และขอใบอนุญาตรับรองการเปิดหลักสูตรนี้จากหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบ เพื่อให้นักเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมและเตรียมตัวอย่างเต็มที่สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ ECDIS บนเรือของบริษัทฯ ต่อไป

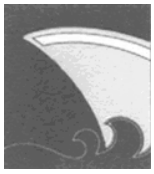


ภัยจากโจรสลัด เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก โดยทางผู้ให้ประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมด ตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากาสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่รับผิดชอบ โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆสามารถผลักภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้ผันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจี้ปล้นเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไล่ล่าไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถพรางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางในการออกล่าเรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น ดังนั้น เรือสินค้าที่เดินเรือบริเวณที่เดิมทีถือว่าเป็นเขตห่างไกลภัยจากโจรสลัดโซมาเลีย ก็ไม่เป็นเช่นนั้นอีกต่อไป โดยเฉพาะในมหาสมุทรอินเดียที่ขาดการลาดตระเวนคุ้มครองจากบรรดาเรือรบของประเทศต่างๆที่มีในอ่าวเอเดน (Gulf of Aden “GOA”) อย่างไรก็ตาม การมีบรรดาเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองแทบจะไม่มีผลใดๆเลย เนื่องจากสถิติจำนวนเรือสินค้าที่ถูกจับเรียกค่าไถ่ยังคงไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด

เมื่อไม่นานมานี้ เรือสินค้าลำหนึ่งถูกโจรสลัดยึดเรือในขณะที่จอดรอเทียบท่าอยู่บริเวณนอกชายฝั่งเมืองท่าซาลาลาห์ (Salalah) ประเทศโอมาน อย่างไรก็ตาม พื้นที่เสี่ยงภัยคงยังเป็น ตอนใต้ของทะเลแดง ช่องแคบ Bab Al Mandeb และอ่าวเอเดน การโจมตีเรือขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดเล็ก (skiff) บริเวณทางแยกของเส้นทางการเดินเรือที่ได้รับการคุ้มครอง และเส้นทาง Mukalla/Bosaso แม้ว่ามีเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองก็ตาม ชี้ให้เห็นว่าการโจมตีของโจรสลัดยังคงเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยากว่าจะเกิดเมื่อใดและบริเวณใด ซึ่งพื้นที่เสี่ยงภัยยังคงแผ่ขยายออกไปทางใต้มากขึ้นเรื่อยๆ จนเกือบจะถึงช่องแคบ Mozambique ภัยคุมคามของโจรสลัดซึ่งเกิดขึ้นในประเทศโซมาเลียและขยายวงกว้างไปยังบริเวณอ่าวเอเดน และมหาสมุทรอินเดีย บ่งชี้ว่าภัยคุกคามต่อธุรกิจขนส่งทางเรือนี้จะไม่หมดไปโดยง่ายในอนาคตอันใกล้นี้ โจรสลัดไม่มีการกลัวบทลงโทษแม้แต่น้อยเพราะปัญหาความซับซ้อนของกฎหมายต่างๆ ที่ใช้บังคับ ทำให้ภัยจากโจรสลัดยังคงเพิ่มขึ้นต่อไป



การจ่ายเงินค่าไถ่เรือที่ถูกโจรสลัดยึดไปยังคงมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จาก 1 ล้านเหรียญสหรัฐโดยเฉลี่ยในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 4 ล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้ ซึ่งดูเหมือนว่าจะไม่มีขีดจำกัดการเรียกร้องจำนวนเงินค่าไถ่อย่างชุดเลือดโดยโจรสลัดโซมาเลียนี้ โจรสลัดโซมาเลียใช้ความรุนแรงมากขึ้นต่อลูกเรือที่ถูกจับเป็นตัวประกัน ยังคงกระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแนวคิดของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายถึงการสมควรให้มีหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธประจำอยู่บนเรือในขณะที่เดินเรือผ่านอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดีย

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2554 มีการรายงานว่าถูกโจรสลัดโจมตีทั้งหมดเกือบ 266 ครั้งทั่วโลก ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 196 ครั้งในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2553 ตามสถิติที่เปิดเผยโดยสำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau) โดยมากกว่าร้อยละ 60 เป็นการโจมตีโดยโจรสลัดโซมาเลีย ณ วันที่ 30 มิถุนายน โจรสลัดโซมาเลียได้ยึดเรือไว้ทั้งหมด 20 ลำ โดยจับลูกเรือทั้งหมด 420 คนเป็นตัวประกัน นอกจากนี้มีเหตุการณ์ที่เรือถูกโจรสลัดโจมตีประมาณ 50 ครั้ง ในบริเวณประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ช่องแคบสิงคโปร์ และทะเลจีนใต้ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2554

กองทัพเรือไทย: ด้วยสถานการณ์โจรสลัดที่เลวร้ายมากขึ้น ทางกองทัพเรือของไทยได้มีการจัดส่งเรือรบเพื่อไปร่วมลาดตระเวนเส้นทางเดินเรือในอ่าวเอเดน โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการให้ความคุ้มครองเรือสินค้าที่ชักธงไทย การช่วยเหลือของกองทัพเรือไทยเป็นสิ่งที่น่ายินดีที่จะช่วยผ่อนคลายความกังวลให้กับบริษัทฯ และลูกเรือทุกคน ซึ่งบริษัทฯ ต้องขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

MAST เป็นบริษัทเอกชนที่ให้บริการทีมรักษาความปลอดภัยให้กับเรือของบริษัทฯ โดยได้มีการขยายพื้นที่ให้บริการให้ครอบคลุมทั่วมหาสมุทรอินเดีย ด้วยความเชี่ยวชาญของทีมรักษาความปลอดภัย ประกอบกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้บนเรือ ทำให้บริษัทฯ สามารถเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยได้โดยปลอดภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรียและบริเวณชายฝั่งประเทศยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี แต่ที่แตกต่างกัน เนื่องจากประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

**โครงการร่วมทุน**

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อนี้

- Southern LPG Pvt Ltd (SLPG) : ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ทำการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป
- International Seaports (Haldia) Pvt Ltd : บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 1.34 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของเงินลงทุนเริ่มแรก

เมื่อปี 2545-2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

**บทสรุป**

- **อุปสงค์**

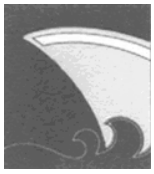
ด้วยบรรยากาศของธุรกิจในปัจจุบันที่ระบบธนาคารมีความอ่อนแอมาก ประกอบกับอุปสงค์ความต้องการสินค้าจากตลาดใหญ่ที่สุดทั้งสามแห่งของโลก (สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศจีน) ยังดูไม่แน่นอน สถานการณ์ในอีก 2 ปีข้างหน้า จึงเป็นสิ่งที่น่าท้าทายและยากลำบาก อุปสงค์ที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากปัญหาโครงสร้างของระบบการเงินการธนาคารของโลก แต่ได้รับการฟื้นฟูค่อนข้างดีจากการให้ความร่วมมือกันของบรรดารัฐบาลของประเทศต่างๆทั่วโลก รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆที่นำมาใช้กันมากในช่วงปี 2552, 2553 และ 2554 สิ่งสำคัญที่สุด คือ บรรดาธนาคารต่างๆ จำเป็นจะต้องปล่อยสินเชื่อสำหรับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ได้ปล่อยให้ตั้งแต่เมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลกตอนกลางปี 2551 ดังนั้นยังคงต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งก่อนที่ทุกอย่างจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ แน่นอนว่าสิ่งที่น่ากังวล คือ ตัวเลขจีดีพีของโลก เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่เป็นเหมือนยาช่วยฟื้นฟูให้กับระบบเศรษฐกิจของบรรดาประเทศต่างๆเริ่มหมดลง ได้สร้างความหวั่นวิตกว่าตัวเลขจีดีพีของโลกอาจลดลงจนส่งผลกระทบในทางลบต่อการเติบโตของอุปสงค์ สิ่งเหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ต้องเฝ้าติดตามเพื่อบ่งบอกว่าช่วงเวลาที่ดีนั้นใกล้เข้ามาหรือยัง

- **อุปทาน**

เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงมากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 20 ของ กองเรือทั้งโลกถูกปลดระวางแล้ว แต่ภายใต้สภาพตลาดค่าระวางในปัจจุบันตัวเลขการปลดระวางเรือนี้น่าจะเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 30 เนื่องด้วยข้อจำกัดของจำนวนอู่ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ ส่วนบรรดาเรือที่ยังมีอายุน้อยเกินกว่าที่จะถูกปลดระวางก็จะต้องถูกจอดทิ้งไว้

สำหรับเรือต่อใหม่ที่มีระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 32.5 (ขนาดระวางรวม 202.8 เดทเวทตัน) ของกองเรือโลกที่มีกำหนดการส่งมอบในช่วง 3 ปีข้างหน้าไปจนถึงสิ้นปี 2558 จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบ สืบเนื่องจากผลกระทบจากภาวะวิกฤติการเงิน ซึ่งถือว่าไม่ใช่เรื่องปกติ ทั้งนี้ตัวเลขบ่งชี้ที่บริษัทฯ คาดการณ์ คือ ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 23 ในปี 2551 ได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 และเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 และน่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 30-40 ในปี 2555 และปีต่อๆไป

ด้านอุปทานกับด้านอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้ในอีกสองสามปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาธนาคารต่างๆ กลับสู่ภาวะปกติอีกครั้ง และน่าจะได้เห็นตลาดค่าระวางเรืออยู่ในช่วงขาขึ้นอีกครั้งหลังปี 2556 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2555 และปี 2556 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบาก ซึ่งแม้แต่เจ้าของเรือที่ฉลาดและรอบคอบที่สุดในการวางกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็ยังจะได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้น



- **ด้านการเงิน**

การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญตลอดปี 2555 และปีต่อไป ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา บรรดาธนาคารต่างๆได้ให้เงินกู้กับบรรดาบริษัทเจ้าของเรือในการจัดซื้อเรือมือสองมูลค่าประมาณ 160 ถึง 175 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมูลค่าเรือที่ตกต่ำอย่างรวดเร็ว ทำให้เรือเหล่านี้มีมูลค่าสูญหายไปประมาณร้อยละ 60 ของมูลค่าที่สูงสุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2551 ดังนั้นเงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวส่วนใหญ่แทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนดได้ ถ้าเรือดังกล่าวมีการให้เช่าเรือตามสภาพตลาดด้วยแล้ว ธนาคารเหล่านี้ย่อมเกิดปัญหาใหญ่กับสภาพคล่องกระแสเงินสดที่อาจมีไม่มากพอที่จะครอบคลุมภาระดอกเบี้ย และ/หรือการจ่ายคืนเงินต้น และปัญหาจากการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์

การผ่อนปรนทางการเงินในลักษณะของสถานการณ์ในปี 2552 ถึง 2554 ด้วยแนวคิดที่ว่า “ไม่มีการผิดสัญญา ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ค้ำประกัน ไม่ได้รับรู้ถึงการผิดชำระหนี้” คงจะเปลี่ยนไปในปี 2555 บริษัทฯ เห็นถึงสิ่งบอกเหตุในรูปแบบของการปรับโครงสร้างทางการเงิน และ/หรือ การล้มละลายของบรรดาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ตลอดปี 2554 ธนาคารกำลังบังคับให้มีการชำระเงินกู้ที่ผิดสัญญาคืนก่อนกำหนด ขายเรือที่เป็นหลักประกันเงินกู้ ณ ราคาที่สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่ได้ปล่อยกู้ไป สิ่งนี้จะทำให้ตัวเลขบัญชีงบดุลของธนาคารเป็นลบ และเป็นไปได้ที่จะทำให้เจ้าของเรือล้มละลายได้ ถ้าหากเจ้าของเรือนั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่และมีสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ในการต่อเรือจากธนาคารด้วยแล้ว เงินกู้เหล่านั้นจะหายไปทำให้สัญญาต่อเรือใหม่นั้นไม่บรรลุผล ซึ่งจะส่งผลให้มีการผลักภาระทางด้านการเงินต่อไปยังบรรดาอู่ต่อเรือและธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้อู่ต่อเรือ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการเดินเรือ ณ ปัจจุบันเพิ่งจะได้เริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามยังบรรดาเจ้าของเรือ ธนาคารเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ อู่ต่อเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของอู่ต่อเรือ

ปัญหาความตึงเครียดด้านการเงินในอุตสาหกรรมทางทะเลได้นำมาสู่บทวิเคราะห์ว่า เรือต่อใหม่จำนวนมากซึ่งมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงปี 2558 อาจเป็นเพียงแค่ภาพลวงตาเท่านั้น เนื่องจากอาจมีการยกเลิกการต่อเรือส่วนใหญ่ไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นความหวังท่ามกลางความมืดมนที่กำลังคุกคามอุตสาหกรรม

**บทส่งท้าย**

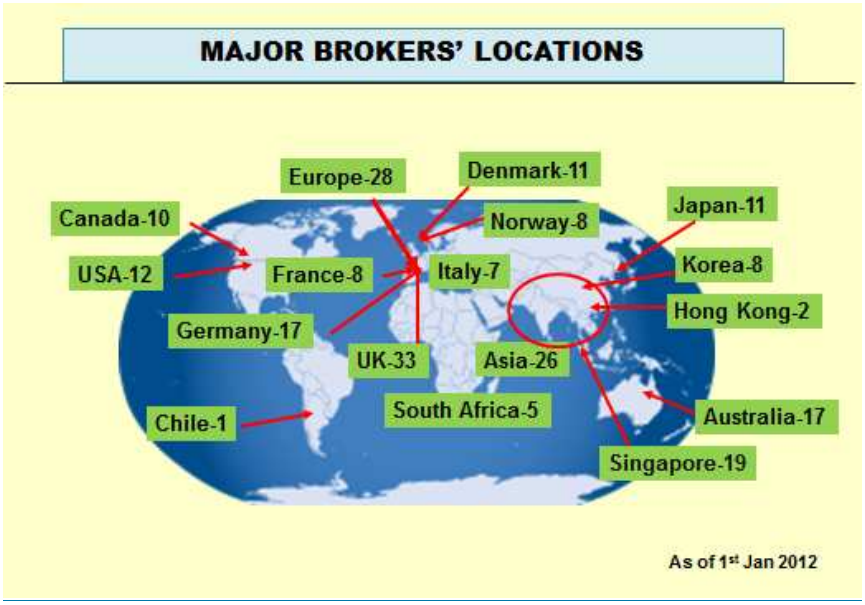
เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ร่วมลงทุนทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

**ลักษณะลูกค้า** : ผู้ใช้บริการสามารถแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

1. บริษัทที่มีสินค้าที่ต้องขนส่ง : บริษัทเหล่านี้มีสินค้าหลายประเภทเพื่อส่งไปทั่วโลก
2. บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือ: บริษัทเหล่านี้จะมีกองเรือขนส่งสินค้าเป็นประจำอยู่แล้ว ในขณะที่เศรษฐกิจรุ่งเรืองก็จะเช่าเรือของบริษัทฯ เพื่อเสริมกองเรือของตนให้มากขึ้น

**ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย** : ปัจจุบันการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯจะมีลูกค้าเก่าที่บริษัทฯรู้จักเป็นอย่างดีและจากการแนะนำของบริษัทนายหน้า สำหรับลูกค้าใหม่จะมีการตรวจประวัติและเครดิตของลูกค้ารายใหม่ กระทำโดยได้รับความร่วมจากบริษัทนายหน้าหรือบางครั้งจะตรวจสอบผ่าน BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) ทั้งนี้การตรวจสอบเบื้องหลังและชื่อเสียงของผู้เช่าเรือทั้งรายเก่าและรายใหม่อย่างรอบคอบเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง และถือเป็นนโยบายของบริษัทฯเพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้ามีฐานะการเงินที่มั่นคงและบริษัทฯได้ทำธุรกิจกับลูกค้าที่โปร่งใส

**ช่องทางการตลาด** : เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่




จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเตอร์เน็ต ทำให้การติดต่อ ครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

**สภาพการแข่งขันและศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทฯ** : PSL มีการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางจึงไม่ได้รับผลกระทบหากภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งเกิดมีปัญหาภาวะสงคราม PSL ยังมีพื้นที่เดินเรือในภูมิภาคอื่นอยู่

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือ พีเอสแอลขนส่งคือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณเครือข่าย การขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา- แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการ ในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้ พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ซึ่งความได้เปรียบนี้ช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าค่าแรงของประเทศนั้นๆ และด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ เรือของ บริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่กว่า นี้จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

**ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงประเภทของสินค้าที่ขนส่ง**

| ประเภทสินค้า | จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2552 | | 2553 | | 2554 | |
| สินค้าการเกษตร | 80 | (24.25%) | 50 | (22.42%) | 51 | (24.76%) |
| เหล็ก | 41 | (12.42%) | 27 | (12.11%) | 28 | (13.59%) |
| ปุ๋ย | 72 | (21.82%) | 32 | (14.35%) | 29 | (14.08%) |
| แร่ธาตุและสินแร่ | 47 | (14.24%) | 33 | (14.80%) | 33 | (16.02%) |
| ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง | 13 | (3.94%) | 16 | (7.17%) | 15 | (7.28%) |
| ถ่านหิน | 20 | (6.06%) | 19 | (8.52%) | 10 | (4.85%) |
| อื่น ๆ | 57 | (17.27%) | 46 | (20.63%) | 40 | (19.42%) |
| **รวมทั้งสิ้น** | **330** | **(100%)** | **223** | **(100%)** | **206** | **(100%)** |

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัท ให้บริการบริหารเรือเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

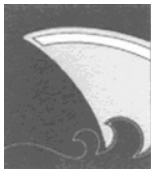
บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมเนื่องจากกองเรือของบริษัทฯ มีประวัติการเรียกร้องการประกันภัยน้อย ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการเดินเรือรวมที่ต่ำ

สำหรับสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมเรือเดินทะเลของบริษัทฯ ปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 25 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 704,258 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 28,170 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 14.2 ปี ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ที่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสอง เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ถือได้ว่าต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติการณ์

**คู่แข่งขัน**:

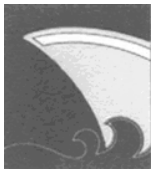
ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 – 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 – 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือ



จำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,916 ลำ (ณ สิ้นปี 2554) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

**ส่วนแบ่งตลาด** : ณ สิ้นปี 2554 กองเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กทั่วโลกมีจำนวน 2,916 ลำ ดังนั้นบริษัทฯ มีกองเรือจำนวน 25 ลำ เท่ากับมีส่วนแบ่งทางการตลาดประมาณ 0.86 %



(3) **การจัดหาบริการ**

ณ สิ้นปี 2554 กองเรือของบริษัทฯมีทั้งหมด 25 ลำ ดังรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ 5 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯและบริษัทย่อย "**เรือเดินทะเล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554**" ทั้งหมดจัดเป็นเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กเทกองเรือบริษัทฯ มีอายุเฉลี่ยจะอยู่ประมาณ 14 ปี

**ตารางเปรียบเทียบขนาดระวางบรรทุกและจำนวนเรือในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา ณ สิ้นปีของแต่ละปี**

| | 2554 | 2553 | 2552 |
|---|---|---|---|
| ขนาดระวางบรรทุกของกองเรือ (DWT) | 704,258 | 522,925 | 631,070 |
| จำนวนเรือ (ลำ) | 25 | 21 | 25 |

**ตารางเปรียบเทียบความสามารถในการเดินเรือในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา ณ สิ้นปีของแต่ละปี**

| | 2554 | % | 2553 | % | 2552 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| อัตราความสามารถในการเดินเรือ (วัน) | 357.39 | 97.92 | 356.56 | 97.69 | 354.82 | 96.59 |
| ดาวน์ไทม์ (Downtime) * (วัน) | 7.61 | 2.08 | 8.44 | 2.31 | 10.18 | 3.41 |
| รวม (วัน) | 365 | 100.00% | 365 | 100.00% | 365 | 100.00% |

* **หมายเหตุ** : **ดาวน์ไทม์** (Downtime) คือวันที่ไม่มีการเดินเรือ อันเนื่องมาจากเรือต้องเข้ารับการซ่อมบำรุง หรือ การว่างจากการบรรทุกสินค้า เป็นต้น บริษัทฯ มีการกำหนดเป้าหมายให้จำนวนวันดาวไทม์ในหนึ่งปีไม่เกิน 15 วัน เพื่อเป็นแนวทางให้มีการวางแผนและการทำงานอย่างรัดกุมในเรื่องการเข้าซ่อมบำรุง หรือการถูกว่าจ้างบรรทุกสินค้าอย่างต่อเนื่องเมื่อการเดินเรือในแต่ละเที่ยวสิ้นสุดลง บริษัทฯไม่มีปัญหาในเรื่องสถานที่การเข้าซ่อมบำรุง และไม่มีปัญหาการจัดกองเรือ

ในปี 2554 ระยะเวลาดาวไทม์สำหรับหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงเฉลี่ยประมาณ 7.61 วันต่อลำเรือ ซึ่งจัดว่าสมเหตุสมผลเมื่อพิจารณาอายุเฉลี่ยของกองเรือของพีเอสแอลซึ่งมีอายุเฉลี่ยประมาณ 14.2 ปี ในปี 2554

## 5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

### (1) ลักษณะของทรัพย์สิน

- **เรือเดินทะเล : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554**

# กองกำลังเรือ

**(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554)**

| ลำที่ | ชื่อเรือ | สัญชาติ | ปีที่สร้าง พ.ศ. | ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน) | **มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ) | ***มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ฟูจิซาน มารู * | บาฮามาส | 2519 | 16,922 | 1.36 | 7.00 |
| 2 | อภิสรา นารี | ไทย | 2539 | 18,596 | 6.36 | 7.00 |
| 3 | บุษรา นารี | ไทย | 2540 | 18,573 | 6.71 | 7.50 |
| 4 | สุชาดา นารี | ไทย | 2537 | 23,732 | 5.51 | 8.50 |
| 5 | ปริณดา นารี | ไทย | 2538 | 23,720 | 6.28 | 9.00 |
| 6 | บุณฑริกา นารี | ไทย | 2533 | 27,881 | 3.90 | 7.00 |
| 7 | ธาวิณี นารี | ไทย | 2537 | 23,724 | 5.74 | 8.50 |
| 8 | ชลลดา นารี | ไทย | 2540 | 18,485 | 7.18 | 7.50 |
| 9 | ดุลิตา นารี | ไทย | 2540 | 18,486 | 7.28 | 7.50 |
| 10 | เอมวิกา นารี | ไทย | 2540 | 18,462 | 7.75 | 8.00 |
| 11 | พลอยไพลิน นารี | ไทย | 2538 | 26,472 | 6.98 | 9.50 |
| 12 | ฝนธิดา นารี | ไทย | 2538 | 28,484 | 7.30 | 10.00 |
| 13 | รัตนะ นารี | ไทย | 2545 | 28,442 | 13.18 | 16.50 |
| 14 | ชโลธร นารี | ไทย | 2539 | 27,079 | 10.40 | 10.50 |
| 15 | ศรัณยา นารี | ไทย | 2534 | 28,583 | 6.82 | 7.50 |
| 16 | สุจิตรา นารี | ไทย | 2538 | 28,290 | 8.89 | 10.00 |
| 17 | วิจิตรา นารี | ไทย | 2540 | 28,646 | 10.08 | 12.00 |
| 18 | อุรวี นารี | ไทย | 2540 | 28,415 | 15.40 | 15.50 |
| 19 | มาธวี นารี | ไทย | 2539 | 28,364 | 15.68 | 15.75 |
| 20 | รจเรข นารี | ไทย | 2548 | 29,870 | 20.11 | 20.25 |
| 21 | นลินี นารี | ไทย | 2548 | 31,699 | 21.30 | 21.50 |
| 22 | อนัญญา นารี | สิงคโปร์ | 2554 | 33,857 | 29.93 | 30.00 |
| 23 | จามจุรี นารี | ไทย | 2548 | 33,733 | 19.44 | 20.00 |
| | **แอนด์ไชด์-23 ลำ** | | | **590,515** | **243.58** | **276.50** |
| 24 | กาญจนา นารี | ไทย | 2554 | 56,920 | 26.55 | 26.50 |
| 25 | กิระณา นารี | ไทย | 2554 | 56,823 | 26.56 | 26.50 |
| | **ซุปราแมกซ์-2 ลำ** | | | **113,743** | **53.11** | **53.00** |
| | **25 ลำ** | **รวม** | | **704,258** | **296.69** | **329.50** |

**หมายเหตุ**

* กลุ่มบริษัท พริเซียส ชิพปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64

** มูลค่าสุทธิตามบัญชี หมายถึง มูลค่าสุทธิตามบัญชีจากงบการเงินในรูปดอลล่าร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

*** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

- **ที่ดิน อาคารชุด**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทีจ ทาวเวอร์ เอ 19 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 32.82 ล้านบาท

(2) **เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554)**

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

ในส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่นๆ ที่ไม่ใช่ธุรกิจเจ้าของเรือนั้นจะพิจารณาการลงทุนโดยขึ้นอยู่กับโครงการหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯสามารถใช้ความรู้ความสามารถ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ มิใช่ลงทุนเฉพาะในส่วนของเงินทุนเพียงอย่างเดียว ดังนั้นการควบคุมและการบริหารงานจะเป็นลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) ที่บริษัทฯจะเข้าไปมีส่วนร่วมการบริหารผ่านคณะกรรมการโครงการนั้นๆตามสัดส่วนการลงทุน

**โครงการร่วมทุน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีการดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้**

**โครงการร่วมทุน**

- Southern LPG Pvt Ltd (SLPG) : ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ทำการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป
- International Seaports (Haldia) Pvt Ltd : บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 1.34 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545-2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

**สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ "ข้อมูลทั่วไป" ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2554 นี้**

## 6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**- ไม่มี -**

## 7. โครงสร้างเงินทุน

### (1) หลักทรัพย์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนเรียกชำระแล้วจำนวน 1,039,520,600 บาท โดยแบ่งเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

### (2) ผู้ถือหุ้น

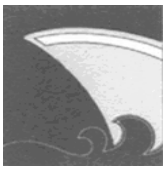
# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

**ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ ปี 2553**

| ลำดับที่ | ชื่อ | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 | | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | จำนวนหุ้น | ร้อยละ | จำนวนหุ้น | ร้อยละ |
| | บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด | 266,625,206 | 25.65% | 266,625,206 | 25.65% |
| | น.ส. นิชิต้า ชาห์ | 98,586,000 | 9.48% | 98,586,000 | 9.48% |
| | บริษัท เกรนเทรด จำกัด | 74,668,000 | 7.18% | 74,668,000 | 7.18% |
| | บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด | 7,600,400 | 0.73% | 7,600,400 | 0.73% |
| 1 | * รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิชิต้า ชาห์ | **447,479,606** | **43.04%** | **447,479,606** | **43.04%** |
| | นายคาลิล มอยนูลดีน ฮาชิม (รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์) | 87,610,850 | 8.43% | 87,590,850 | 8.43% |
| | นายมูนีร มอยนูลดีน ฮาชิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์) | 94,567,850 | 9.10% | 87,871,850 | 8.45% |
| | นางอิสรัท ฮาชิม (คู่สมรส นายมูนีร มอยนูลดีน ฮาชิม) | - | - | 6,696,000 | 0.64% |
| 2 | ** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาชิม | **182,178,700** | **17.53%** | **182,158,700** | **17.52%** |
| 3 | บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด | 61,974,538 | 5.96% | 55,201,788 | 5.31% |
| 4 | กลุ่ม "STATE STREET BANK" | 35,007,512 | 3.37% | 8,827,112 | 0.85% |
| 5 | กลุ่ม "BNP PARIBAS" | 29,886,300 | 2.88% | 5,185,400 | 0.50% |
| 6 | GEDRA ENTERPRISES INC | 11,634,294 | 1.12% | 11,634,294 | 1.12% |
| 7 | กลุ่ม "HSBC " | 10,550,000 | 1.01% | 12,518,300 | 1.20% |
| 8 | กลุ่ม "CHASE NOMINEES LIMITED" | 10,389,800 | 1.00% | 11,722,304 | 1.13% |
| 9 | PICTET & CIE | 9,619,000 | 0.93% | 9,619,000 | 0.93% |
| 10 | กลุ่ม "GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION" | 9,154,200 | 0.88% | 12,486,000 | 1.20% |
| 11 | ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น) | 231,646,650 | 22.28% | 282,688,096 | 27.20% |
| | รวมทั้งหมด | 1,039,520,600 | 100.00% | 1,039,520,600 | 100.00% |
| | | ผู้ถือหุ้น : 6,330 ราย | | ผู้ถือหุ้น : 6,833 ราย | |

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

** นายคาลิล มอยนูลดีน ฮาชิม เป็นพี่ชายของ นายมูนีร มอยนูลดีน ฮาชิม



(3) **นโยบายการจ่ายเงินปันผล**

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

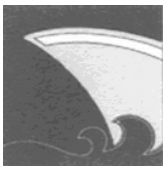
**เงินปันผลสำหรับปี 2554**

บริษัทฯ จะจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2555 ในวันจันทร์ที่ 26 มีนาคม 2554 เพื่อพิจารณาและอนุมัติการจัดสรรกำไรสำหรับปีและเงินปันผลงวดสุดท้าย สำหรับปี 2554 ดังนี้

- สำหรับปี 2554 คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอที่ประชุมฯ พิจารณาเงินปันผลรวมจำนวน 0.55 บาท ต่อหุ้น จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และเนื่องจากคณะกรรมการบริษัทฯได้ประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วสามครั้งรวม 0.40 บาท ต่อหุ้นในระหว่างปี 2554 ดังนั้น จึงเหลือเงินปันผลอีกจำนวน 0.15 บาท ต่อหุ้น ซึ่งเป็นเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับหุ้นสามัญของบริษัทฯ สำหรับปี 2554

  เงินปันผลงวดสุดท้าย จำนวน 0.15 บาทต่อหุ้นดังกล่าวข้างต้น มาจากเงินปันผลที่บริษัทฯ รับจากบริษัทย่อยซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ดังนั้น ผู้ถือหุ้นประเภทบุคคลธรรมดาของบริษัทฯจึงไม่สามารถเครดิตภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลซึ่งจ่ายโดยบริษัทฯในครั้งนี้

  นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอให้วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 เป็นวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลและเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีนี้ และกำหนดปิดสมุดทะเบียนหุ้นในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อรวบรวมรายชื่อผู้ถือหุ้น ตามมาตรา 225 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยให้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวแก่ผู้ถือหุ้นในวันที่ 5 เมษายน 2555



- ตารางสรุปเงินปันผลสำหรับปี 2554 และ ปี 2553 มีดังต่อไปนี้

| สรุปการจ่ายเงินปันผล | ปี 2554 | ปี 2553 |
|---|---|---|
| 1. กำไรสุทธิ | 718.52 ล้านบาท | 1,133.73 ล้านบาท |
| 2. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน | 0.69 บาทต่อหุ้น | 1.09 บาทต่อหุ้น |
| 3. รวมเงินปันผลต่อหุ้น (บาท : หุ้น) | เงินปันผลจ่ายในรูปเงินสด 0.55 บาท ต่อหุ้น | เงินปันผลจ่ายในรูปเงินสด 0.87 บาทต่อหุ้น |
| 3.1 รวมเงินปันผลระหว่างกาล (บาท : หุ้น) | 0.40 บาท | 0.65 บาท |
| 3.2 เงินปันผลงวดสุดท้าย (บาท:หุ้น) | 0.15 บาท | 0.22 บาท |
| 4. อัตราการจ่ายเงินปันผล | ร้อยละ 80 | ร้อยละ 80 |

ทั้งนี้ อัตราการจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2554 สูงกว่าการจ่ายเงินปันผลขั้นต่ำตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯอย่างมาก

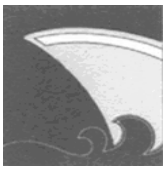
การที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอให้จ่ายเงินปันผลคิดเป็นร้อยละ 80 ของผลกำไรสุทธิ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ มาจากข้อเท็จจริงที่ว่า บริษัทฯ มีความจำเป็นในการสะสมเงินทุนจากกำไร (นอกเหนือจากที่ได้สะสมไว้แล้ว) เพื่อการขยายธุรกิจไม่มากนัก เนื่องจากบริษัทฯมีเงินสดคงเหลือและมีวงเงินสินเชื่อเป็นส่วนใหญ่แล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งบริษัทฯได้สั่งต่อไป นอกจากนี้บริษัทฯยังมีวงเงินสินเชื่อประมาณ 250 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ในแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ โดยการซื้อเรือมือสอง (หรือเรือต่อใหม่ที่พร้อมส่งมอบทันที) เข้ามาทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายหรือปลดระวางไปแล้ว

ปัจจุบัน บริษัทฯมีทุนสำรองตามกฎหมายเต็มจำนวนตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 และตามข้อบังคับของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงไม่ต้องจัดสรรกำไรสุทธิไว้เป็นทุนสำรองตามกฎหมาย

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอที่ประชุมฯ รับทราบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลที่ได้จ่ายไปแล้วในปี 2554 จำนวนรวม 0.40 บาทต่อหุ้นโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**เงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1**

- จำนวน 0.10 บาทต่อหุ้น แก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ
- อนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2554
- จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554
- วันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผล คือ วันที่ 26 พฤษภาคม 2554
- วันปิดสมุดทะเบียน คือ วันที่ 27 พฤษภาคม 2554
- วันจ่ายเงินปันผล คือ วันที่ 8 มิถุนายน 2554



**เงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2**

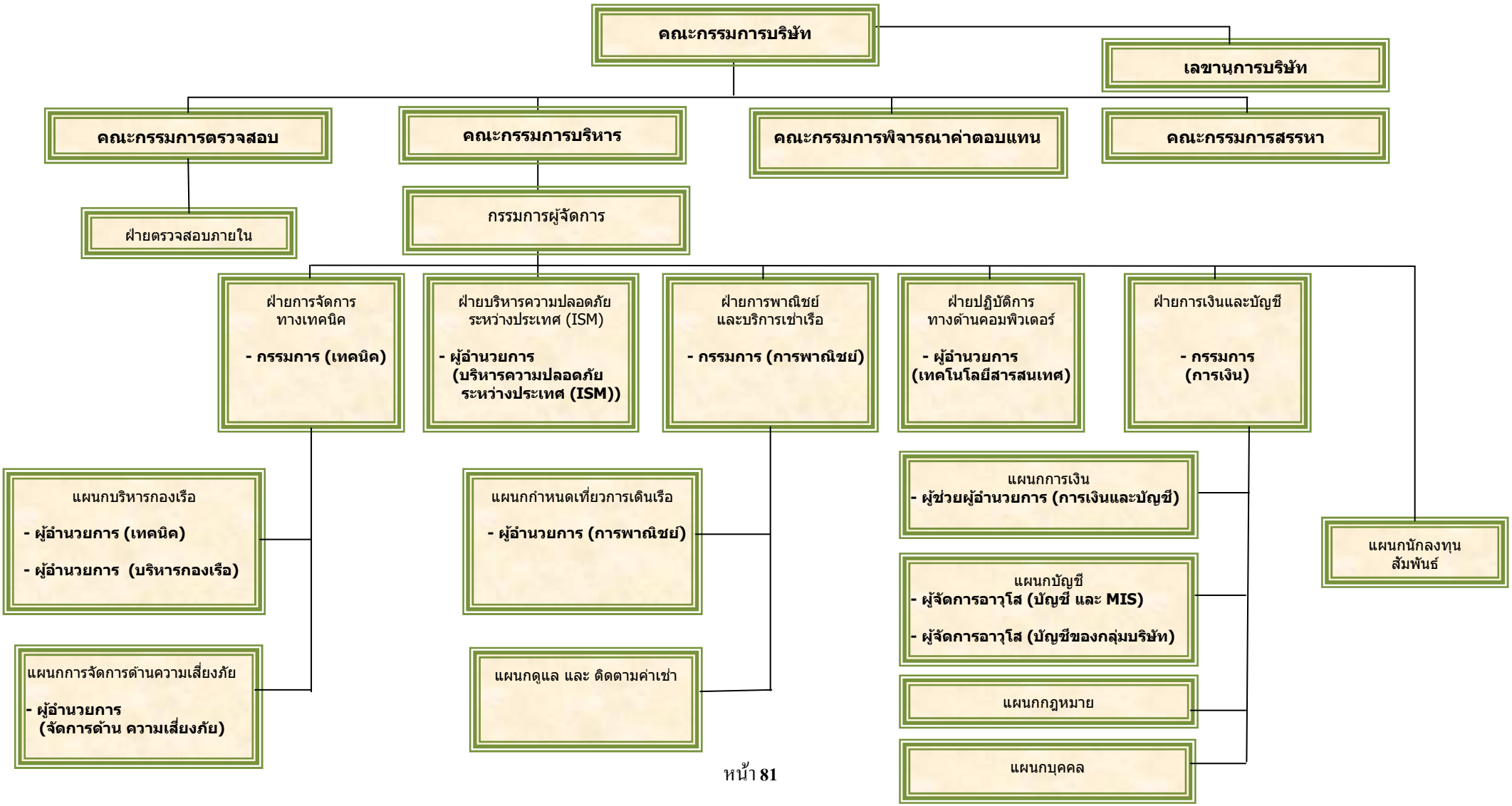
- จำนวน 0.15 บาทต่อหุ้น แก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ
- อนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2554 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2554
- จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554
- วันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผล คือ วันที่ 19 สิงหาคม 2554
- วันปิดสมุดทะเบียน คือ วันที่ 22 สิงหาคม 2554
- วันจ่ายเงินปันผล คือ วันที่ 2 กันยายน 2554

**เงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3**

- จำนวน 0.15 บาทต่อหุ้น แก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ
- อนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2554 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554
- จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554
- วันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผล คือ วันที่ 18 พฤศจิกายน 2554
- วันปิดสมุดทะเบียน คือ วันที่ 21 พฤศจิกายน 2554
- วันจ่ายเงินปันผล คือ วันที่ 1 ธันวาคม 2554

## 8. การจัดการ

(1) โครงสร้างการจัดการ



**รายนามคณะกรรมการบริษัท จำนวน 12 ท่าน และเลขานุการบริษัท มีดังต่อไปนี้** :

- **นายธีระ วิภูชนิน**
  ประธานคณะกรรมการบริษัท
  กรรมการอิสระ
- **นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ**
  ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
  กรรมการสรรหา
  กรรมการอิสระ
- **นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม**
  กรรมการผู้จัดการ
  กรรมการบริหาร
- **นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม**
  กรรมการ
  กรรมการบริหาร
- **นายคูชรู คาลี วาเดีย**
  กรรมการ
  กรรมการบริหาร
- **นายไจปาล มันสุขานี**
  กรรมการ
- **นางสาวนิชิต้า ชาห์**
  กรรมการ
- **นายกิริต ชาห์**
  กรรมการ
  กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- **นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**
  ประธานคณะกรรมการสรรหา
  กรรมการอิสระ
- **รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์**
  กรรมการอิสระ
  กรรมการตรวจสอบ
  กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

- **นายกำธร ศิลาอ่อน**

  ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

  กรรมการอิสระ

  กรรมการตรวจสอบ

  กรรมการสรรหา

- **นายอิษฎ์ชาญ ชาห์**

  กรรมการ

- **นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน**

  เลขานุการบริษัท

**บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ**

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

**การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ**

บริษัทฯ กำหนดให้การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. **คณะกรรมการบริษัทฯ**

   ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯมีจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

   - กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
   - กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

   รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ประกอบด้วย

| ชื่อ-สกุล | ตำแหน่ง | วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท |
|---|---|---|
| 1. นายธีระ วิภูชนิน | ประธานกรรมการบริษัท<br>กรรมการอิสระ | 18 มีนาคม 2552 |
| 2. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ | 18 มีนาคม 2552 |
| 3. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการ | 14 มีนาคม 2554 |
| 4. นายคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการ | 14 มีนาคม 2554 |
| 5. นายไจปาล มันสุขานี | กรรมการ | 14 มีนาคม 2554 |
| 6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ | กรรมการอิสระ | 14 มีนาคม 2554 |
| 7. นางสาวนิชิต้า ชาห์ | กรรมการ | 17 มีนาคม 2553 |
| 8. นายกิริต ชาห์ | กรรมการ | 18 มีนาคม 2552 |
| 9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา * | กรรมการอิสระ | 14 มีนาคม 2554 |
| 10. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ * | กรรมการอิสระ | 14 มีนาคม 2554 |
| 11. นายกำธร ศิลาอ่อน * | กรรมการอิสระ | 14 มีนาคม 2554 |
| 12. นายอิษฏ์ชาญ ชาห์ * | กรรมการ | 14 มีนาคม 2554 |

กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 แทนกรรมการบริษัทฯ จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนมัฏฐะ พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต นายชีระ ภาณุพงศ์ และนายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในปี 2554

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบจัดการกิจการทั้งหลายของบริษัทฯ โดยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ได้แก่
    1) นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
    2) นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม
    3) นายคูชรู คาลี วาเดีย

    โดยกรรมการบริษัทฯ สองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา

5. ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าที่บริษัทฯ มุ่งหวังและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ
6. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ
7. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าในการบรรลุวัตถุประสงค์ และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
8. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
9. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบ ทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ให้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิผล
10. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
11. ดูแลให้มีการสื่อสารในเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
12. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างครอบคลุม และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลการปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
14. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

**2. คณะกรรมการบริหาร**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

| ชื่อ-สกุล | ตำแหน่ง |
|---|---|
| 1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการบริหาร - การพาณิชย์ |
| 3. นายคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการบริหาร - การเงิน |

อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของ บริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการ

บริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจาก คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน

5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้

**3. คณะกรรมการตรวจสอบ**

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อ รายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการตรวจสอบเดิม ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
2. นายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ แทน พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (24 สิงหาคม 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธาน คณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย

** กรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูล อย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะการปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานและทบทวนแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. พิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยไว้ในรายงานของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

**4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน**

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับข้อเสนอแนะทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้

คำแนะนำเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการแต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

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 |

* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน แทน นายชีระ ภาณุพงศ์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (15 พฤศจิกายน 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการ บริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** นายกิริต ชาห์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2554 เมื่อ วันที่ 3 พฤศจิกายน 2554

สำหรับปี 2554 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 1 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อ คณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

**5. คณะกรรมการสรรหา**

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะ หรือแก้ไข 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 |

* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการสรรหาใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย
2. นายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหา แทน นายปีเต้อร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (15 พฤศจิกายน 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

** นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2554 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554

สำหรับปี 2554 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่าน เข้าร่วมประชุม

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือก เสนอบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ

5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

**6. เลขานุการบริษัทฯ**

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติและการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุม คณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

**ผู้บริหารบริษัทฯ**

บริษัทฯ มีผู้บริหารจำนวน 14 ท่าน ดังนี้

| | | |
|---|---|---|
| 1. | นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. | นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการ (การพาณิชย์) |
| 3. | นายคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการ (การเงิน) |
| 4. | นายไจปาล มันสุขานี | กรรมการ (เทคนิค)<br>บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ) |
| 5. | นายชีลาล โกปินาธาน | ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) |
| 6. | นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์ | ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) |
| 7. | นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน | ผู้อำนวยการ (เทคนิค) |
| 8. | นายนีลากันตัน วาสุเดวัน | ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) |
| 9. | นายสตีเฟน โกลา | ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) |
| 10. | นายกามาล กุมาร ดู | ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) |
| 11. | นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย | ผู้อำนวยการ (โครงการ) |
| 12. | นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) |
| 13. | นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และ MIS) |
| 14. | นายยิ่งยง กังแฮ | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท) |

หมายเหตุ: ประวัติผู้บริหารปรากฏตามเอกสารแนบท้าย 1

ประวัติการกระทำผิดของผู้บริหาร - ไม่มี -

(2) **การสรรหากรรมการและผู้บริหาร**

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

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

คณะกรรมการมีอำนาจในการแต่งตั้งกรรมการบริหารจากกรรมการของบริษัทฯ โดยมีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน เพื่อบริหารกิจการของบริษัทฯ

(3) **ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร**

โปรดดูรายละเอียดภายใต้หัวข้อ “(4) การกำกับดูแลกิจการ 4.2 และ 5.5 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร” ด้านล่างนี้

(4) **การกำกับดูแลกิจการ**

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึงระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการ ของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการและผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทฯ มีความพยายาม อย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีขึ้น ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนสำหรับปี 2554 และ 2553 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม “ดีเยี่ยม” และ “ดีเยี่ยมและสมควรเป็นตัวอย่าง” สำหรับการประชุมสามัญประจำปี ผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2554 และ 2553 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย "FinanceAsia" ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น "บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)" และเป็นหนึ่งใน "บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์"
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล "ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเทกอง" ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร "ASIAMONEY" ให้เป็น "บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี" "บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส" "บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน" "บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์" และ "นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น" (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น "ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)" ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร "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"

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

## 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและได้มุ่งปฏิบัติในการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม โดยในส่วนนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### 1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญ

ประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการ บริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

**1.2 พิจารณานโยบายและค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ**

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.5 ในรายงานนี้

**1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก**

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้จัดทำให้ข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของ บริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชี
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิม)
- การประเมินผลงานในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนใหม่)

**1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล**

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

**1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน**

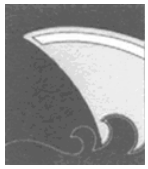
ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ตลท./กลต. และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

**1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2554 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้เสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 200,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น บริษัทฯ กำหนดนโยบายและช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ ได้เปิดเผยร่างหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อน จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้น และทางบริษัทฯ ได้แจ้งวันประชุมผู้ถือหุ้นต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างน้อย 30 วันก่อนวันประชุมและได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วันก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ จัดให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นที่ถูกต้อง ครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงรายชื่อของกรรมการที่ เข้าร่วมประชุม ในรายงานยังได้บันทึกข้อมูล คำถามและคำตอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบทานเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ที่โรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการสองท่าน: นายกิริต ชาห์และนายชีระ ภาณุพงศ์) เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2554 ซึ่งรวมถึงกรรมการตรวจสอบทุกท่าน กรรมการอิสระ (ยกเว้นกรรมการอิสระ 1 ท่าน)และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อ



การประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวีดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

## 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียง ด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะโดยจัดแบบฟอร์มการมอบฉันทะ พร้อมทั้งอธิบายถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบฉันทะและพยายามจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอและเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง คือก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วัน โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการและ/หรือกรรมการอิสระ รับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง โดยรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมแต่ละครั้งอย่างครบถ้วน
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้อง แม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้

- กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
- เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว

- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ที่อาจจะนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในรายงานนี้ ซึ่งได้อธิบายถึงลักษณะของความเกี่ยวโยงกัน ความสำคัญของการทำรายการ มูลค่าของรายการ และแนวโน้มการทำรายการในอนาคตและบริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

### 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

**ด้านผู้บริหาร**: บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

**ด้านพนักงาน**: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทาง

อาชีพและหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานนี้

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

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในและส่งพนักงานไปอบรม สำหรับพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังอนุญาตให้ลางานพิเศษและกำหนดเวลาการทำงานที่ ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

**ด้านนายหน้า**: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญ ในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

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

**ด้านคู่ค้า**: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

**ด้านลูกค้า**: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงทำการปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า การตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐานและการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าวหากไม่มีการกำหนดจาก กฎหมาย ข้อกำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพและความปลอดภัย เป็นต้น

**ด้านคู่แข่ง**: บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหา บริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริตและปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

**ด้านชุมชนและ/หรือสังคม**: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานนี้

**ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ**: นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของ ฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตามรายละเอียดที่กล่าว ในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานนี้

**ด้านสิ่งแวดล้อม**: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือมลพิษทางอากาศ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมี ความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานนี้

**การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล**: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน

**จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา**: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบและความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญา

**นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน**: บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน มีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบนดังนี้

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

## 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินและรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

### 4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานนี้ โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานนี้

### 4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ข้อแนะนำและความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการจะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้าง การจัดการ” ในรายงานนี้.

ในปี 2554 และ 2553 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ เป็นจำนวนที่กำหนดเป็นรายปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

| รายชื่อกรรมการ | ตำแหน่ง | จำนวนเงิน | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2554 | | | 2553 | | |
| | | คณะกรรมการบริษัท | คณะกรรมการตรวจสอบ | รวม | คณะกรรมการบริษัท | คณะกรรมการตรวจสอบ | รวม |
| 1 พลเรือเอก ศร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ * | ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ | 0.30 | | 0.30 | 1.20 | | 1.20 |
| 2 นายธีระ วิภูชนิน *** | ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ | 1.04 | 0.05 | 1.09 | 0.55 | 0.20 | 0.75 |
| 3 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 4 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการบริหาร | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 5 นายคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการบริหาร | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 6 นายไจปาล มันสุขานี [C] | กรรมการ | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 7 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต * | กรรมการอิสระ | 0.14 | 0.10 | 0.24 | 0.55 | 0.40 | 0.95 |
| 8 นายชิระ ภาณุพงศ์ * | กรรมการอิสระ | 0.14 | | 0.14 | 0.55 | | 0.55 |
| 9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรียำไพ [B] | กรรมการอิสระ | 0.55 | 0.35 | 0.90 | 0.55 | 0.20 | 0.75 |
| 10 นางสาวนิชิต้า ชาห์ | กรรมการ | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 11 นายกิริต ชาห์ | กรรมการ | 0.55 | | 0.55 | 0.55 | | 0.55 |
| 12 นายปิเต้อร์ เฟิตเตอร์เซ่น * | กรรมการอิสระ | 0.14 | | 0.14 | 0.55 | | 0.55 |
| 13 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ** | กรรมการอิสระ | 0.41 | | 0.41 | - | | - |
| 14 นายกำธร ศิลาอ่อน **, [A] | กรรมการอิสระ | 0.41 | 0.15 | 0.56 | - | | - |
| 15 รองศาสตราจารย์ ศร.ภวิศา ปานะนนท์ **, [A] | กรรมการอิสระ | 0.41 | 0.15 | 0.56 | - | | - |
| 16 นายอิษฏ์ชาญ ชาห์ ** | กรรมการ | 0.41 | | 0.41 | - | | - |
| | รวม | 7.25 | 0.80 | 8.05 | 7.25 | 0.80 | 8.05 |

* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออก

*** กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

[A] รวมค่าตอบแทนจากการเป็นกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

[B] รวมค่าตอบแทนจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

[C] กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วยเงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2554 และปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหาร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| รายชื่อกรรมการ/ผู้บริหาร | ตำแหน่ง | จำนวนเงิน | |
|---|---|---|---|
| | | 2554 | 2553 |
| 1. นายคาลิด มอยนูลดีน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ | 22.26 | 25.99 |
| 2. นายมูนีร มอยนูลดีน ฮาชิม | กรรมการ (การพาณิชย์) | 17.93 | 20.97 |
| 3. นายคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการ (การเงิน) | 16.32 | 19.12 |
| 4. นายไจปาล มันสุขานี | กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ) | 14.91 | 17.44 |
| 5. นายชีลาล โกปินาธาน | ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) | 9.01 | 10.56 |
| 6. นายโคคา เวนคาตารามานา สุดาการ์ | ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) | 7.72 | 9.11 |
| 7. นายโกตาการาจิทิล มูราลี เมนนอน | ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค) | 7.54 | 8.83 |
| 8. นายนีลากันตัน วาสุเดวัน | ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง) | 7.56 | 8.87 |
| 9. นายสตีเฟน โดลา | ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) | 5.43 | 6.38 |
| 10. นายกามาล กุมาร ลู | ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) | 6.51 | 7.64 |
| 11. นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย | ผู้อำนวยการ (โครงการ) | 6.85 | 7.69 |
| 12. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัท | 4.25 | 4.76 |
| 13. นายกิรัน กิสซาวินาท ไวดิ | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS) | 5.05 | 5.93 |
| 14. นายยิ่งยง กังแฮ | ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี) | 3.08 | 3.50 |
| | รวม | 134.42 | 156.79 |

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัททั่วไปและกลุ่มธุรกิจบริการ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

| รายการ | *พีเอสแอล | | ** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2554 | 2553 | บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ | | | บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด | | |
| | | | ค่าเฉลี่ย | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด | ค่าเฉลี่ย | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด |
| ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ | 1,200.00 | 1,200.00 | 774.89 | 15.00 | 3,576.00 | 797.97 | 15.00 | 5,400.00 |
| กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร | 550.00 | 550.00 | 321.68 | 12.00 | 1,122.00 | 321.65 | 12.00 | 3,000.00 |
| กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร | 550.00 | 550.00 | 336.75 | 12.00 | 1,200.00 | 392.17 | 12.00 | 3,120.00 |
| ผู้บริหารบริษัทฯ | 9,601.43 | 11,199.29 | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. |
| ประธานกรรมการตรวจสอบ *** | 400.00 | 400.00 | 331.63 | 12.50 | 1,320.00 | 327.39 | 12.50 | 3,600.00 |
| กรรมการตรวจสอบ *** | 200.00 | 200.00 | 227.65 | 10.00 | 1,080.00 | 230.35 | 10.00 | 2,400.00 |

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

| รายการ | *พีเอสแอล | | ** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2554 | 2553 | บริษัทจดทะเบียนที่มีระดับรายได้ต่อปีตั้งแต่ 5,001-10,000 ล้านบาทต่อปี | | | บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด | | |
| | | | ค่าเฉลี่ย | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด | ค่าเฉลี่ย | ค่าต่ำสุด | ค่าสูงสุด |
| ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ | 1,200.00 | 1,200.00 | 524.66 | 30.00 | 1,900.40 | 797.97 | 15.00 | 5,400.00 |
| กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร | 550.00 | 550.00 | 224.10 | 90.00 | 550.20 | 321.65 | 12.00 | 3,000.00 |
| กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร | 550.00 | 550.00 | 386.32 | 75.00 | 3,120.00 | 392.17 | 12.00 | 3,120.00 |
| ผู้บริหารบริษัทฯ | 9,601.43 | 11,199.29 | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. | N.A. |
| ประธานกรรมการตรวจสอบ *** | 400.00 | 400.00 | 299.19 | 75.00 | 840.00 | 327.39 | 12.50 | 3,600.00 |
| กรรมการตรวจสอบ *** | 200.00 | 200.00 | 214.32 | 50.00 | 720.00 | 230.35 | 10.00 | 2,400.00 |

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2553 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจฯปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2554
*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบ
N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

### 4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

| | |
|---|---|
| คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาชิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น"นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด" ในประเทศไทยในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร "ASIAMONEY")<br>โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล์ kh@preciousshipping.com |
| คุณคูชรู คาลี วาเดีย | กรรมการบริหาร<br>โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล์ kw@preciousshipping.com |
| คุณณิชา หวังคุภผล | เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์<br>โทรศัพท์ 66 2696 8840 อีเมล์ corp@preciousshipping.com |
| คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ<br>โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล์ som@preciousshipping.com |

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

| ปี/จำนวนครั้ง | พบปะกับนักวิเคราะห์ | พบปะกับนักลงทุน | การนำเสนอ (Presentation) | การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี | รวม |
|---|---|---|---|---|---|
| 2554 | 38 | 33 | 13 | 2 | 86 |
| 2553 | 46 | 40 | 17 | 1 | 104 |
| 2552 | 44 | 33 | 21 | 4 | 102 |

## 5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

### 5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อน ทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการ 1 ท่าน ซึ่งทำหน้าที่บริหารและปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทย่อยของบริษัทฯ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการ บริหาร 2 ท่าน และกรรมการอิสระ 6 ท่าน (เท่ากับกึ่งหนึ่งของกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) และมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่ง ประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

**คำจำกัดความ**

**กรรมการบริหาร** (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

**กรรมการอิสระ** (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการ กำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

**คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ**

- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ให้นับรวมหุ้น ที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- เป็นกรรมการที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- เป็นกรรมการที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการ บริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- เป็นกรรมการที่ไม่ใช่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- เป็นกรรมการที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- สามารถปฏิบัติหน้าที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของ บุคคลดังกล่าว

**คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง**

ผู้ที่เกี่ยวข้อง ความหมายจะรวมถึงผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถ ทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

**บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ**

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิผล
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อ พึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและ ทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้อง กับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของ กรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีการกำหนด เพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

**คณะกรรมการอื่น ๆ**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยรายละเอียดของสมาชิกของคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนหน้าที่และความรับผิดชอบได้กล่าวไว้ ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” และ “รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ” ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีนี้

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ต่อมาเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการท่านเดิมเป็นคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้รายละเอียดของคณะกรรมการทั้งสองชุด เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีนี้

**การรวมหรือแยกตำแหน่ง**

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับ ฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

**เลขานุการบริษัทฯ**

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน โดย มีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการ และผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะ กรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

**5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ**

**ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์**

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและ วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ การดำเนิน ธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพและการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการขององค์กรเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการ บริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และ ความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีนี้

**นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ**

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเจริญเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใสและจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัทฯ ได้มีความตระหนัก และให้ความสำคัญ ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าว ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

**คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้**

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2554 ได้มีการพิจารณาเรื่อง "การประเมินการกำกับดูแลกิจการ" (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมากและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2555

**จริยธรรมธุรกิจ**

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

**ความขัดแย้งทางผลประโยชน์**

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบจึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

**รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์**

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวโยงกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งการปฏิบัติตามนโยบาย/แนวทางของบริษัทฯ โดยราคาและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) เป็นไปโดยปกติมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการคู่สัญญา เหตุผล/ความจำเป็นไว้ในรายงานและแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้มีการบรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2554 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 ในเดือนมกราคม 2555 พบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานอย่างเพียงพอแล้ว

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 ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุมและประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนกและรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

สำหรับการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี 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

**การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ**

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

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบ และรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง โดยในปี 2554 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2553: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 1 ครั้ง (ปี 2553: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

| ชื่อกรรมการ | การเข้าร่วมประชุม/การประชุมทั้งหมด (ครั้ง) | | |
|---|---|---|---|
| | ปี 2554 | | ปี 2553 |
| | การประชุมวาระปกติ | การประชุมวาระพิเศษ | การประชุมวาระปกติ |
| 1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนมัฏฐะ * | 1/1 | - | 4/4 |
| 2 นายธีระ วิภูชนิน | 4/4 | 1/1 | 4/4 |
| 3 นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม | 4/4 | 1/1 | 4/4 |
| 4 นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม | 4/4 | 1/1 | 4/4 |
| 5 นายคูชรู คาลี วาเดีย | 4/4 | 1/1 | 4/4 |
| 6 นายไจปาล มันสุขานี | 4/4 | 1/1 | 4/4 |
| 7 พลตำรวจโทเกียรติศักดิ์ ประภาวัต * | 1/1 | - | 4/4 |
| 8 นายชีระ ภาณุพงศ์ * | 1/1 | - | 4/4 |
| 9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ | 4/4 | 1/1 | 3/4 |
| 10 นางสาวนิชิต้า ชาห์ | 4/4 | 1/1 | 3/4 |
| 11 นายกิริต ชาห์ | 4/4 | 0/1 | 4/4 |
| 12 นายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซ่น * | 1/1 | - | 4/4 |
| 13 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ** | 2/3 | 1/1 | - |
| 14 รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ** | 3/3 | 0/1 | - |
| 15 นายกำธร ศิลาอ่อน ** | 3/3 | 1/1 | - |
| 16 นายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ** | 3/3 | 0/1 | - |

* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

** กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออกไป

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

**การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ**

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2554 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2555

**ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร**

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดและค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

รูปแบบค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และค่าตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ยประชุมรายปี ซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

**การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร**

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

ทั้งนี้ในปี 2554 มีกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program (DCP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

**การปฐมนิเทศกรรมการใหม่**

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

(5) **การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน**

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

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

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

(6) **บุคลากร**

บริษัทฯ มีพนักงานประจำสำนักงานและลูกเรือ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ :

| รายละเอียด | 2554 | 2553 (ปรับปรุงใหม่) |
|---|---|---|
| จำนวนพนักงาน ประจำสำนักงานและลูกเรือ ณ วันสิ้นปี | 776 | 667 |
| เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานและลูกเรือ (ล้านบาท) | 645.81 | 667.22 |
| ค่าตอบแทนผู้บริหาร (ล้านบาท) | 99.39 | 112.98 |

**ผลประโยชน์พนักงาน** : บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 2.66 ล้านบาท (2553: 2.64 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.41 ล้านบาท (2553: 2.40 ล้านบาท)

**บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาพนักงานดังนี้**

1. ให้พนักงานเข้าร่วมการอบรม สัมมนา การประชุมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ความสามารถ
2. ให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนดีเด่นของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้โอกาสนักเรียนเข้าร่วมฝึกงานกับบริษัทฯรวมทั้งการรับเข้าเป็นพนักงานของบริษัทฯเมื่อจบการศึกษา
3. ให้ทุนสำหรับลูกเรือในการศึกษาเพิ่มเติมทางด้านการจัดการเดินเรือ
4. สนับสนุนให้พนักงานเข้าเป็นสมาชิกสมาคมวิชาชีพต่างๆ

**การพัฒนาลูกเรือ**

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไอดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

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

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

มีสถาบันฝึกการเดินเรือเพียงไม่กี่แห่งในปัจจุบันที่สามารถเปิดอบรมการฝึกอบรมการใช้ ECDIS ได้ ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้กำลังดำเนินการที่จะติดตั้งอุปกรณ์การฝึก ECDIS ภายในศูนย์และขอใบอนุญาตรับรองการเปิดหลักสูตรนี้จากหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบ เพื่อให้นักเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมและเตรียมตัวอย่างเต็มที่สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ ECDIS บนเรือของบริษัทฯ ต่อไป

โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับพนักงานและลูกเรือได้ในหัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย - ด้านพนักงาน”

(7) **รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม**

# สารจากคณะกรรมการบริษัท ด้านความรับพิดชอบต่อสังคม

## เรียนท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ฉบับนี้ ซึ่งได้กำหนดกรอบของกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ ลูกค้าของบริษัทฯ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน การป้องกันและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงชุมชนและสังคม

พันธกิจของบริษัทฯ คือการเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชน และสังคม และเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียตามลำดับในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ กำหนดให้องค์ประกอบต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ ซึ่งเราได้รับคำแนะนำ หรือความเห็นจำนวนมากที่ส่งมาจากผู้อ่านรายงานในอดีต และเราขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างทันทีทันใด

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

**ในนามคณะกรรมการ**
**บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

**นายดาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม**
กรรมการผู้จัดการ

**นายดูชรู ดาลี วาเดีย**
กรรมการ

3 กุมภาพันธ์ 2555

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

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณไว้ร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิประจำปีให้กับการทำกิจกรรม ทางสังคม ซึ่งงบประมาณดังกล่าว ถูกสะสมและมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี สำหรับการเบิกใช้งบประมาณดังกล่าว จะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้

**พันธกิจและภารกิจที่สำคัญของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้**

**พันธกิจของบริษัทฯ**

- เป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุด และเป็นทางออกสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ

**ภารกิจที่สำคัญ**

- บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้น บริษัทฯ มีคู่มือการกำกับดูแลกิจการ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทฯ จะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทฯ จะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเชื่อถือได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทฯ จะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และจากความต้องการของนักลงทุนและองค์กรในต่างประเทศ บริษัทฯ จึงได้นำเสนอ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ได้แสดงต่างหากไว้ในรายงานของบริษัทฯ โดยเริ่มจัดทำตั้งแต่ปีนี้เป็น ปีแรก ดังนั้นหัวข้อเรื่องที่กล่าวใน รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ได้สรุปประเด็นทั้งหมดในเรื่องของสิ่งแวดล้อม การละเมิดลิขสิทธิ์ ข้อบังคับสากลเกี่ยวกับการเดินเรือทางทะเล รวมถึงความคิดริเริ่มและขั้นตอนการดำเนินการของบริษัทฯ เกี่ยวกับการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การรักษาสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งในรายงานดังกล่าว จะใช้รูปภาพและตารางแผนภูมิ เพื่อนำเสนอถึงวิธีการที่บริษัทฯ ใช้ในการวัดผล ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ

กิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ 1. ลูกค้า 2. พนักงาน และ 3. ชุมชนและสังคม

บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จจากการทำกิจกรรมทางสังคมในทุกส่วนจะเป็นพื้นฐานที่ยั่งยืนที่จะช่วยให้บรรลุพันธกิจของบริษัทฯ

1. **ลูกค้า**: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้า จากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันทีภายใต้การปฏิบัติงานตามข้อตกลงในสัญญาตลอด 24 ชั่วโมง และไม่มีวันหยุดในการทำงานบนเรือ ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ คือ

**"พนักงานนายหน้าให้คำแนะนำในการบริหารจัดการเรือเป็นอย่างดีในทุกท่าเรือ**
**กัปตันและลูกเรือให้ความร่วมมือในการทำงานและให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี"**

การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่: เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมคอมพิวเตอร์นี้ให้ข้อมูลแบบทันที เกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ รวมถึงแสดงต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ ในทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ทำให้การตัดสินใจเมื่อเกิดเหตุการณ์มีประสิทธิภาพมาก ยิ่งขึ้น นอกจากนี้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้ การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

2. **พนักงาน**:

ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐาน ของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน เป็นนโยบายของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนกิจกรรม เพื่อส่งเสริม สุขอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน ดังนั้นการดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานจะสนับสนุนความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของสิ่งอื่นๆ ด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และ งานด้านการปฏิบัติงาน และเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีความชัดเจนและกำหนดเป็นสัดส่วน โดยมีจุดมุ่งหมายว่าอุบัติเหตุนั้น สามารถป้องกันได้โดยการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ OCIMF ในเรื่อง "คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ" ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยบนเรือทุกลำรวมทั้งประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียดซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้นบริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม 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 และ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 คาดหมายว่าจะมีการให้สัตยาบันภายในสิ้นปี 2554 และจะมีผลบังคับใช้ในภายในสิ้นปี 2555

## "พีเอสแอล" จัดงานวิ่ง "วันเดินเรือทะเล" ครั้งที่ 8

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ "พีเอสแอล" ได้ร่วมรำลึกถึงวันเดินเรือทะเลสากล โดยการจัดงานวิ่ง "วันเดินเรือทะเล" ครั้งที่ 8 ขึ้นที่สวนลุมพินีเมื่อวันพุธที่ 19 มกราคม 2554

วันเดินเรือทะเลสากลที่ผ่านมาได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ ความปลอดภัยในการเดินเรือและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับงานของ IMO ในปีนี้ คำขวัญของวันเดินเรือทะเลสากล ปี 2554 คือ "การจัดการปัญหาโจรสลัด" (Piracy: Orchestrating the response) ชีวิตและความปลอดภัยของชาวเรือตลอดจนสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับการเดินเรือที่เป็นไปอย่างสงบเรียบร้อย แต่ปัญหาโจรสลัดในอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดียทวีความรุนแรงขึ้นและถือเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ซึ่งทุกฝ่ายควรตระหนักและให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ทำงานเรือ

*จากภาพ: พนักงานของบริษัทก่อนการวิ่ง*

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

การทำงานเป็นทีม : บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและจัดให้มีการประสานงานที่ดี ซึ่งช่วยทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ "ISO 9001:2008" และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม "ISO 14001:2004" ด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา : ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้าน การบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

**บริจาคโลหิต ปี 2554**

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ เป็นประจำ และในปี 2554 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 35,000 ซีซี

บริษัทฯ กำหนดให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งคำติเตียน หรือข้อแนะนำต่างๆ ของพวกเขามายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่าจะเป็นการสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผล และเป็นการช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวีดีทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้นายประจำเรืออาวุโสทำกิจกรรมร่วมกัน และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

**มอบทุนการศึกษาประจำปี 2554**

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบทุนการศึกษามูลค่า 1,284,800 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา

*ในภาพ : นักเรียนทุน พร้อมด้วย นาย โคตา วี. สุดาการ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัทพรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ที่ 2 จากขวา)*

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง : บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของ บริษัทฯ และสามารถทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้มีการพัฒนาเรื่องของการดำเนินการเดินเรือทะเลอย่างทันสมัย สำหรับ หอบังคับการเดินเรือจำลองจะถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยสร้างสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงาน

และลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในระหว่างปี 2553 ได้มีการเริ่มจัดอบรมหลักสูตรพิเศษ เพื่อที่จะพัฒนานายช่างกลเรือในระดับบริหาร และนายช่างกลเรือในระดับปฏิบัติการ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อมด้วย

ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER) โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ ควบคุมโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ มีเรือพาณิชย์ทั่วโลกอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการเป็นระบบเครือข่าย การแจ้งข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อให้การช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้ เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานฑูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯควรภาคภูมิใจในตัวเจ้าหน้าที่และลูกเรือ ที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

3. **ชุมชนและสังคม**:

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่ดีเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของ บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงสนับสนุนและเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้และพยายามทีละน้อยที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม การจัดตั้ง และขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ

**โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14**

บริษัทพวีเยียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบเงินสนับสนุน "โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14" จัดโดยคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เป็นจำนวน 113,160 บาท เพื่อสร้างห้องอาหารแก่โรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา

*ในภาพ : นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ พร้อมด้วย นาย โคตา วี. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัท พวีเยียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)*

**ร่วมแสดงความยินดีแก่ผู้ที่สำเร็จการศึกษา**

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ร่วมแสดงความยินดีกับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ที่สำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

***ในภาพ :*** *นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ พร้อมด้วย นาย โคตา วิ. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี*

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณ เป็นอย่างยิ่ง ถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อน โดยจัดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ทำหน้าที่ในการรับเรื่องและประสานงาน สำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯได้ยกเว้นให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือนร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ให้การสนันสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีที่มี ผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2554 และ 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือ

ทางด้านการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการนอกเหนือจากปีก่อน ได้แก่ 1) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 2) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 3) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานเมื่อปีที่แล้ว 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 ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2553 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 37,450 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2554 พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมนี้อีกครั้งเมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2554 ด้วยความตั้งใจและเป็นมิตรต่อกัน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชย์นาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ พิจารณาทุนการศึกษาหรือรางวัลสำหรับให้กับบุตรของพนักงานของบริษัทฯ ผู้ซึ่งมีผลการเรียนที่ดีในระดับโรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมา ในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการ พานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

**(8) รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน**

บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้อง และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ เข้าใจดีว่า แค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆนั้น ยังไม่เพียงพอที่จะช่วยในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัตินอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือการพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ นอกจากนี้ยังต้องการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้อย่างต่อเนื่องเพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

หัวข้อถัดไปจะเป็นการอธิบายถึงรายละเอียดของกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว จากนั้นจะเป็นรายละเอียดในส่วนของแผนงานภายในที่เกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการที่จะลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

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

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉาและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบกันเพรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code)
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคหรือท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

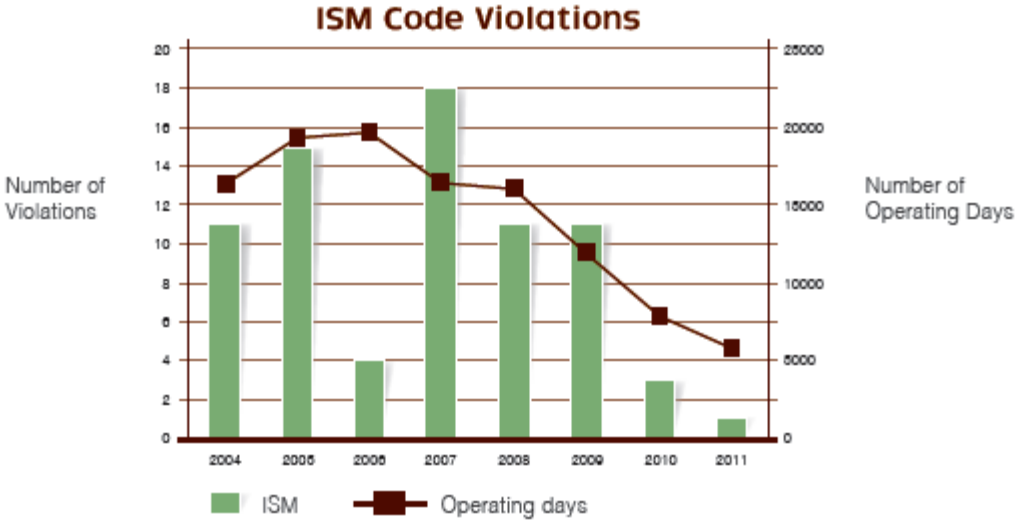
**ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code):** จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี

เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เริ่มปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับการรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดข้อบังคับของ ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2004 - 2011 สำหรับจุดประสงค์ในการทำการวิเคราะห์นี้ อ้างอิงตามประมวลข้อบังคับที่มีผลร้ายแรง โดยพิจารณาจากเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิด ไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยในปี ค.ศ. 2006 เป็นปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุด อยู่ที่ 19,710 วัน ในขณะที่ปี ค.ศ. 2007 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับ ISM เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตามในระหว่างปี ค.ศ. 2007 - 2011 แนวโน้มของการละเมิดข้อบังคับ ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี ค.ศ. 2006 และปี ค.ศ. 2011 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากมีการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 ในขณะที่ปีที่แย่ที่สุดคือในปี ค.ศ. 2007 แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อยคือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา จำนวนการละเมิดเฉลี่ยที่เกิดขึ้นสำหรับกองเรือทั้งหมด อยู่ที่ร้อยละ 0.06 เท่านั้น




เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code การตรวจสอบภายในประจำปีจะมีการปฏิบัติงานบนเรือ โดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อุบัติเหตุ รวมถึงความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆที่เกิดขึ้น จะมีการตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆจะถูกทบทวนโดยทันที นอกจากนี้บทเรียนทั้งหมด ที่ได้เรียนรู้จากอุบัติเหตุต่างๆ และความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกถ่ายทอดโดยบริษัทเดินเรือต่างๆ ผ่าน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมเรือ และทำให้ความปลอดภัยของการเดินเรือโดยทั่วไปสูงขึ้น The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ขอบคุณบริษัทฯ ที่ได้ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน

“บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการที่มีคุณภาพและความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุดของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของ ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร**: เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้น จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้กฎข้อบังคับของ ISM Code ดังนั้นบุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ**: บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆอย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้การปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับเรือสินค้าและลูกเรือประสบความสำเร็จสูงขึ้น
- **มีการแจ้งเตือนอย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอไปยังเรือ**: โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะถูกจัดเตรียมไว้ และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆได้ อย่างครบถ้วน

เพื่อรักษาระดับแนวโน้มที่ลดลงของเหตุการณ์ที่การปฏิบัติงานของบริษัทไม่เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ISM Code ที่แสดงในกราฟก่อนหน้านี้ บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายโดยให้มีเหตุการณ์ร้ายแรงตาม ISM Code เท่ากับศูนย์ สำหรับเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ ซึ่งเกิดจากการละเมิด ISM Code

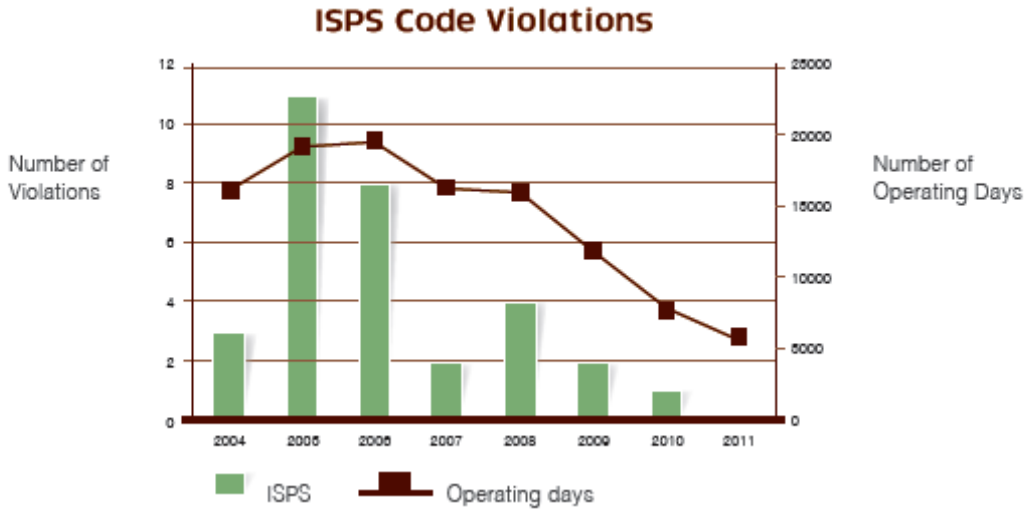
**ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety (ISPS) Code)**: ประมวลข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ในปี 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้กล่าวรวมถึงการจัดวางระดับของความปลอดภัยสำหรับเรือและเมืองท่า ประมวลข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่รับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเรือ และคนประจำเรือ และรวมไปถึงเมืองท่า/สิ่งอำนวยความสะดวกต่อบุคคล เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อทางเรือและเมืองท่าที่ใช้ในการค้าระหว่างประเทศ”

สำหรับการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับใน ISPS บริษัทฯ ได้มีการพัฒนามาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับเรือที่เข้าเมืองท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือวิ่งอยู่บริเวณ ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องของ ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

การสอบทานภายในประจำปีได้กำหนดมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบตาม ISM ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น การสอบทานจะกระทำ

โดย ทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการ ผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออุบัติเหตุต่างๆ จะมีการสอบสวนและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ แม้ในเหตุการณ์ที่เกิดข้อผิดพลาดในการทำงานที่ต่างจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกนำมาทบทวนทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดข้อบังคับใน ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 การละเมิด ISPS นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี ค.ศ. 2005 คือมีการละเมิด ISPS เกิดขึ้นทั้งหมด 11 ครั้ง ในขณะที่ปี ค.ศ. 2006 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการละเมิด ISPS ได้มาแตะอยู่ที่จุดต่ำสุดในปี ค.ศ. 2011 คืออยู่ในระดับที่เป็นศูนย์ โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน จากปี ค.ศ. 2005 - 2011 นี้ การละเมิด ISPS ลดลงถึงร้อยละ 100




บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับ ISPS Code เป็น ศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 ประเภท คือ:

1. การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. การควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. การควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ 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. การป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from ships)
5. การป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)
6. การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากเกิดจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการในการป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาด อันเนื่องมาจากบุคลากร และ ลำดับที่สองคือ การดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อที่จะจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ จึงได้มีการพัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงในส่วนของความชำนาญในการนำเรือและความตระหนักระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเชื่อมั่นว่า เจ้าหน้าที่ในส่วนของช่างเครื่องได้รับการฝึกอบรมอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงการขนถ่ายกากน้ำมัน ขณะที่อยู่กลางทะเลหรืออยู่ในเมืองท่า

จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (แกนด้านซ้าย) และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 จะเห็นได้ว่า การละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี ค.ศ. 2007 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี ค.ศ. 2006 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด โดยมีการละเมิดอนุสัญญา MAPROLเกิดขึ้นโดยเฉลี่ย 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันเฉลี่ยในการเดินเรือคือ 14,179 วัน โดยในระหว่างปี ค.ศ. 2007 - 2011 จำนวนของการละเมิดอนุสัญญา MARPRO นั้น ลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 64 อย่างไรก็ตามในปี ค.ศ. 2007 บริษัทฯ มีการละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ 0.03 ในช่วงปีนั้น ในขณะที่ปี ค.ศ. 2010 และ ปี ค.ศ. 2011 บริษัทฯ มีการละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ ศูนย์ ต่อจำนวนวันในการเดินเรือ เช่นเดียวกันกับเป้าหมายสำหรับข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับ ศูนย์ สำหรับปี ค.ศ. 2012 และไม่ให้มีเหตุการณ์เรือถูกกักกันเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้

**กฎหมายใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้**: กฎหมายต่อไปนี้กำลังจะมีผลบังคับใช้ในอีก 2-3 ปีข้างหน้า ซึ่งบริษัทฯ เองได้เริ่มนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯแล้ว

**การวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ** (SEEMP - Ship board energy efficiency Management plan) – **มกราคม 2556**

**การออกแบบเรือที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ** (EEDI - Energy efficiency design index for new buildings) - **มกราคม 2556**

หลังจากที่ได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางด้านการเดินเรือในทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดในเรื่องระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

**การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม**:

**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)**: เนื่องจากความต้องการในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้น บริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายในการปกป้องสิ่งแวดล้อม” นอกเหนือจากข้อกำหนด ในกฎหมาย และอนุสัญญาที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีที่ผ่านมาหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จ สำหรับการตรวจสอบประจำปี จากการตรวจสอบโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และ สิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออก ใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทสายการเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องหลักโดยเฉพาะสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการปกป้องสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS):

- ลดมลพิษที่จะเป็นสาเหตุต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- เพื่อให้มั่นใจว่ามีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ
- เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือการนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

**การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่** :

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่ง สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นในการทำสัญญาต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย สำหรับเรือจำนวนทั้งสิ้น 21 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง 18 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งในปี 2554 บริษัทฯ ได้ทำการยกเลิกสัญญาการต่อเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 4 ลำ และได้รับมอบเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 1 ลำ ดังนั้นเรือ ที่สั่งต่อใหม่คงเหลืออยู่ ณ สิ้นปี 2554 จำนวนทั้งสิ้น 16 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง 13 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ข้อกำหนดทางเทคนิคของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่ากำหนดไว้ในกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การปฏิบัติงานบนเรือมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือ ในการที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

**คุณลักษณะ "สีเขียว" ของเรือใหม่เหล่านี้คือ** :

1) โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้นเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการออกแบบตัวเรือ และการพิจารณาหลายๆ ครั้งเพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุด เหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ
3) เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยควันไนโตรเจนออกไซด์
4) ผนังระวางสินค้าแบบเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
5) ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
6) การออกแบบใบจักรใหม่ที่ช่วยการใช้เชื้อเพลิง ใบจักรชนิด Propeller Boss Cap Fins ซึ่งนี่คือนวัตกรรมใหม่ในการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขับเคลื่อนของเรือ ซึ่งในที่สุดก็จะเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
7) เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากเพลาใบจักรของเรือ จะถูกติดตั้งบนเรือทุกลำเพื่อเป็นการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
8) เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
9) เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผา

ขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็น สิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว

10) ถังเติมน้ำมันปนเปื้อนและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะเลือกผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
11) เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
12) เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม "อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก" ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อ พฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจาก ที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อม ในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้เปิดให้มีการลงนามโดยภาครัฐ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 ภาครัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของยอดระวางบรรทุกรวมของการเดินเรือ เชิงพาณิชย์ของโลก แม้ว่าการลงนามนั้นจะไม่ได้มีการกำหนดข้อสงวน เพื่อการให้สัตยาบันรับรองหรือเห็นชอบ หรือมี การวางหลักประกันเพื่อการให้สัตยาบันรับรองหรือเห็นชอบ หรือภคายานุวัติจากคณะกรรมการเลขาธิการ นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของระวาง บรรทุกเรือเพื่อการค้ารวมกัน ดังนั้น สัญญาการต่อเรือที่มีมาก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับการทำสัญญาการต่อเรือใหม่ตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาการสั่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯนั้นได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาดังกล่าวนี้จะมีผลบังคับใช้ เรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นจะจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา โดยเฉพาะห้ามและควบคุมมิให้ใช้วัสดุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายตั้งแต่ในขั้นตอนการต่อเรือ หากจำเป็นต้องใช้วัสดุ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเหล่านั้นแล้วก็จะจัดเก็บบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิ์ที่จะยื่นขอ ใบประกาศนียบัตรบัญชีวัสดุอันตรายได้

ความพยายามทั้งหมดจะไม่มีประโยชน์เลย หากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ไม่มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซค์ ($CO_2$) ซึ่งในรายงานต่อไป จะเป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการจำกัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ($CO_2$) และของเสีย

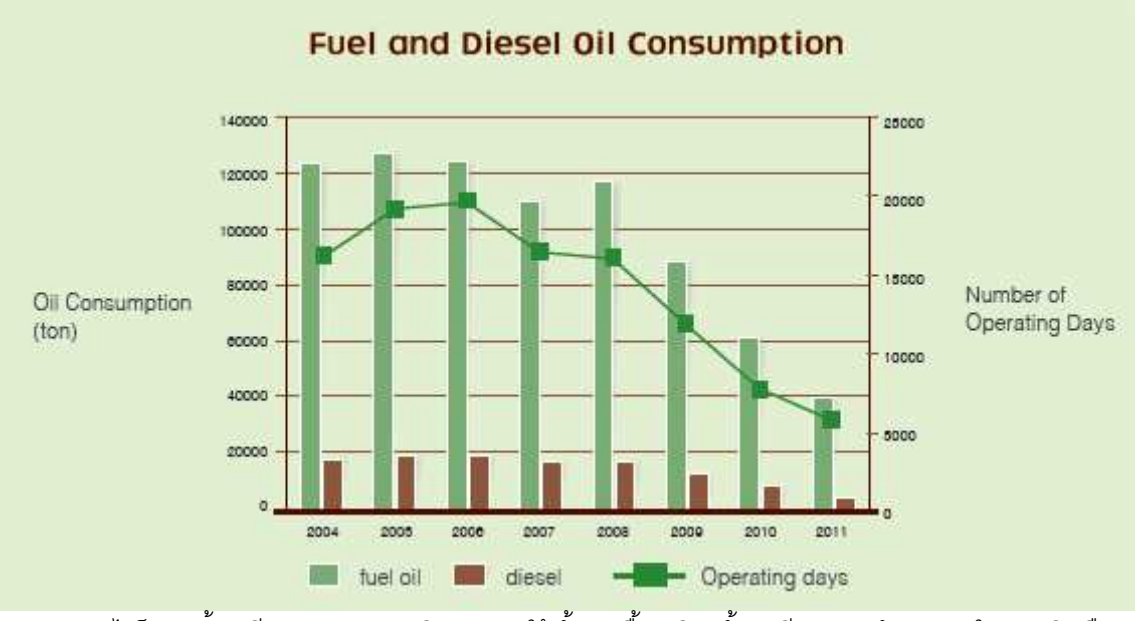
**การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ($CO_2$) และของเสีย**:

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าต้นเหตุของก๊าซ $CO_2$ มาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างต่อเนื่อง ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซ $CO_2$ มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้ นั่นคือการลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถพัฒนาและเจริญเติบโตต่อไปได้ ดังนั้นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำ คือการเพิ่มประสิทธิภาพและลดปริมาณการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่จะได้บรรลุความต้องการ

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ

- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การใช้สีกันเพรียงที่มีส่วนผสมของซิลิคอนทาตัวเรือ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเหลือเศษของสินค้า
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

กราฟต่อไปนี้แสดงปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลประจำปีของบริษัทฯ ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 (แกนซ้ายมือ) กับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนขวา) ปี ค.ศ. 2005 เป็นปีที่มีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดที่ปริมาณ 127,666 ตัน ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลสูงที่สุดในปี ค.ศ. 2006 ที่ปริมาณ 20,867 ตัน และปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดคือในปี ค.ศ. 2006 ที่จำนวน 19,710 วัน ในช่วงระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีปริมาณการใช้เฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง 99,484 ตันและน้ำมันดีเซล 15,353 ตันในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยสำหรับช่วงระยะเวลาดังกล่าวอยู่ที่ 14,179 วัน




อย่างไรก็ตามตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006 ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซลและจำนวนวันในการเดินเรือปรับตัวลดลง เนื่องจากมีจำนวนเรือลดลง ระหว่างปี ค.ศ. 2006 และ 2011 ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลดลงร้อยละ 67.5 และร้อยละ 75.5 ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 64 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ปี ค.ศ. 2011 เป็นปีที่บริษัทฯ มีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซล และจำนวนวันในการเดินเรือน้อยที่สุด

แนวโน้มที่เห็นได้อย่างชัดเจนจากกราฟด้านบน คือความสัมพันธ์เชิงบวกระหว่างจำนวนวันในการเดินเรือ และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซล ระหว่างปี ค.ศ. 2004 และ 2006 มีปริมาณการใช้น้ำมันและจำนวนวันในการเดินเรืออยู่ที่จุดสูงสุด และเริ่มลดระดับลงมาอย่างเห็นได้ชัดในปี ค.ศ. 2011 บริษัทฯ ยังคงมองหาวิธีการอื่นๆ อย่างต่อเนื่องในการลดปริมาณของก๊าซคาร์บอน

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคต โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลง ร้อยละ 3 - 5 ในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จลุล่วงตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ จะดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่หามาได้ ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงการสังเกตการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นก็คือกากน้ำมัน ซึ่งกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้นบริษัทฯ จึงพยายามที่จะให้มีการกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีใช้ค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซค์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในระหว่างครึ่งปีแรกของปี 2553 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2554 บริษัทฯ ได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 114 จากจำนวนกากน้ำมัน 155 ตันเป็น 333 ตัน ซึ่งเป็นปริมาณสูงสุดของกากน้ำมันที่ทิ้งบนฝั่งในปีล่าสุด โดยการส่งกากน้ำมันไปยังสถาน ที่รับที่เหมาะสม กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

**สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม**

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญา จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานสำหรับรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2555 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐาน ISO และ SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพและสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯแต่เนิ่นๆ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สุดท้ายนี้ แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 - 5

**บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่** (recycled paper) **เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอน**

## 9. การควบคุมภายใน

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ความมั่นใจว่า มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงให้มาตรการควบคุมต่างๆ มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ จึงมีการจัดการระบบการควบคุมภายในให้เทียบเคียงกับมาตรฐานสากลหรือ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในการทำงานจึงกำหนดให้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจนเหมาะสม เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

### 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

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

### 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุมเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ครบถ้วน เพียงพอ และเหมาะสมสอดคล้องกับความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการลด และกระจายความเสี่ยงต่างๆ ให้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ น้อยที่สุด รวมทั้งเพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการควบคุมด้านการบริหาร กรรมการผู้จัดการใหญ่ได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงาน ที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบให้ 4 หน่วยงาน

หลักเพื่อตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัทและปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. **สารสนเทศและการสื่อสาร** (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่างๆ รวมถึงการพัฒนาระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็ว โดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก บริษัทฯ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet พนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลและบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ มีช่องทางการติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนรวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

5. **การติดตามและประเมินผล** (Monitoring & Evaluation)

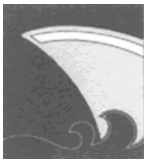
บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2554 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2554 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ก็มิได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง หรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด



## รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

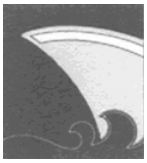
คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ ในระหว่างปี 2554 มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากการลาออกและการเกษียณอายุของกรรมการตรวจสอบ โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ได้แต่งตั้ง นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเดิมให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ แต่งตั้ง นายกำธร ศิลาอ่อน ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (24 สิงหาคม 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และแต่งตั้ง รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 เนื่องจากได้รับการ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2554 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอและเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของ บริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ



คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว สำหรับค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ในรายงานฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกัน ดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ และปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบจากการตรวจสอบ การประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2554 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2553: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2553: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

| รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ | การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง) | |
|---|---|---|
| | 2554 | 2553 |
| | การประชุมตามวาระปกติ | การประชุมตามวาระปกติ |
| 1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต * | 1/1 | 4/4 |
| 2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ | 4/4 | 4/4 |
| 3. นายธีระ วิภูษนิน * | 1/1 | 4/4 |
| 4. นายกำธร ศิลาอ่อน ** | 3/3 | - |
| 5. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์ ** | 3/3 | - |

* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ลาออกในปี 2554
** สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2555 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้น อนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใด ท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2555 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึง ปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553 และปี 2554

2. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552

3. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงิน ของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ และแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

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

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2555 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2554: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของ นางสาวสุมาลี รีวราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัท ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2554 จำนวน 3.08 ล้านบาท และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2555 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.29 ล้านบาท นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีที่ให้กับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.35 ล้านบาท (ปี 2554 : 0.24 ล้านบาท)

## 10. รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

### 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 เป็นผู้มีส่วนได้เสียเนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด

#### ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.84 ล้านบาท (ปี 2553: 1.89 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2553: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อ ตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอกในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

#### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2555 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2554

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

#### ความเกี่ยวโยงกัน

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

#### ความสำคัญของการทำรายการ

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

#### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตั๋วเครื่องบินจาก 2 บริษัทดังกล่าวจำนวน 7.73 ล้านบาท (ปี 2553: 9.50 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.05 (ปี 2553: ร้อยละ 0.07) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2565 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตั๋วเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2564 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานของการให้บริการของผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด และบริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด ในกรณีที่ราคาตั๋วเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตั๋วเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตั๋วเครื่องบินอื่นแทน

## 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

## ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริหารจัดการห้องพักและค่าบริการอื่นๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวโยงกันโดย นางสาวนิชิต้า ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิวิต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายคูชรู คาลี วาเดีย และนายกิวิต ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นางสาวนิชิต้า ชาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชาห์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

## ความสำคัญของการทำรายการ

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

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยรวมถึงค่าบริหารจัดการห้องพัก จำนวน 1.49 ล้านบาท (ปี 2563: 1.79 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2563: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2565 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และค่าบริหารจัดการห้องพักกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานของการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

## 4. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวรันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

### ความเกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิต สำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน โดยมีนางสาวนิชีต้า ชาห์ นายอิษฎ์ชาญ ชาห์และนายกิริต ชาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิหรา ชาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

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

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่าง ๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าว จำนวนรวม 2.46 ล้านบาท (ปี 2553: 2.05 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2553: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## 5. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์จากบริษัท ควิดแลบ จำกัด

### ความเกี่ยวโยงกัน

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

### ความสำคัญของการทำรายการ

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

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟท์แวร์ จำนวนรวม 1.76 ล้านบาท (ปี 2553: 4.61 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2553: ร้อยละ 0.03) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2555 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท ควิดแลบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท ควิดแลบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานในการให้บริการของบริษัท ควิดแลบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอ ไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท ควิดแลบ จำกัด

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องเพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2555 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่ง ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

## 11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

### (1) ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

**สรุปผลรายงานการตรวจสอบของผู้ตรวจสอบบัญชี ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา**

จากรายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯในปี 2554 และ 2553 ผู้ตรวจสอบบัญชีไม่มีความเห็นใดๆที่เป็นเงื่อนไข หรือข้อจำกัดในการการตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯโดยผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ ได้มีความเห็นว่า งบการเงินของบริษัทฯ แสดงฐานะทางการเงิน งบแสดงผลการดำเนินงาน งบกำไรสะสม (ขาดทุนสะสม) งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของ 2 ปีดังกล่าว ได้กระทำขึ้นถูกต้องตามที่ควร และตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป ซึ่งได้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกันโดยสม่ำเสมอ

**ตารางสรุปงบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุน งบกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญช่วง 2 ปีที่ผ่านมา สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | 2554 | 2553 |
|---|---|---|
| | | ปรับปรุงใหม่ |
| รายได้จากการเดินเรือ | 3,078.92 | 2,928.29 |
| ต้นทุนการเดินเรือ | 1,333.29 | 873.29 |
| กำไรขั้นต้น | 1,745.63 | 2,055.00 |
| **รายได้รวม** | **3,433.51** | **3,403.36** |
| ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) | 2,072.43 | 1,527.47 |
| ค่าเสื่อมราคา | 646.56 | 678.21 |
| ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย | 7.64 | 18.66 |
| กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล | 722.16 | 1,216.34 |
| ภาษีเงินได้นิติบุคคล | 3.64 | 82.61 |
| **กำไรสุทธิ** | **718.52** | **1,133.73** |
| สินทรัพย์หมุนเวียนรวม | 6,021.55 | 4,348.30 |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ | 9,445.53 | 6,400.33 |
| สินทรัพย์รวม | 22,893.25 | 19,961.89 |
| หนี้สินหมุนเวียนรวม | 1,047.24 | 440.10 |
| เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 6,307.83 | 4,766.30 |
| หนี้สินรวม | 7,536.75 | 5,349.92 |
| ทุนที่ได้ชำระแล้ว | 1,039.52 | 1,039.52 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม | 15,356.50 | 14,611.97 |

หน่วย : ล้านบาท

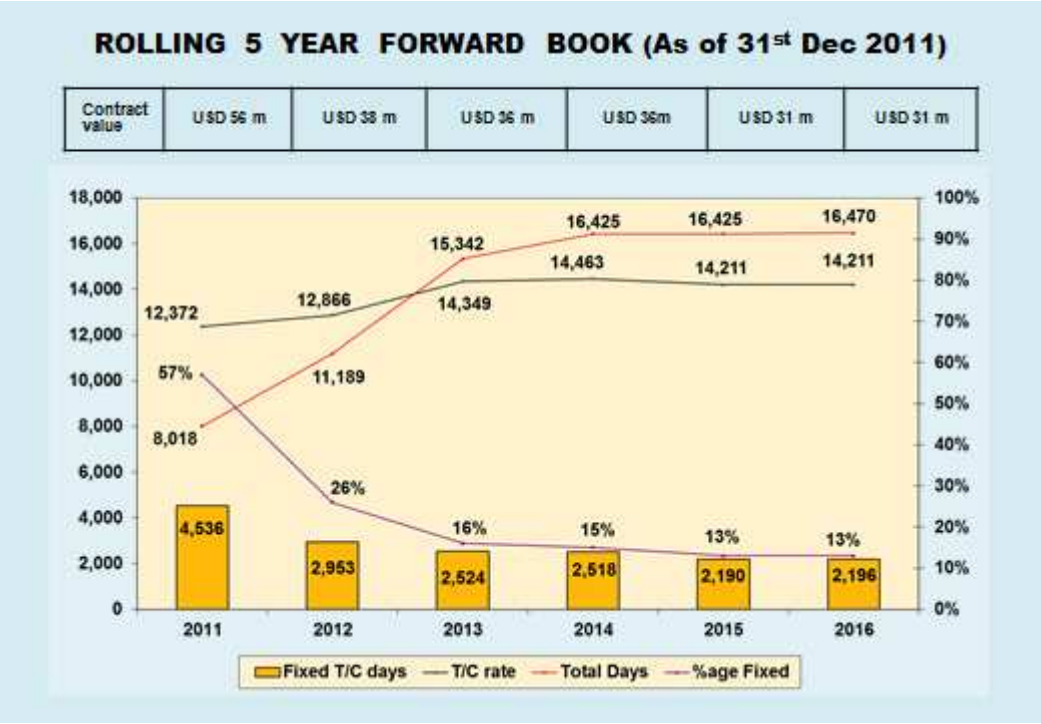
| | | |
|---|---|---|
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน | 1,060.60 | 1,179.69 |
| กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน | (2,274.38) | (1,763.14) |
| กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน | 1,160.56 | (614.87) |
| มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท) | 14.77 | 14.06 |
| กำไรต่อหุ้น (บาท) | 0.69 | 1.09 |
| เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท) | 0.55 | 0.87 |
| เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท) | 0.62 | 1.25 |
| อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ) | 56.70 | 70.18 |
| อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) | 20.93 | 33.31 |
| อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) | 4.80 | 7.33 |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) | 3.35 | 5.48 |
| อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | 0.49 | 0.37 |
| จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี) | 25 | 21 |

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล ( IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554 ดังนั้นบริษัท ฯ จึงได้แสดงตัวเลขเฉพาะปี 2553 และ ปี 2554 เท่านั้น

(2) **คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของผู้บริหาร**

1. **ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)**

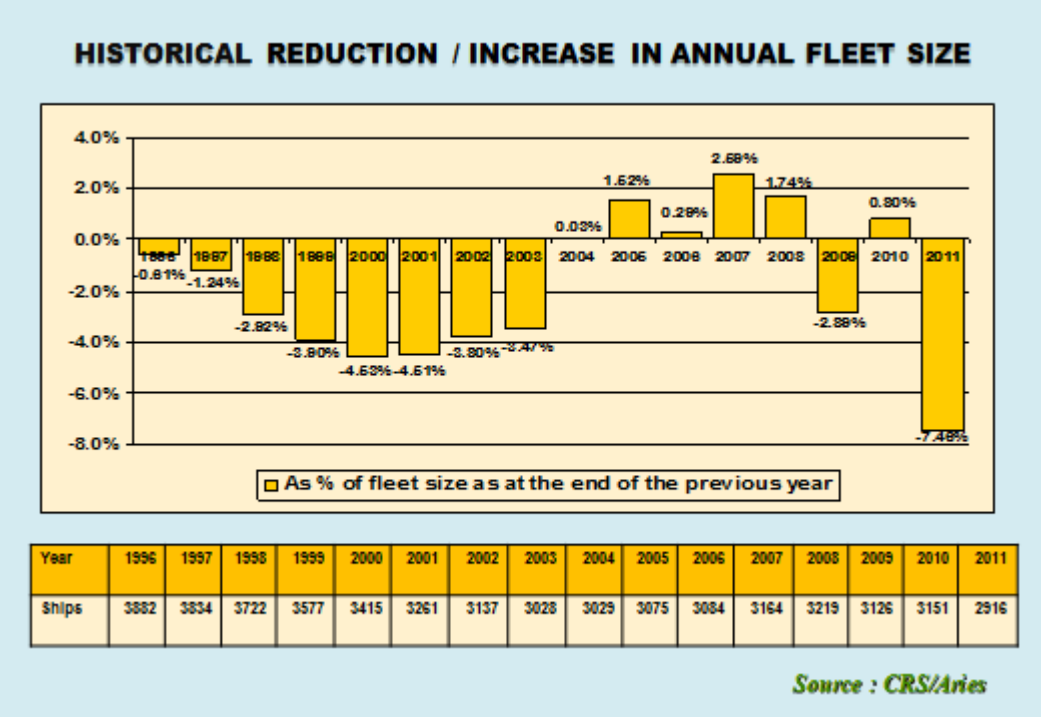
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล" หรือ "บริษัทฯ") ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ดี ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดซุปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดซุปราแมกซ์ด้วย ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้น ตามโอกาส นโยบายนี้ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะสั้นแก่ Charterer ที่มีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดลง จนกระทั่งดัชนีค่าระวาง (BDI) มาถึงจุดสูงสุดของปีอยู่ที่ 2,173 จุด เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 หลังจากนั้น ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ลดลงไปสู่จุดเกือบต่ำสุดในรอบ 3 ทศวรรษ ทั้งนี้ ตลาดค่าระวางเรือยังคงมีความท้าทายในอีก 1-2 ปีต่อจากนี้ ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวต่อไป แต่คงไม่ได้อัตราที่ดีดังเช่นเหมือนในอดีต




จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 25 ลำ ณ สิ้นปี 2554 ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่ แต่ได้รวมเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ขนาด 34,000 เดทเวทตัน สร้างในประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548 ซึ่งได้รับมอบในเดือนมกราคม 2555 เรือสั่งต่อใหม่ในระหว่างไตรมาส 4 ปี 2553 จำนวน 4 ลำ สร้างในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน เรือสั่งต่อใหม่ในระหว่างปี 2550 - 2552 จำนวน 13 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ สั่งต่อใหม่ จำนวน 3 ลำ สร้างโดยอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ซึ่งเรือดังกล่าวได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือ

*โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่รายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้*

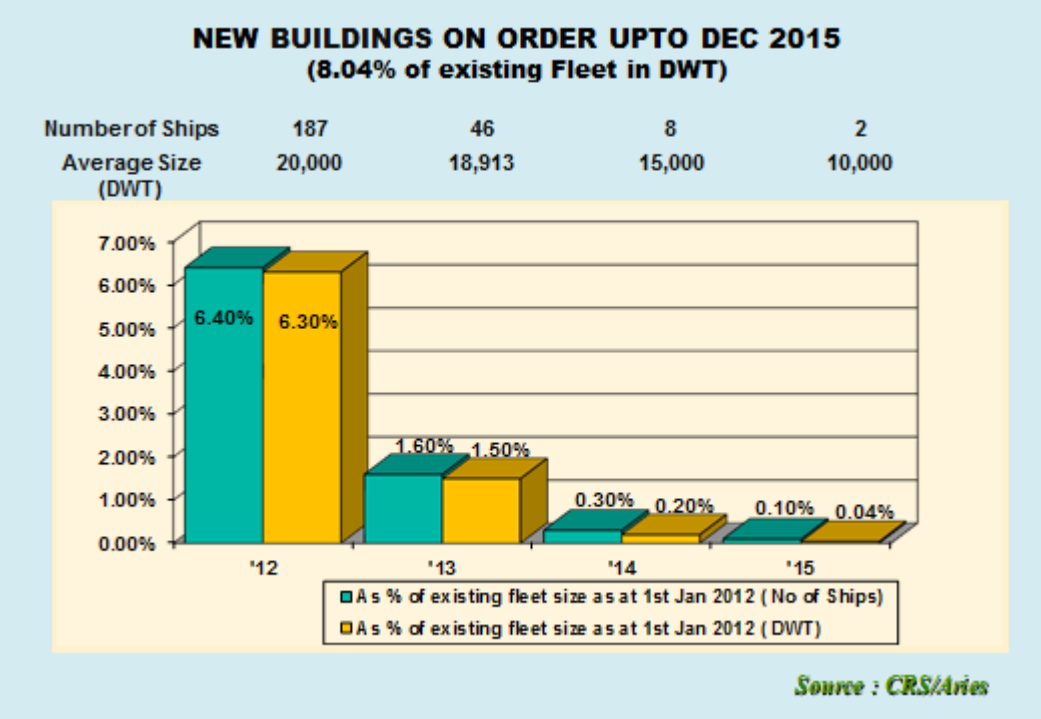
**2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)**



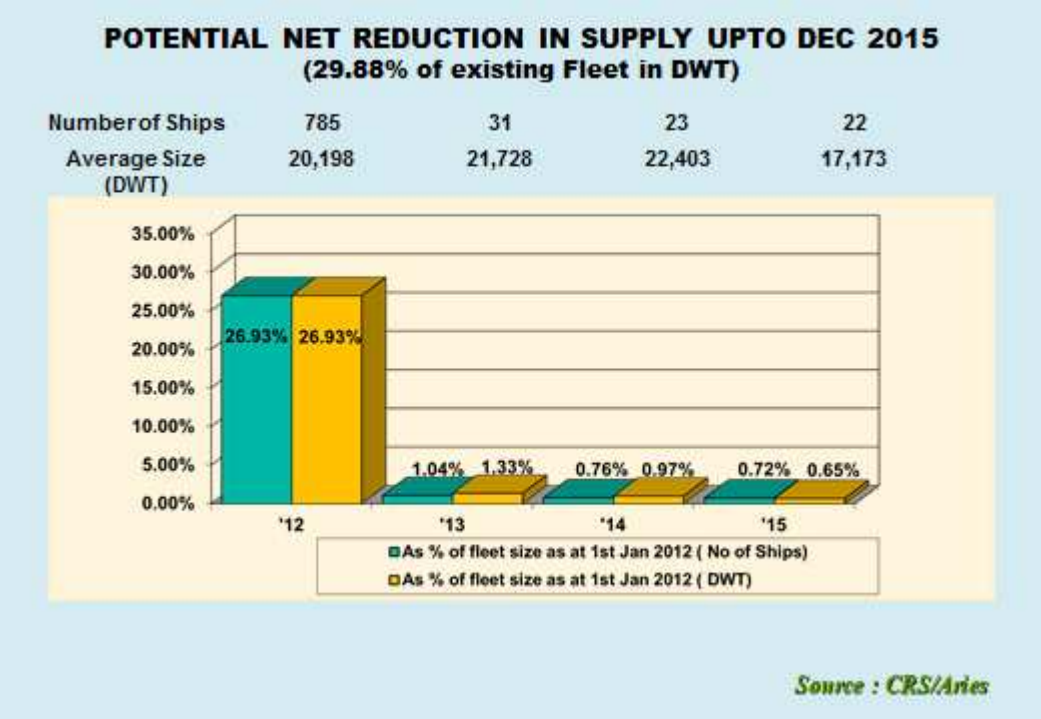

| Year | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ships | 3882 | 3834 | 3722 | 3577 | 3415 | 3261 | 3137 | 3028 | 3029 | 3075 | 3084 | 3164 | 3219 | 3126 | 3151 | 2916 |

*Source : CRS/Aries*

จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ดีในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 2549 2550 และ 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 ได้เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสสี่ปี 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 ต่อมาในระหว่างปี 2554 ค่าระวางเรือในตลาดลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลก ทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ




จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2555 มีมากขึ้นเล็กน้อยจากในอดีตที่ผ่านมา และในอีก 3 ปีข้างหน้านี้ มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 37.85 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



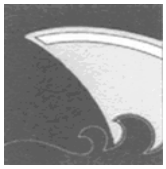

จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 43 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น อัตราการปลดระวางเรือในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เนื่องจากค่าระวางเรือลดลง ดังนั้นจากการคาดการณ์ว่าตลาดค่าระวางเรือจะอยู่ในช่วงอ่อนตัวลงไปอีก 2 ปีนั้น จะทำให้อัตราการปลดระวางเรือมีเพิ่มขึ้น และทำให้อุปสงค์และอุปทานปรับตัวให้สมดุลสำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซด์ (handysize)

*โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้*

**3. การซื้อและการขายเรือ**

**3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ**

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรืออู่ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอกล่าวต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) เรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่ รูปทรงกล่อง ฝาระวางเปิดกว้าง และมีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ Nippon Kaiji Kyokai (“NKK” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนาม ในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดียสำหรับสั่งต่อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกอง (ขนาดซุปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน ดังนั้นในปี 2550 บริษัทฯ สั่งต่อเรือทั้งสิ้น 15 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ฉบับ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือประเภท สินค้าแห้งเทกอง (ขนาด ซุปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาด



ระวาง 54,000 เดทเวทตัน โดยเรือขนาดซุปราแมกซ์แต่ละลำเป็น เรือสมัยใหม่มีผนังด้านข้างเรือสองชั้นกองเรือที่สั่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับ และกฎเกณฑ์ของ The American Bureau of Shipping ("ABS" หรือ "สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)") โดยสมาคมจัดชั้นเรือที่กล่าวมาข้างต้นแต่งตั้งตัวแทนไปทำการตรวจสอบการต่อเรือ ณ อู่ต่อเรือ การตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐานและคุณสมบัติของเรือจะถูกกำหนดและรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือ อีกทั้ง บริษัทฯ ได้มอบหมายให้พนักงานประจำของบริษัทฯ ไปติดตามดูความคืบหน้าของการต่อเรือ ที่อู่ต่อเรือ

**การส่งมอบเรือสั่งต่อใหม่ล่าช้า**:

บริษัทฯ ได้รับแผนกำหนดวันรับเรือฉบับแก้ไข สำหรับเรือขนสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด 13 ลำ (โดยเป็นเรือขนาดแฮนดี้ไซด์ (handysize) จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดซุปราแมกซ์ (supramax) จำนวน 5 ลำ จาก อู่ต่อเรือ ABG ("อู่ต่อเรือ") ตามรายละเอียดในตารางด้านล่างนี้

ทั้งนี้อู่ต่อเรือได้ชี้แจงเหตุผลหลักที่ส่งมอบเรือล่าช้า สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ความล่าช้าในการได้รับการอนุญาตตามกฎหมาย (โดยเฉพาะในเรื่องการอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม) สำหรับการก่อสร้างอู่ต่อเรือใหม่

2. ความล่าช้าในงานออกแบบเรือ เนื่องจากเรือจะถูกสร้างเพื่อให้รองรับกฎระเบียบใหม่ต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้หลังจากได้สั่งต่อเรือไปแล้วหรือยังไม่บังคับใช้ขณะนี้ แต่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้

3. สถิติปริมาณน้ำฝนและอุทกภัยที่เกิดขึ้นในปี 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อกำหนดการส่งมอบเรือ โดยเฉพาะ 3 - 4 ลำแรก

4. ความล่าช้าอันเนื่องมาจากการเสียเวลาในการตรวจสอบตัวเรือหมายเลข 329 (เรือลำแรก) โดยเรือได้รับความเสียหายจากการลื่นไถลของล้อเลื่อนมาจากด้านบน ซึ่งอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ส่งผลต่อวันส่งมอบเรือของเรือขนาดแฮนดี้ ไซด์ (handysize) 3 - 4 ลำแรก และเรือขนาดซุปราแมกซ์ (supramax) 1-2 ลำแรก

5. การขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือ ซึ่งเป็นข้อจำกัดความสามารถในการดำเนินงานของอู่ต่อเรือ

6. ความล่าช้าในการติดตั้งระบบเคลื่อนย้ายเรือ (Ship Lift System) ให้สมบูรณ์แล้วเสร็จ

เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือสั่งต่อใหม่ลำแรก กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน ซึ่งต้นทุนของเรือดังกล่าวลดลงจำนวน 1.13 ล้านเหรียญสหรัฐ จากการ ส่งมอบเรือล่าช้าของอู่ต่อเรือ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้แปลงหนี้ใหม่ (Novated) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับในปี 2554 ซึ่งจะได้อธิบายต่อไป ปัจจุบันบริษัทฯ ยังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาหารือกับอู่ต่อเรือ ถึงแนวทางแก้ไขการส่งมอบเรือที่เหลืออยู่ล่าช้า โดยทางบริษัทฯจะรายงานกำหนดวันรับมอบเรือ และ/หรือ ข้อสัญญาอื่นๆ ที่ได้แก้ไข เมื่อได้ข้อสรุป ให้ทราบต่อไป

**รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวดสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 13 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้**

| เลขที่เรือ | วันที่ในสัญญา | กำหนดวันรับมอบเรือ | ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน) | รวมจำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2550 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2551 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2552 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินรวมที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2554 (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 834 | 20 กรกฎาคม 2550 | ไตรมาส 1 ปี 2555 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | *5,999,999 | - | *11,999,999 | 23,999,997 |
| 835 | 20 กรกฎาคม 2550 | ไตรมาส 2 ปี 2555 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | *5,999,999 | *5,999,999 | 17,999,997 |
| 836 | 20 กรกฎาคม 2550 | 31 กรกฎาคม 2555 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 837 | 20 กรกฎาคม 2550 | 31 ตุลาคม 2555 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 838 | 20 กรกฎาคม 2550 | 31 ธันวาคม 2555 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 839 | 20 กรกฎาคม 2550 | 31 มีนาคม 2556 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 840 | 20 กรกฎาคม 2550 | 30 มิถุนายน 2556 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 842 | 20 กรกฎาคม 2550 | 30 กันยายน 2556 | 32,000 | 29,999,997 | 5,999,999 | - | - | - | - | 5,999,999 |
| 815 | 14 กันยายน 2550 | สัญญาฉบับหนึ่งใหม่ | 54,000 | 37,999,998 | 7,599,999 | *7,599,999 | - | - | *7,599,999 | 22,799,997 |

| เลขที่เรือ | วันที่ในสัญญา | กำหนดวันรับมอบเรือ | ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน) | รวมจำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2550 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2551 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2552 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินรวมที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2554 (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 816 | 14 กันยายน 2550 | ไตรมาส 2 ปี 2556 | 54,000 | 37,999,998 | 7,599,999 | - | *7,599,999 | - | - | 15,199,998 |
| 847 | 11 กุมภาพันธ์ 2551 | 31 สิงหาคม 2556 | 54,000 | 37,999,998 | - | 7,599,999 | *7,599,999 | - | - | 15,199,998 |
| 848 | 11 กุมภาพันธ์ 2551 | 15 มกราคม 2556 | 54,000 | 37,999,998 | - | 7,599,999 | *7,599,999 | - | - | 15,199,998 |
| 849 | 11 กุมภาพันธ์ 2551 | 31 พฤษภาคม 2556 | 54,000 | 37,999,998 | - | 7,599,999 | *7,599,999 | - | - | 15,199,998 |
| รวม | | | 626,000 | 429,999,966 | 63,199,990 | 30,399,995 | 35,999,995 | 5,999,999 | 25,599,997 | 161,599,977 |

* จ่ายจากการเบิกถอนเงินกู้ในสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการต่อเรือใหม่นี้

**รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงานสำหรับเรือขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน และ 54,000 เดทเวทตัน มีดังนี้**

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

การจ่ายเงินในแต่ละงวดดังกล่าวข้างต้น (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันเงินงวดที่จะจ่ายจากธนาคารที่มีชื่อเสียง โดยมีจำนวนเงินเท่ากับจำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อประกันว่าจะได้รับเงินคืนถ้ามีความผิดพลาดที่เกิดจากอู่ต่อเรือ

**รายงานการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือ (Hull) หมายเลข 329, 330, 313 และ 333 ในปี 2554**

เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือภายใต้เงื่อนไขปัจจุบันของสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับเรือดังกล่าวข้างต้น มีความไม่เหมาะสมกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือ เพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้กับอู่ต่อเรือ พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด พร้อมทั้งได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อสัญญาสั่งต่อเรือหนึ่งฉบับ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาที่ต่ำกว่า

**รายละเอียดของสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 4 ฉบับ ในปี 2554 มีดังนี้**

| ลำดับที่ | วันที่ในสัญญา Novation Agreement | เลขที่เรือ | ขนาดระวางบรรทุก | วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ | จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย | วันที่ได้รับเงินตามสัญญา Novation Agreement | ราคาขาย (ล้านบาท) | กำไรจากการขาย (ล้านบาท) | ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ) | กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 18 มีนาคม 2554 | 329 | 32,000 | 20 กรกฎาคม 2556 | 17,999,997 | 27 เมษายน 2554 | 660.86 | 94.44 | 21.79 | 3.11 |
| 2 | 18 มีนาคม 2554 | 330 | 32,000 | 20 กรกฎาคม 2556 | 17,999,997 | 27 เมษายน 2554 | 667.14 | 94.06 | 21.66 | 3.10 |
| 3 | 18 มีนาคม 2554 | 313 | 64,000 | 14 กันยายน 2556 | 22,799,998 | 5 สิงหาคม 2554 | 849.57 | 130.68 | 28.02 | 4.31 |
| 4 | 21 ธันวาคม 2554 | 333 | 32,000 | 20 กรกฎาคม 2556 | 17,999,997 | คาดว่าจะได้รับเงินในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2556 | | | | |
| รายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ | | | | | | | 2,167.57 | 319.17 | 71.47 | 10.52 |

## 3.2 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

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

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter ("สัญญา Charters") เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย ("Charterer") สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งจะได้รับการยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555) โดยเรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ ("เรือ") ซึ่งสัญญา Charters ดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญต่างๆ ดังต่อไปนี้

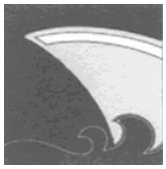
**ตารางการส่งมอบเรือ** :

เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554

เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556

เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557

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



**สรุปสาระสำคัญเนื้อหาของสัญญา** Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ ("เจ้าของเรือ") เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับการพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้ได้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

**เรือ**

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

**อัตราค่าบริการเรือ** ("Charter Rate")

Charter Rate สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก เท่ากับ 15,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ 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

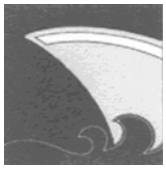
อย่างไรก็ตาม หาก Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศอินเดีย (ถือธงประเทศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา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

**ค่าปรับ**

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด (เอบีซี วัน) เจ้าของเรือหมายเลข 378 ไม่สามารถส่งมอบเรือดังกล่าวแก่ Chaterer ได้ทันกำหนดเวลา ส่งมอบเรือ คือก่อนหรือภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2554 ได้จ่ายค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ โดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2554 โดยเอบีซี วัน ได้จ่ายค่าปรับให้แก่ Chaterers จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวนเงิน 586,500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ดี ค่าปรับดังกล่าวสามารถเบิกคืนกลับจากอู่ต่อเรือได้ตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ โดยอู่ต่อเรือต้องจ่ายค่าปรับการส่งมอบเรือล่าช้าให้กับเจ้าของเรือเช่นกัน โดยค่าปรับดังกล่าวจะถูกคำนวณจนถึงวันที่อู่ต่อเรือส่งมอบเรือให้กับ เอบีซี วัน

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

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



**วัตถุประสงค์ของสัญญาร่วมทุน**

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

**สาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญาร่วมทุน**

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

**(ค) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ**

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

**สาระสำคัญของเงื่อนไขในแต่ละสัญญา มีดังต่อไปนี้**

1 **รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ**

เรือแต่ละลำเป็นเรือขนส่งซีเมนต์ มีขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน ติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะสำหรับ ขนถ่ายซีเมนต์ โดยเรือทั้ง 3 ลำ จะจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์และถือธงสิงคโปร์

2 **รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้**

| เลขที่เรือ | วันที่ในสัญญา | วันที่รับมอบเรือโดยประมาณ | ขนาดระวางบรรทุก | จำนวนเงินตามสัญญา | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 เหรียญสหรัฐ | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 เหรียญสหรัฐ | รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2554 เหรียญสหรัฐ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 378 | 22 เมษายน 2553 | 31 พฤษภาคม 2555 | 20,000 | 28,500,000 | 11,400,000 | 5,700,000 | 17,100,000 |
| 379 | 22 เมษายน 2553 | 1 พฤศจิกายน 2555 | 20,000 | 28,500,000 | 5,700,000 | - | 5,700,000 |
| 380 | 22 เมษายน 2553 | 1 พฤศจิกายน 2556 | 20,000 | 28,500,000 | 5,700,000 | - | 5,700,000 |
| รวม | | | 60,000 | 85,500,000 | 22,800,000 | 5,700,000 | 28,500,000 |

บริษัทย่อย SPV แต่ละบริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับกับอู่ต่อเรือ เพื่อสั่งต่อเรือในราคาลำละ 28.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ("ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือ") รวมราคาของสัญญาสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับ เท่ากับ 85.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และเนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อย SPV (ผ่านบริษัทร่วมทุน ABC) ดังนั้นส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของราคาของสัญญาสั่งต่อเรือ หรือคิดเป็น 42.75 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา การส่งมอบเรือลำแรก (เรือเลขที่ 378) คาดว่าจะสามารถส่งมอบได้ในเดือนพฤษภาคม 2555 ซึ่งอู่ต่อเรือต้องรับผิดชำระค่าปรับจำนวน 4,250 ดอลล่าร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ โดยเริ่มต้นชำระหลังจากระยะเวลาผ่อนผัน 15 วัน สิ้นสุดลงนับแต่วันที่มีการส่งมอบเรือตามสัญญา (30 กรกฎาคม 2554) สำหรับค่าปรับที่เกิดขึ้นนี้ จะถูกนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายที่ต้องจ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ณ วันที่มีการส่งมอบเรือ

สำหรับราคาของสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับ จะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังนี้

| งวดที่ชำระ | เหตุการณ์สำคัญ | จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|
| งวดที่ 1 | ลงนามในสัญญา | 5,700,000 |
| งวดที่ 2 | ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก | 5,700,000 |
| งวดที่ 3 | เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ) | 5,700,000 |
| งวดที่ 4 | ปล่อยเรือลงน้ำ | 5,700,000 |
| งวดที่ 5 | ส่งมอบเรือ | 5,700,000 |
| | **รวม** | **28,500,000** |

**3.3 การได้มาของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับเพื่อสั่งต่อเรือซุปราแมกซ์ 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดทเวทตันต่อลำ) ซึ่งสร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs):**

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

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 กับบริษัท Oswal Shipping Pte. Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ("ผู้ขาย") ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (Single Purpose Companies("SPC")) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (1 ดอลลาร์สิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัท 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 บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู 9 พีทีอี ลิมิเตด) โดยแต่ละบริษัท SPC มีสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำที่ได้ทำไว้ กับ Wuhan Guoyu Logistics Group Co., Ltd. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (รวมกันเรียกว่า "อู่ต่อเรือ") สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ (57,000 เดทเวทตัน) รายละเอียดของรายการ มีดังต่อไปนี้

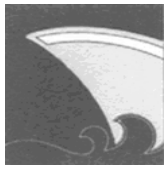
1. **รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ**:

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

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

ข. สัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ แต่ละลำมีขนาดระวาง 57,000 เดทเวทตัน

2. **รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้**



| เลขที่เรือ | วันที่ในสัญญา | วันรับมอบเรือโดยประมาณ | ขนาดระวาง | จำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ) | ต้นทุนส่วนเพิ่มต่อหนึ่งสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ) | รวมต้นทุนต่อหนึ่งสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ) | รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2554 (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GY807 | 10 ธันวาคม 2553 | ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มีนาคม 2555 | 57,000 | 24,500,000 | 350,000 | 24,850,000 | 9,800,000 | 4,900,000 | 14,700,000 |
| GY808 | 10 ธันวาคม 2553 | ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2555 | 57,000 | 24,500,000 | 350,000 | 24,850,000 | 9,800,000 | - | 9,800,000 |
| GY809 | 10 ธันวาคม 2553 | ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2555 | 57,000 | 24,500,000 | 350,000 | 24,850,000 | 4,900,000 | 4,900,000 | 9,800,000 |
| GY810 | 10 ธันวาคม 2553 | ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2555 | 57,000 | 24,500,000 | 350,000 | 24,850,000 | 4,900,000 | 4,900,000 | 9,800,000 |
| | **รวม** | | **228,000** | **98,000,000** | **1,400,000** | **99,400,000** | **29,400,000** | **14,700,000** | **44,100,000** |

ในปี 2554 บริษัทฯ ชำระเงินงวดของการสั่งต่อเรือและค่าซื้อหุ้นด้วยเงินสดที่มีอยู่ และบริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามไว้เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 กับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

3. **รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงาน**

| งวดที่ชำระ | เหตุการณ์ | จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|
| งวดที่ 1 | ลงนามในสัญญา | 4,900,000 |
| งวดที่ 2 | ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก | 4,900,000 |
| งวดที่ 3 | เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ) | 4,900,000 |
| งวดที่ 4 | ปล่อยเรือลงน้ำ | 4,900,000 |
| งวดที่ 5 | ส่งมอบเรือ | 5,250,000 |
| | **รวม** | **24,850,000** |

การจ่ายเงินงวดในแต่ละครั้ง (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดครั้งสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อได้รับหนังสือสัญญาค้ำประกัน การคืนเงินจากธนาคารที่มีชื่อเสียง ในจำนวนเงินที่เท่ากับเงินที่ได้จ่ายไปเพื่อเป็นการประกันการคืนเงินงวดในกรณีที่มีการ ส่งมอบเรือล่าช้า

### 3.4 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต:

ในรายงานสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อ เรือมือสอง หรือซื้อสัญญาเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดีนี้ ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอการขายเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ดังนั้น บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือในปี 2554 โดยมีรายละเอียดดังนี้

| ลำดับที่ | ชื่อบริษัท | ชื่อเรือ | ปีที่สร้าง | อู่ต่อเรือ | ขนาดระวางเดทเวทตัน | วันที่รับมอบเรือ | ราคาต้นทุนที่ซื้อเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | บริษัท พรีเมียร์ ทรีดี จำกัด | จามจุรี นารี | 2548 | Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น | 33,733 | 14 ธ.ค 2554 | 19.60 |
| 2 | บริษัท พรีเมียร์ เว็นเจอร์ส จำกัด | จรณา นารี | 2548 | Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น | 33,720 | 12 ม.ค.2555 | 19.60 |
| | **เรือขนาดแฮนดี้ ไซส์ รวม 2 ลำ** | | | | 67,453 | | 39.00 |
| 1 | บริษัท พรีเมียร์ เม็ททัลซ์ จำกัด | กาญจนา นารี | 2554 | Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน | 56,920 | 28 ก.ค. 2554 | 26.60 |
| 2 | บริษัท พรีเมียร์ แพลนเนตส์ จำกัด | กีระณา นารี | 2554 | Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน | 56,823 | 14 พ.ย. 2554 | 26.60 |
| | **เรือขนาดซุปราแมกซ์ รวม 2 ลำ** | | | | 113,743 | | 53.00 |
| | **รวมเรือจำนวน 4 ลำ** | | | | 181,196 | | 92.00 |

4. **คำนิยาม**

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

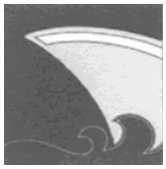
**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา** (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ 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

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ** (TC Rate) - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิ จากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ



**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือสุทธิ** - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - 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

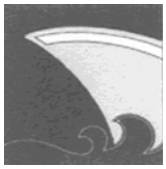
## 5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

### 5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก 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 (ทั้งหมดคือ ผู้จัดหาวงเงินและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้นี้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

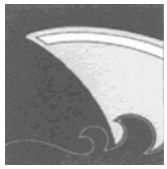
(ก) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555



(ข) ยกเลิกธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทยจากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 200 ล้านเหรียญสหรัฐ

**เงื่อนไขหลักหลังจากที่ได้แก้ไขแล้วของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

| | |
|---|---|
| ผู้กู้ | : บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ |
| ผู้ให้กู้ | : ธนาคารแห่งโตเกียว-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ("BTMU") ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ("BAY") ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ("KBank") และ ธนาคารธนชาต ("Thanachart") |
| ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS ถ้ามี) | : BTMU BAY และ KBank |
| ตัวแทนผู้ให้กู้ | : KBank |
| ตัวแทนหลักประกัน | : BTMU |
| จำนวนวงเงินสินเชื่อ | : วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา |
| วัตถุประสงค์ | : เพื่อใช้ในการซื้อเรือขนสินค้าเทกองจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเดดเวทตัน ระหว่าง 18,000 เดดเวทตัน - 58,000 เดดเวทตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ สี่ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงสัญชาติสิงคโปร์ |
| ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ | : เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555 |
| การชำระคืนเงินต้น | : เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ 1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด |
| อัตราดอกเบี้ย | : LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม |
| การป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Hedging) | : ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอ โดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้ |
| ค่าธรรมเนียมการจัดหาวงเงิน | : ร้อยละ 1.25 ของวงเงินกู้ |
| ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้ | : ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน |
| หลักประกัน | : ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ :<br>ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลาสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ);<br>ข. จำนำหุ้นของผู้กู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL;<br>ค. โอนผลกระโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืนและบัญชีเงินหลักประกัน;<br>ง. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ<br>จ. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ<br>โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด |

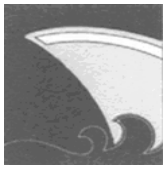


| | |
|---|---|
| **ข้อตกลงทางการเงิน** | : PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : -<br>ก. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Net Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1.<br>ข. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Net Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1<br>ค. มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ<br>ง. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio ("DSCR") จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า |
| **ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** | : มูลค่าตลาด(Fair Market Value)ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญากู้เงิน จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ |
| **ข้อตกลงอื่นๆ** | : **เงินปันผล :** PSL และผู้กู้ร่วม(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินกู้ที่ครบกำหนดค้างชำระ<br>**การเป็นบริษัทจดทะเบียน :** PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้นี้<br>**ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร :** จะถือว่าเป็นการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือ นายคาลิด ฮาชิม นายมูนีร ฮาชิม และ นายคูชรู วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้ผู้บริหารอื่นที่ยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อนี้

**5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศอีก 2 ธนาคาร (KTB และเจ้าหนี้เงินกู้)**

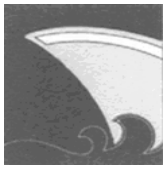
ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในช่วงต้นปี 2552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



เมื่อวันที่ 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) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อให้ครอบคลุมการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา (swaps) และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

**เงื่อนไขหลัก (หลังจากได้แก้ไขแล้ว) ของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

| | |
|---|---|
| **ผู้กู้** | : บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อยซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า "ผู้กู้") |
| **ผู้ให้กู้** | : ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) |
| **จำนวนเงินกู้** | : ส่วน A: เงินกู้สกุลไทยบาท จำนวน 1,502.35 ล้านบาท (ได้เบิกถอนแล้ว)<br>ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา<br>ส่วน C: วงเงินกู้จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ<br>และวงเงินสำหรับป้องกันความเสี่ยง (Hedging Facility) จำนวนถึง 8.75 พันล้านบาท |
| **วัตถุประสงค์** | : ส่วน A : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ<br>ส่วน B : เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินต่างประเทศเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติ สำหรับการปิดสถานะสัญญาที่เป็นเงินตราต่างประเทศตามอัตราตลาด<br>ส่วน C : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ<br>วงเงินสินเชื่อสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: เพื่อใช้ในความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทของส่วน A ที่เบิกถอนมา โดยการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้น (Principal swap) และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้นและดอกเบี้ย (cross currency swap) |
| **ระยะเวลาเบิกเงินกู้** | : เงินกู้ส่วน A : ได้เบิกถอนหมดแล้ว<br>เงินกู้ส่วน B, C และวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 |
| **ระยะเวลาของสินเชื่อ** | : ส่วน A : 13 ปี นับจากเดือนธันวาคม 2552<br>ส่วน C : 12 ปี นับจากวันที่ได้มีการเบิกถอนครั้งแรก |
| **ระยะเวลาปลอดการชำระคืนเงินต้น** | : ส่วน A : 12 เดือน นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ดังนั้นการจ่ายคืนเงินกู้จึงเริ่มขึ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553<br>ส่วน C : นับจากวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และสิ้นสุดในวันที่ 11 ธันวาคม 2554 |
| **อัตราดอกเบี้ย** | : วงเงินส่วน A : MLR (บาท) 3 เดือนลบร้อยละ 1<br>วงเงินส่วน C : LIBOR บวกร้อยละ 2.75 สำหรับ 5 ปีแรก และ LIBOR บวกร้อยละ 2.85 หลังจากนั้น |
| **การชำระคืนเงินต้น** | : เงินกู้ส่วน A : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ในระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ดังนั้นการชำระคืน จึงเริ่มขึ้นในวันที่ 30 ธันวาคม 2553<br>เงินกู้ส่วน C : ชำระเป็นรายไตรมาสจำนวน 44 งวดเท่าๆ กัน ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด จากวันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ส่วน C |



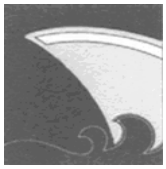
| | |
|---|---|
| **ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน** | : ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอน |
| **หลักประกัน** | : หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้<br>i) ก่อนการเบิกถอน การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ<br>ii) การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา<br>iii) การโอนผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน<br>iv) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ |
| **ข้อตกลงของหลักประกัน** | : ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของ จำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ<br>หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ |
| **ข้อตกลงทางการเงิน** | : พีเอสแอล จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาของพีเอสแอล ดังนี้<br>i) อัตราส่วนหนี้สินต่อผลรวมส่วนของผู้ถือหุ้น (Maximum Debt / Total Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;<br>ii) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า<br>iii) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ สำหรับเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ<br>iv) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อย่างน้อย 1.1 เท่า (Minimum Debt Service Cover of 1.1 times) |
| **ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน** | : บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใด ๆ อันมีสาระสำคัญกับข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน |

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 92 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ รับมอบเรือดังกล่าวในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และจะรับมอบเรืออีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555

วงเงินกู้นี้สามารถเบิกถอนได้จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อยู่ระหว่างเจรจากับผู้ให้กู้สำหรับการขยายระยะเวลาสำหรับวงเงินสินเชื่อคงเหลือ จำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หลังจากที่ได้ยกเลิกวงเงินสินเชื่อที่ไม่ได้เบิกใช้จำนวน 58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับการอนุมัติรายการสินเชื่อดังกล่าวในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2555

**5.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)**

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



**เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

| | | |
|---|---|---|
| ผู้กู้ | : | บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("พีเอสแอล") และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใด ๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ |
| ผู้ค้ำประกัน | : | พีเอสแอล |
| ผู้ให้กู้ | : | ธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ ("ดีเอ็นบี นอร์") ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง |
| นายทะเบียน (Bookrunners) / ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead Arranger ("MLA") และ: ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน Facility Agent and Security Agent | : | ดีเอ็นบี นอร์ |
| ผู้จัดการร่วม | : | ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) |

รายละเอียดสินเชื่อ:

| | | |
|---|---|---|
| วัตถุประสงค์ | : | เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้<br>**เรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์:**<br>เรือขนสินค้าเทกองประเภทแฮนดี้ไซส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา<br>**เรือขนสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์:**<br>เรือขนสินค้าเทกองประเภทซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา |
| วงเงินสินเชื่อสูงสุด | : | จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านเหรียญสหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้<br>สำหรับเรือขนสินค้าเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้<br>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ :<br>จำนวนเงิน 18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า<br>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ :<br>เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า<br>สำหรับเรือขนสินค้าเทกองขนาดซุปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้<br>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ :<br>จำนวนเงิน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า<br>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ :<br>เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า |

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน:

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**
ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ
สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:
เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

การชำระคืน : **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**
สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ
**สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:**
สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และส่วนที่เหลือ (balloon amount) จะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้น ๆ จะจ่ายชำระเมื่อครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรก จะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

วันครบกำหนด : 10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม:

อัตราดอกเบี้ย : จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

ส่วนเพิ่ม (Margin) : ร้อยละ 1.20 ต่อปี

ระยะเวลาดอกเบี้ย : ทุก 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน : ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

หลักประกัน : ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

**สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม
ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ
ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการสั่งต่อเรือของพีเอสแอล

**สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:**

ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก
ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม
ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าขดเชยของเรือ
จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย
ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน

ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกกันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

**ข้อตกลงต่างๆ:**

**ข้อตกลงทางการเงิน** : พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

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

ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า

ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

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

**มูลค่าเรือขั้นต่ำ:** คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมีมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

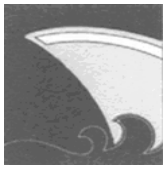
**ข้อตกลงอื่นๆ** : **เงินปันผล:** ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้กู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน:** พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ ในส่วนการแปลงหนี้ใหม่ ในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และเรือที่รับมอบแล้ว (เรือหมายเลข 331) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ดังนี้

| เลขที่เรือ | จำนวนเงินกู้ที่ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ) | วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ) | รวม (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|
| 329 | 11,999,998 | 12,000,000 | 23,999,998 |
| 330 | 11,999,998 | 12,000,000 | 23,999,998 |
| 313 | 15,199,999 | 15,200,000 | 30,399,999 |
| 331 | -0- | 2,400,000 | 2,400,000 |
| 333 | 11,999,998 | 12,000,000 | 23,999,998 |
| **รวม** | **51,199,993** | **53,600,000** | **104,799,993** |

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้ และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 (หลังการชำระคืนก่อนกำหนด/การชำระเงินล่วงหน้า) มีดังต่อไปนี้

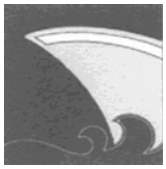


| หมายเลขเรือ | วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ) | จำนวนเงินกู้คงเหลือ (เหรียญสหรัฐ) |
|---|---|---|---|
| 331 (อนัญญา นารี) | 21,600,000 | 21,600,000 | 19,792,500 |
| 334 | 24,000,000 | 17,999,998 | 17,999,998 |
| 335 | 24,000,000 | 11,999,998 | 11,999,998 |
| 336 | 24,000,000 | -0- | -0- |
| 337 | 24,000,000 | -0- | -0- |
| 338 | 24,000,000 | -0- | -0- |
| 315 | 30,400,000 | 7,599,999 | 7,599,999 |
| 316 | 30,400,000 | 7,599,999 | 7,599,999 |
| 347 | 30,400,000 | 7,599,999 | 7,599,999 |
| 348 | 30,400,000 | 7,599,999 | 7,599,999 |
| 349 | 30,400,000 | 7,599,999 | 7,599,999 |
| **รวม** | **293,600,000** | **89,599,991** | **87,792,491** |

**5.4 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์**

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

**สรุปสาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อสัญญาหลักของเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ**



| | |
|---|---|
| **ผู้กู้** | บริษัท ABC One Pte. Ltd ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ ("บริษัทย่อย") ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ("บริษัทร่วมทุน") |
| **ผู้ให้กู้** | ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์ |
| **ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน** | ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์ |
| **ผู้ให้บริการ Swap** | NIBC BANK N.V. |
| **จำนวนเงินกู้** | สินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการเบิกถอนได้หลายครั้งรวมสูงสุดจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ |
| **วัตถุประสงค์** | เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและหลังรับเรือขนซีเมนต์สั่งต่อใหม่ซึ่งมีจำนวนสูงสุดร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ |
| **ระยะเวลาเบิกเงินกู้** | สินเชื่อจะมีระยะเวลาเบิกถอนได้จนถึง 90 วัน หลังจากวันส่งมอบเรือตามที่ระบุในสัญญาต่อเรือ |
| **อัตราดอกเบี้ย** | LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม 2.40% |
| **ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน** | ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของจำนวนเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินสินเชื่อในช่วงระยะเวลาเบิกเงินกู้ |
| **ข้อตกลงทางการเงิน** | บริษัท ABC One Pte. Ltd (และผู้ถือหุ้น ซึ่งหมายถึงบริษัท Associated Bulk Carrier Pte. Ltd.) จะรักษาสัดส่วนทางการเงินดังต่อไปนี้<br>1. รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) จะต้องไม่น้อยกว่าอัตราส่วน 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ (Total debt Service)<br>2. ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นและหนี้สินทั้งหมด จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 |
| **ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** | บริษัทฯ (PSL) หรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด เป็นผู้จัดการบริหารเรือตลอดระยะเวลาสัญญาเงินกู้ |

การเบิกใช้ การชำระคืน และเงื่อนไขอื่นๆ :

| | สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ | สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ |
|---|---|---|
| **การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ** | ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ โดยจำนวนสินเชื่อที่เบิกใช้ทั้งหมดจะเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ | ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือที่จะถูกเบิกถอนเมื่อรับเรือ และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับ ใช้ก่อนรับเรือที่จำนวนร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ |
| **วันครบกำหนด** | การส่งมอบเรือ | 10 ปีนับจากวันที่ได้รับเรือ |
| **การชำระคืน** | ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ) | ยอดเงินกู้ที่ได้เบิกใช้ทั้งหมด (สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ) จะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส เท่าๆกันแต่ละงวด เท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และ จำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้ |

| | | |
|---|---|---|
| | | การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแล้ว 3 เดือน |
| หลักประกัน | ก) การค้ำประกันจาก Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย)<br>ข) เป็นการค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 จากบริษัทฯ และอีกร้อยละ 50 จากผู้ร่วมทุน<br>ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ<br>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสัญญาสั่งต่อเรือ | ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก<br>ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในรายได้ตามสัญญา Time Charter กับ Charterer<br>ค) การค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และ ผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุนในบริษัทย่อย (แต่ละฝ่ายถือร้อยละ 50) รวมสูงสุดเป็นเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้นจำนวนเงินค้ำประกันสูงสุดส่วนที่เป็นของบริษัทฯ จึงเท่ากับ 4 ล้านเหรียญสหรัฐ<br>ง) การจดจำนำหุ้นของบริษัท ABC One Pte. Ltd. (บริษัทย่อย) โดยบริษัทร่วมทุน<br>จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินที่ได้รับจากการประกันภัย<br>ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้รวมทั้งบัญชีชำระคืนของเรือ |

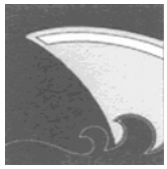
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ผู้กู้ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 11.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

5.5 **วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ and DnB NOR Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์**

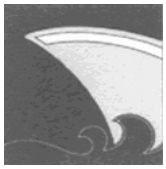
เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด) บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 พีทีอี ลิมิเตด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DnB NOR”) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกิน ร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือสั่งต่อใหม่ ประเภทซุปราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัท SPCs ได้สั่งต่อเรือในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

**สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้**

| | |
|---|---|
| ผู้กู้ / เจ้าของเรือ | : บริษัท พรีเชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 พีทีอี ลิมิเตด)<br>บริษัท พรีเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 พีทีอี ลิมิเตด)<br>บริษัท พรีเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 พีทีอี ลิมิเตด)<br>บริษัท พรีเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 พีทีอี ลิมิเตด) |
| ผู้ให้กู้ | : ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ<br>ธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DnB NOR”) |
| ผู้ให้บริการ Swap | : ING และ DnB NOR |



| | | |
|---|---|---|
| **ตัวแทนผู้ให้กู้** | : ING | |
| **ตัวแทนหลักประกัน** | : DnB NOR | |
| **ผู้ค้ำประกัน** | : บริษัท พรีเซียส 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)<br>ต้นทุนรวมดังกล่าว ประกอบด้วย:<br>1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญสหรัฐ และ<br>2) ราคารวมของสัญญาสั่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ<br>3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญสหรัฐ | |
| **วงเงินสินเชื่อ** | : สูงสุดจำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ แบ่งออกเป็นส่วน ๆสำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้<br>**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ**<br>จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ<br>**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ**<br>จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่าราคาใดจะต่ำกว่า<br>วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้<br>ING: จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ<br>DnB NOR: จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ | |
| **อัตราดอกเบี้ย** | : USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม | |
| **ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน** | : ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส | |
| **วันครบกำหนด** | : 8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ | |
| **ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้และการเบิกถอนสินเชื่อ:** | **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**<br>นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ | **วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ:**<br>ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ |
| **การชำระคืน:** | **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**<br>วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ | **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:**<br>สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย<br>การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ<br>เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์ |



| หลักประกัน: | วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ: | วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ: |
|---|---|---|
| | » จำนำหุ้นของผู้กู้;<br>» โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ;<br>» โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ; และ<br>» การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน | » การจำนำหุ้นของผู้กู้;<br>» การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;<br>» การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา;<br>» การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;<br>» การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าขดเชยของเรือ;<br>» การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และ<br>» หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ |

**ข้อตกลงทางการเงิน** : ผู้ค้ำประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ:

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

ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; และ

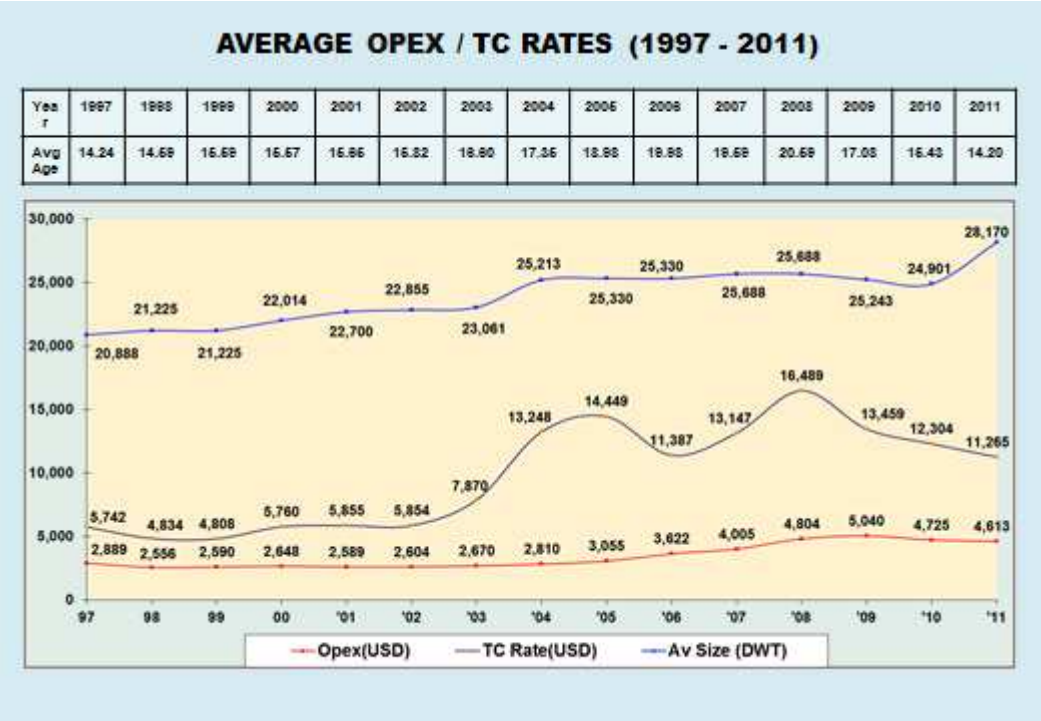
ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทพริเชียลเป็นเจ้าของ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** : เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

**ข้อตกลงอื่นๆ** :
» ผู้ค้ำประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
» จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม และ นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม และนายคูชรู คาลี วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้ำประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
» ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อนี้

## 6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ




ในระหว่างปี 2554 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตลาดค่าระวางเรือมีการปรับตัวลดลงในช่วงต้นปี 2554 และได้ปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจนถึงวันที่ 14 ตุลาคม 2554 หลังจากนั้นตลาดค่าระวางเรือได้ลดลงอย่างต่อเนื่องจนมาถึงเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ค่าระวางเรือได้มาแตะที่จุดต่ำสุดในรอบ 3 ทศวรรษ อยู่ที่ 647 จุด ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2554 เท่ากับ 1,549 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในระหว่างปี 2553 เท่ากับ 2,758 จุด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่ทำไว้สำหรับบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2554 จึงได้ทำสัญญาเช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ก่อนปี 2554

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 875 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2553 เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 690 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

**ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)**

| สำหรับปี<br>รายการ | ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม<br>2553<br>เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน) | บริษัทฯ<br>2553<br>เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน) | บริษัทฯ<br>2554<br>เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน) |
|---|---|---|---|
| ค่าจ้างลูกเรือ | 1,925 | 1,760 | 1,766 |
| ค่าเสบียงคลัง | 163 | 162 | 172 |
| ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ | 299 | 223 | 207 |
| **รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ** | **2,387** | **2,145** | **2,145** |
| ค่าน้ำมันหล่อลื่น | 345 | 257 | 287 |
| ค่าพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ | 342 | 196 | 243 |
| **รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์** | **687** | **453** | **530** |
| ค่าอะไหล่ | 398 | 219 | 204 |
| ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา | 409 | 82 | 121 |
| **รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา** | **807** | **301** | **325** |
| ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม | 276 | 233 | 197 |
| ค่าเบี้ยประกันภัยอื่น ๆ | 279 | 164 | 235 |
| **รวมค่าเบี้ยประกันภัย** | **555** | **397** | **432** |
| ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ | 27 | 0 | 0 |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | 615 | 536 | 424 |
| ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด | 200 | 18 | 67 |
| **รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน** | **842** | **554** | **491** |
| **รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** | **5,278** | **3,850** | **3,923** |

**เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ย ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้**

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2554 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น ไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงในปี 2554 เนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ที่มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน "ผันแปร" นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือมีจำนวนลดลง เนื่องจากอายุของกองเรือโดยเฉลี่ยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

**7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)**

เนื่องจากบริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ก่อนถึงกำหนดบังคับใช้ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3 ในงบการเงิน ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ซึ่งกำหนดให้ต้องปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินด้วยสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) มาโดยตลอด ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ปรับย้อนหลังงบการเงินสำหรับปี 2553 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับงบการเงินปี 2554 ซึ่งได้แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ 42 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้นได้นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 42 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

| สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ | 31 ธันวาคม 2553 ล้านเหรียญสหรัฐ | 31 ธันวาคม 2554 ล้านเหรียญสหรัฐ |
|---|---|---|
| **งบกำไรขาดทุน** | | |
| รายได้รวม | 106.93 | 112.19 |
| รายได้จากการเดินเรือสุทธิ | 91.40 | 85.58 |
| **กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*** | **47.22** | **41.42** |
| ค่าเสื่อมราคา* | 13.89 | 14.90 |
| กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้ | 33.33 | 26.52 |
| ค่าใช้จ่ายทางการเงิน | 9.41 | 14.35 |
| กำไรจากการดำเนินงาน | 23.92 | 12.17 |
| กำไรอื่นที่มิใช่กำไรจากการดำเนินงาน | 14.14 | 11.59 |
| **กำไรสุทธิก่อนภาษี** | **38.06** | **23.76** |
| ภาษีเงินได้ | 2.54 | 0.12 |
| **กำไรสุทธิ** | **35.52** | **23.64** |
| **งบแสดงฐานะการเงิน** | | |
| เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน | 4.12 | 3.52 |
| เรือเดินทะเล (ราคาทุน) | 342.16 | 445.03 |
| ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ | 18.16 | 14.68 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 140.07 | 138.04 |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | 144.22 | 190.01 |
| เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่ | 283.51 | 207.37 |
| **สินทรัพย์รวม** | **662.06** | **722.39** |
| เงินกู้มีหลักประกัน | 158.08 | 199.04 |
| หนี้สินหมุนเวียน | 14.60 | 33.05 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | 4.76 | 5.73 |
| **รวมหนี้สิน** | **177.44** | **237.82** |
| ทุนเรือนหุ้น | 35.31 | 35.31 |
| **ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ** | **484.62** | **484.57** |
| **มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)** | **0.47** | **0.47** |
| **อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด** | **5%** | **3%** |
| **อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น** | **7%** | **5%** |
| **อัตราส่วน (เท่า)** | | |
| **อัตราส่วนทุนหมุนเวียน** | **9.88** | **5.75** |
| **เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น** | **0.34** | **0.46** |
| **หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น** | **0.37** | **0.49** |
| **เงินกู้/ EBITDA** | **3.45** | **5.35** |
| **อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้** | **4.55** | **1.88** |
| **EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย** | **5.02** | **2.89** |
| **ผลตอบแทนจากเงินปันผล**** | **5%** | **3%** |

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 106.93 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการขายเรือจำนวน 13.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2553 เป็น 112.19 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของ

สัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 10.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2554 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 91.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 85.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 การที่รายได้เฉลี่ยต่อวันลดลงนั้น มีสาเหตุมาจากเรือบางลำมีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดในระหว่างปี และได้ทำสัญญาใหม่ในอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาเช่าเรือที่เคยทำมาในอดีต รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 22 ลำ ในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 21 ลำในปี 2553 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 47.22 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 41.42 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 12,304 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 ในขณะเดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงดังที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ทำให้กำไรขั้นต้นในปี 2554 ปรับตัวลดลงจากปี 2553

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 13.89 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 14.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 นั่นคือ เรือ 4 ลำ (เรือสั่งต่อใหม่หมายเลข 331 และเรืออื่นอีกจำนวน 3 ลำ) ซึ่งบริษัทฯ ได้มาในปี 2554

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 9.41 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 14.35 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 เนื่องจากดอกเบี้ยที่เกิดจาการเบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่จำนวน 4 ลำในปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2554 ค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้มีหลักประกันของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2554 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย (จากการจ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าและยกเลิกวงเงินกู้) ทั้งนี้ดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2554 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงสินทรัพย์หมุนเวียนสุทธิจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554

รายได้จากการเดินเรือสุทธิที่ลดลง ทำให้กำไรจากการดำเนินงานลดลงเท่ากับ 12.17 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับ 23.92 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงจาก 2.54 ล้านเหรียญ ในปี 2553 ซึ่งมาจากรายการกำไรจากการขายเรือ เป็น 0.12 ล้านเหรียญในปี 2554 ซึ่งไม่มีภาษีที่เกิดจากรายการดังกล่าว

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงจาก 35.52 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2553 เป็น 23.64 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2554

## 7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

| โครงการร่วมทุน | เงินลงทุน | | | ** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า | รวม | *** สำเผื่อสำหรับ | | | "ยอดคงเหลือ สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554" | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ราคาทุน | *ส่วนปรับปรุง | รวมวิธีส่วนได้เสีย | | | เงินลงทุน | ** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า | รวม | เงินลงทุน | ** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า | รวม |
| เงินลงทุนระยะสั้น | | | | | | | | | | | |
| SLPG | 672,727 | (523,596) | 549,131 | 567,829 | 1,116,960 | 549,131 | 567,829 | 1,116,960 | - | - | - |
| เงินลงทุนระยะยาว | | | | | | | | | | | |
| SLPG - Hedia | 2,037,650 | 1,486,394 | 3,524,044 | - | 3,524,044 | - | - | - | 3,524,044 | - | 3,524,044 |
| **รวมทั้งหมด** | **2,910,377** | **1,162,798** | **4,073,175** | **567,829** | **4,641,004** | **549,131** | **567,829** | **1,116,960** | **3,524,044** | **-** | **3,524,044** |

* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการบวกปรับปรุง (+ / -) 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

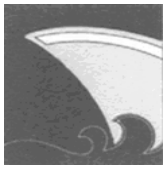
ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2554 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจำนวน 0.02 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 45.79 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจาก การเพิ่มขึ้นของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืน จำนวน 41.88 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 จากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายการลูกหนี้การค้าและน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดเพิ่มขึ้นจำนวน 2.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้ ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 0.19 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 2.18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเก็บน้ำมันสำหรับการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) มีจำนวนมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

### สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) จากอู่ต่อเรือ ABG และการซื้อเรือมือสองจำนวน 4 ลำ (รับมอบเรือแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำและจะรับมอบอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานนี้



รายละเอียดของการซื้อเรือในปี 2554 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.4

**เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่**

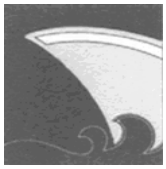
บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดแฮนดี้ไซส์จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้จำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3 ฉบับ สำหรับเรือขนาดแฮนดี้ ไซส์ 2 ลำ และเรือขนาดซุปราแมกซ์ 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 บริษัทบันทึกเงินงวดที่จ่ายไป ค่าใช้จ่ายในการ สำรวจเรือ และดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 183.49 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.1 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บันทึกการจ่ายเงินงวด ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 14.38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 สัญญา เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.2

บริษัทฯ ได้บันทึกรายการชำระค่าซื้อหุ้น จากการซื้อหุ้นสามัญของ 4 บริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.3 และการจ่ายเงินงวด จำนวนเงิน 51.38 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เป็นต้นทุนของสินทรัพย์สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซุปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดทเวทตัน) ซึ่งสร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

บริษัทฯ จัดประเภทรายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ จำนวนเงิน 41.88 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 มาเป็นรายการในสินทรัพย์หมุนเวียนจากการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของสัญญาสั่งต่อเรือ ทั้ง 2 ฉบับซึ่งได้ลงนามในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ ทำให้รายการเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้าง ต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืนภายใน 1 ปีมีจำนวนเท่ากับ 207.37 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวนเงิน 249.25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งแสดงอยู่ในรายการสินทรัพย์ ไม่หมุนเวียน

**หนี้สินรวม**

ณ วันสิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 199.04 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 221.71 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งรวมสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 87.79 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น ที่จ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดียในการจ่ายเงินค่าต่อเรืองวดที่สอง งวดที่สามและงวดที่สี่ สำหรับเรือ 8 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 5.3 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 1,502.35 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 โดยบริษัทฯ ได้ทำรายการ swap จากเงินบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 ณ วันสิ้นปี 2554 เงินกู้ดังกล่าว คงเหลือ 42.28 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 92 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และจะรับมอบอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555 ณ วันสิ้นปี 2554 เงินกู้ดังกล่าว คงเหลือ 89.91 ล้านเหรียญสหรัฐ และบริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้เป็น จำนวน 11.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (ลงทุนร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุนเป็นจำนวนเงิน 5.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ สำหรับจ่ายอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สองและสามของเรือใหม่เพื่อ



ขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 3.97 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 177.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 237.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554

**ส่วนของผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 23.64 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2554 จำนวน 21.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (0.62 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2553) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 2.55 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 484.57 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงเล็กน้อยจำนวน 0.05 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงเพียงเล็กน้อยในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2554 และ2553 ใกล้เท่าเดิมที่ 0.47 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น

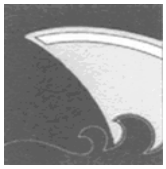
### 7.3 ความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage) สภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการชำระหนี้ (Coverage)

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสม ในระหว่างปี 2554 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2554 จำนวน 221.71 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ระดับหนี้สินของบริษัทฯ (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อยู่ที่ 5.35 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) และอัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 3.10 เท่า หากไม่รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือสำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้าและเรือมือสองจำนวนหนึ่งลำ ภาพรวม หนี้สินของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) เพิ่มขึ้นเป็น 0.49 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 0.37 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2554 อยู่ที่ 1.88 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 อยู่ที่ 2.89 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 11.26 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และ ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หรือความสามารถในการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือของบริษัทฯ

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

เนื่องจากบริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ก่อนถึงกำหนดบังคับใช้ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3 ในงบการเงิน ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ซึ่งกำหนดให้ต้องปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) มาโดยตลอด ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ปรับย้อนหลังงบการเงินสำหรับปี 2553 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554 และได้จัดทำงบการเงินปี 2553 สำหรับสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน (สกุลเงินบาท) โดยแปลงมูลค่าสินทรัพย์ หนี้สิน และงบกำไรขาดทุนในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21



## 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินเรือสุทธิสำหรับปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักจาก การลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 สำหรับรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงนั้นมาจากความเป็นจริงที่ว่า สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยทำไว้สำหรับเรือบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2554 จึงได้ทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ จำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2554 มีจำนวน 22 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 21 ลำในปี 2553

ในระหว่างปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลง จาก 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2553 เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2554 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2554 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 53 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างปี 2554 จากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter)

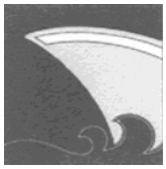
กำไรขั้นต้นในปี 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงด้วย จากร้อยละ 70 มาเป็นร้อยละ 57 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการดำเนินงาน นอกจากนี้การลดลงของรายได้จากการเดินเรือสุทธิ ทำให้รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ระหว่างปี 2554 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2554 ลดลงจำนวน 19.29 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 จากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลในส่วนการลดลงของโบนัสค้างจ่ายที่ตั้งจากกำไรสุทธิที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 141.47 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจาก ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับการซื้อเรือจำนวน 4 ลำในระหว่างเดือนธันวาคม 2554 นอกจาก ดอกเบี้ยจ่ายจากการซื้อเรือ 4 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2554 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อ มีหลักประกันในปี 2554 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2554 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 5.1 และ 5.2 ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการ เบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ได้บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2554 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาลดลงจาก 678.21 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 646.56 ล้านบาทในปี 2554 มีสาเหตุมาจากการลดลงของค่าเสื่อมราคาจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งลดลงเนื่องจากอายุเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาทสำหรับปี 2554 ซึ่งในปี 2553 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.52 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 82.61 ล้านบาทในปี 2553 จากกำไรจากการขายเรือ ซึ่งในปี 2554 มีรายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 3.64 ล้านบาท จากรายได้ดอกเบี้ยรับ



บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 718.52 ล้านบาทสำหรับปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 1,133.73 ล้านบาท ในปี 2553

**8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ**

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2554 เท่ากับ 725.54 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 1,551.14 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือ ใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน ปี 2554 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,446.35 ล้านบาท ซึ่งในปี 2553 มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จ รวม 407.52 บาท

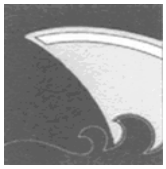
**8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน**

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 1,673.25 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืน จำนวน 1,327.30 ล้านบาท สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 จากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ ซึ่งรายการนี้ได้จัดประเภทเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน ลูกหนี้การค้า และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเกิดจากการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 91.09 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 63.22 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่องเนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ตามสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และบริษัทฯ ซื้อเรือ 4 ลำ (รับมอบแล้ว 3 ลำในปี 2554 และอีก 1 ลำจะรับมอบเรือในเดือนมกราคม 2555) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.4 ณ วันสิ้นปี 2554 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 7,899.19 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการซื้อเรือจำนวน 4 ลำ (รับมอบในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำ รับมอบในเดือนมกราคม 2555) และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ จำนวน 1,693.05 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินที่เบิกถอนจากสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 970.29 ล้านบาท ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า บริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง “ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ” ซึ่งต้องแปลงมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมด จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา)เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน (เงินบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นปี และเนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินสหรัฐอเมริกา ณ วันสิ้นปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ทำให้สินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 607.13 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 7,026.37 ล้านบาท และเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 6,307.83 ล้านบาท โดยหลักเป็นสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 2,782.25 ล้านบาท ที่จ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในการจ่ายเงินงวดค่าต่อเรือ สำหรับเรือจำนวน 7 ลำ ดังที่ได้



อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ทั้งนี้รวมถึงเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ซึ่งรับมอบเรือแล้วในปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกเงินกู้จำนวน 1,502.35 สำหรับการซื้อเรือมือสอง 2 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 โดย ณ วันสิ้นปีเงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 1,339.90 ล้านบาท ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 2,915.59 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำจะรับมอบในเดือนมกราคม ปี 2555 ณ วันสิ้นปี เงินกู้ดังกล่าวคงเหลือ 2,849.33 ล้านบาท และบริษัทฯ ยังได้เบิกถอนเงินกู้จำนวน 361.28 ล้านบาท (ลงทุนร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุนเป็นจำนวนเงิน 180.64 ล้านบาท) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ สำหรับจ่าย อู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สองและสามของเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 125.75 ล้านเบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 5,349.92 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 7,536.75 ล้านบาทในปี 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ระยะยาว ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในตอนต้น

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 718.52 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 725.54 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 644.41 ล้านบาท (0.62 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2553) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2554 การลดลงสุทธิจำนวน 55.12 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 15,356.50 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 744.53 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

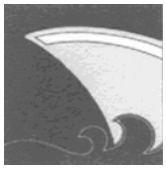
### 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,246.35 ล้านบาท ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของปีก่อน เนื่องจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,050.60 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 3 ฉบับเป็นจำนวนเงิน 2,167.57 ล้านบาท กระแสเงินสดจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ เงินจ่ายซื้อเรือจำนวน 3 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับซื้อเรือมือสอง 1 ลำที่จะรับมอบในเดือนมกราคม ปี 2555 จำนวนเงิน 2,777.63 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,693.05 ล้านบาท (ซึ่งรวมจำนวนดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ จากการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่) หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,274.38 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 842.23 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรือ 3 ลำ ให้กับอู่ต่อเรือ ABG ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 และเบิกเงินกู้จำนวน 655.17 ล้านบาท สำหรับใช้รับเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) และเบิกเงินกู้จำนวน 2,869.73 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 4 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.4 บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) เป็นจำนวน 86.40 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ เพื่อจ่ายให้กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ดังนั้นในปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันทั้งสิ้น



จำนวน 4,453.53 ล้านบาท ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ จ่ายเงินจำนวน 203.38 ล้านบาท สำหรับชำระเงินกู้ก่อนครบกำหนด และจำนวน 689.27 บาทสำหรับจ่ายค่ารับเรือหมาย เลข 331 (อนัญญา นารี) ซึ่งรับมอบในระหว่างปี (รวมเงินที่จ่ายล่วงหน้า 34.10 ล้านบาท) และเงินจ่ายล่วงหน้าอื่น จำนวน 1,563.07 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.3 ดังนั้นบริษัทจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,455.72 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 644.41 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,150.56 ล้านบาท กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดี และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด

## 12. ข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ไม่มี -

**เอกสารแนบ 1 : รายละเอียดประวัติคณะกรรมการบริษัท และคณะผู้บริหาร**

**ประวัติคณะกรรมการบริษัท และคณะผู้บริหาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554**

1. **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**

## นายธีระ วิภูชนิน

**ตำแหน่ง** ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

**อายุ** 62 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน สหรัฐอเมริกา

**ประวัติการอบรม**

2548 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

2544 สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001

**ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน**

| | |
|---|---|
| 2551 - มีนาคม 2554 | ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2548 - ปัจจุบัน | ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) |
| 2546 - ปัจจุบัน | กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) |
| ปัจจุบัน | ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน) |

**ประสบการณ์อื่น ๆ**

| | |
|---|---|
| 2543 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2543 - 2546 | รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย |
| | กรรมการ บริษัท ซันโย ยูนิเวอร์แซล อีเล็คทริค จำกัด (มหาชน) |
| | กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย |
| | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ส.ท. |
| | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท. |
| | อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย |
| 2537 - 2540 | รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท พรีเมียร์ |
| 2533 - 2537 | ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเซ็ต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด |
| 2518 - 2533 | รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์แนชชั่นแนล แอสชัวรันส์ จำกัด |
| 2517 - 2518 | ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด |
| 2516 - 2517 | ประจำกองพลทหารม้า |
| **อาชีพหลัก** | กรรมการบริษัท |

## นายธีระ วิภูชนิน (ต่อ)

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 4 บริษัท : 1. ประธานคณะกรรมการบริษัท, ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)

2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)

3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาทร จำกัด (มหาชน)

4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)

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

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

## นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม

**ตำแหน่ง** กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร

**อายุ** 58 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

**ประวัติการอบรม**

2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร
สถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| 2534 - ปัจจุบัน | กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2527 - 2534 | หัวหน้าแผนกชิพปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด |
| 2522 - 2526 | ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชี่ยน นาวิเกชั่น แอน เทรดดิ้ง พีทีอี จำกัด |
| **อาชีพหลัก** | กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
  60 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อย 60 บริษัท *(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ของรายงานนี้)*
- 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.** 2554 87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 20,000 หุ้น

## นางสาวนิชิต้า ชาห์

**ตำแหน่ง** กรรมการ

**อายุ** 31 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ

**ประวัติการอบรม**

| | |
|---|---|
| 2550 | สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 83/2007 |
| 2549 | เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) |
| 2547 | สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport |

**ประสบการณ์**

2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

**อาชีพหลัก** ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ *

7 บริษัท :

1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด * (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด * (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
6. กรรมการ บริษัท แม็กซ์วิน เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
7. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

** หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวโยงกัน” ของรายงานนี้*

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 37 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ *(บริษัทย่อยที่ 1- 37 ของรายงานนี้)*

- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

## นายกิริต ชาห์

**ตำแหน่ง** กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

**อายุ** 58 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาตรีสาขาพาณิชยศาสตร์ จาก H.R. College of Commerce กรุงบอมเบย์ ประเทศอินเดีย

**ประวัติการอบรม**

2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร "Directors Certification Program" (DCP) Class 57/2005

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| 2550 – ปัจจุบัน | กรรมการและกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเซียส ซีพปิง จำกัด (มหาชน) |
| 2542 - 2546 | รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ |
| 2532 - 2545 | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ซิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ |
| 2523 - 2546 | กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ |
| **อาชีพหลัก** | ผู้บริหารบริษัท |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์การอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ
  บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- 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 * (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

* *หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ของรายงานนี้*

## นายกิริต ชาห์ (ต่อ)

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

  2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย

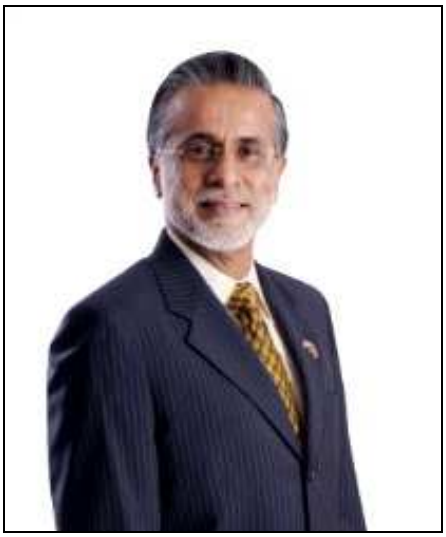
  2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด

  *(บริษัทย่อยที่ 60 และบริษัทร่วมที่ 61 ของรายงานนี้)*

- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี



## นายมูนีร มอยนูดดิน ฮาชิม

**ตำแหน่ง** กรรมการ / กรรมการบริหาร

**อายุ** 56 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์

**ประวัติการอบรม**

2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005

**ประสบการณ์**

2534 - ปัจจุบัน กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

2529 - 2534 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

2524 - 2528 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิพปิ้ง จำกัด

**อาชีพหลัก** กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

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

  59 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ *(บริษัทย่อยที่ 1 - 59 ของรายงานนี้)*
- กิจการ/องค์กรอื่น 1 แห่ง : กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** 94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** 6,696,000 หุ้น

## นายคูชรู คาลี วาเดีย

**ตำแหน่ง** กรรมการ / กรรมการบริหาร

**อายุ** 48 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย

**ประวัติการอบรม**

2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 64/2005

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| 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 บริษัท คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยง* กับธุรกิจของบริษัทฯ

2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด*

(ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

2. กรรมการ บริษัท ดิ เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด

** หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ของรายงานนี้*

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

60 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ *(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ของรายงานนี้)*

- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

## นายกำธร ศิลาอ่อน

**ตำแหน่ง** ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ* / กรรมการสรรหา

**อายุ** 41 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**

จบหลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

จบหลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษ
ไทย (IOD)

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ, ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ* / กรรมการสรรหา บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2554 - ปัจจุบัน | รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง |
| 2547 - 2554 | รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวาณิชธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง |
| 2542 - 2547 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน) |
| 2540 - 2542 | Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore |
| 2537 - 2538 | นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัท หลักทรัพย์ไทยพาณิชย์ จำกัด |
| 2535 - 2537 | ผู้จัดการ Money Market Dept.บมจ ทิสโก้ |
| **อาชีพหลัก** | หัวหน้าสายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน) |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

** หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน*

## นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา |
| **อายุ** | 65 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | อัสสัมชัญพาณิชย์ |
| **ประวัติการอบรม** | ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดียน |
| 2549 | เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) |

**ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน**

| | |
|---|---|
| มีนาคม 2554 – ปัจจุบัน | ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2541 – 2554 | กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |

**ประสบการณ์อื่น ๆ**

| | |
|---|---|
| 2532 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 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

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

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 800,000 หุ้น (ร้อยละ 0.08 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 (2,500,000) หุ้น

** หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน*

# นายไจปาล มันสุขานี

**ตำแหน่ง** กรรมการ

**อายุ** 61 ปี

**ประวัติการศึกษา** Directorate of Marine Engineering Training

ค.ศ.1967- ค.ศ.1971.

**ประวัติการอบรม**

2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| 2536 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2531 - 2544 | ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด |
| 2528 - 2530 | รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด |
| 2524 - 2527 | ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด |
| 2520 - 2524 | หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด |
| 2514 - 2519 | วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิเกชั่น จำกัด |
| **อาชีพหลัก** | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| | กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย) |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

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

2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด

2. กรรมการ บริษัท พรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์

*(บริษัทย่อยที่ 37 และ 50 ของรายงานนี้)*

- 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. 2554** 260,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** 60,000 หุ้น

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

**ตำแหน่ง** ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

**อายุ** 52 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 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรุ๊คเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) |
| 2553 - พฤศจิกายน 2554 | กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด |
| 2544 - 2550 | กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) |

**ประสบการณ์อื่น ๆ**

| | |
|---|---|
| มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2552 - ปัจจุบัน | ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด |
| 2550 - ปัจจุบัน | ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน) |
| ปัจจุบัน | กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา |
| ปัจจุบัน | กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน |
| 2547 - 2552 | กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน) |
| 2546 - 2551 | ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย |
| 2546 - 2550 | ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค่ คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด |
| 2542 - 2550 | หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด |
| 2542 - 2546 | กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอ็สเซ้ท จำกัด (มหาชน) |
| 2542 - 2543 | ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย |
| 2542 | กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน) |

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา (ต่อ)

| | |
|---|---|
| 2538 - 2542 | กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิทธิ์ บาร์นี |
| 2538 - 2542 | กรรมการ บริษัท ฟีนิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด |
| 2536 - 2538 | รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์ |
| 2534 - 2538 | กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงค์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก |
| 2532 - 2534 | ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงค์ |
| 2531 - 2532 | ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ |
| 2528 - 2531 | เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| อาชีพหลัก | ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

  2 บริษัท : 1. ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)

  2. กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรุ๊คเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

  1 บริษัท : ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

- บริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี

- กิจการ/องค์กรอื่น 2 แห่ง : 1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา

  2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** ไม่มี

## รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์

**ตำแหน่ง** กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ* / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

**อายุ** 44 ปี

**ประวัติการศึกษา**

2544 Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, United Kingdom

2535 Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, Canada

**ประสบการณ์อื่น ๆ**

| | |
|---|---|
| มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2553 – ปัจจุบัน | หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 2549 - ปัจจุบัน | รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 2546 – 2549 | ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| 2535 – 2546 | อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| **อาชีพหลัก** | ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

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

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** ไม่มี

** หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน*

## นายอิษฎ์ชาญ ชาห์

**ตำแหน่ง** กรรมการ

**อายุ** 23 ปี

**ประวัติการศึกษา**

| | |
|---|---|
| 2553 | ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา |
| 2549 | Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร |

**ประวัติการอบรม**

| | |
|---|---|
| 2554 | หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จาก สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) |
| 2554 | Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร |

**ประสบการณ์**

| | |
|---|---|
| มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| 2551 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปเรชั่น จำกัด |
| 2551 - ปัจจุบัน | กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด |
| **อาชีพหลัก** | กรรมการบริษัท |

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ

5 บริษัท :
1. กรรมการ บริษัท โกลเบ๊กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตรทช์ จำกัด* (ให้เช่าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด* (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)

** หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ของรายงานนี้*

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

**จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

**จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ.** 2554 ไม่มี

## 2. รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหาร

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

* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**

### นายชีลาล โกปินาธาน

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) |
| **อายุ** | 64 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบอมเบย์, ประเทศอินเดีย<br>ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping, บอมเบย์, ประเทศอินเดีย |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2542 - ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2532 - 2541 | ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 700,000 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | (300,000) หุ้น |

### นายโคดา เวนคาตารามานา สุดาการ์

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) |
| **อายุ** | 63 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | Cadet, Directorate of Marine Engineering Training |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2542 - ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2532 - 2541 | ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

### นายนีลากันตัน วาสุเดวัน

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) |
| **อายุ** | 60 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี, ประเทศอินเดีย<br>Master's degree in Management Studies (M.M.S), มหาวิทยาลัยมุมไบ, เมืองมุมไบ, ประเทศอินเดีย |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2548 - ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2542 - 2547 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2538 - 2541 | ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2528 - 2538 | รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd. |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นายสตีเฟน โกลา

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) |
| **อายุ** | 55 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | First Class Marine Engineer<br>Graduate Directorate of Marine Engineering Training, Kolkatta, ประเทศอินเดีย |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2548 – ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2547 – 2548 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2539 – 2547 | Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2537 – 2539 | Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด |
| » 2531 – 2537 | Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย |
| » 2529 – 2531 | ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) |
| » 2521 – 2529 | นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer) |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นายโกดาการาจีททิล มูราลี่ เมนนอน

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (เทคนิค) |
| **อายุ** | 58 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College, ประเทศอินเดีย<br>Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2548 – ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2541 – 2547 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2535 – 2541 | Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2531 – 2535 | Chief Engineer บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2527 – 2531 | Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นายกามาล กุมาร ดู

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) |
| **อายุ** | 46 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัลสันชัญ |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2548 – ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2543 – 2547 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2539 – 2543 | ผู้จัดการฮาวไส (ISM) บริษัท พรีเซียส 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. 2554** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นายนิชิคานท์ โกรวิน ดีซาย

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้อำนวยการ (โครงการ) |
| **อายุ** | 59 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp), ประเทศอินเดีย |
| **ประสบการณ์** | |
| » พฤศจิกายน 2553 - ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2541 - พฤศจิกายน 2553 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2538 - 2541 | ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | 40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นายกิรัน กิสชารินาท ไวดี

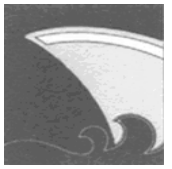
| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) |
| **อายุ** | 42 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | ปริญญาเอก การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย<br>ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศอินเดีย |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2536 - ปัจจุบัน | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

## นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)<br>เลขานุการบริษัท |
| **อายุ** | 41 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์<br>ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี |
| **การฝึกอบรม** | |
| » มิถุนายน 2553 | เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Effective Minute Taking" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย |
| » ตุลาคม 2547 | เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Company Secretary Program" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย |
| **ประสบการณ์** | |
| » พฤษภาคม 2561 - ปัจจุบัน | เลขานุการบริษัท บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2542 - ปัจจุบัน | ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2539 - 2542 | ผู้จัดการการเงิน บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2535 - 2539 | ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |

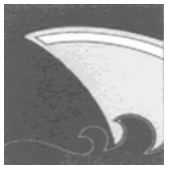
## นายยิ่งยง กังแฮ

| | |
|---|---|
| **ตำแหน่ง** | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท) |
| **อายุ** | 41 ปี |
| **ประวัติการศึกษา** | บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง |
| **ประสบการณ์** | |
| » 2539 - ปัจจุบัน | ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท) บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) |
| » 2536 - 2539 | ผู้สอบบัญชี บริษัท คีตอยท์ ทู๊ช โธมัทสุ โซยยศ จำกัด |
| **การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |
| **จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554** | ไม่มี |



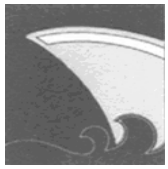
**เอกสารแนบ 2 : รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม : ข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ**

| 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, 43-47 | บ.ย่อย ที่ 42 | บ.ย่อย ที่ 48-50 | บ.ย่อย ที่ 51 | บ.ย่อย ที่ 52-53 | บ.ย่อย ที่ 54-57 | บ.ย่อย ที่ 58 | บ.ย่อย ที่ 59 | บ.ย่อย ที่ 60 | บ.ร่วม ที่ 61 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (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) Véronique Magny-Antoine | | | | | / | | | | | | | | | | |
| (18) Henry Charles Mytton Mills | | | | | | / | / | / | | | | | | | |
| (19) Johan Oskar Kallsson | | | | | | | / | | | | | | | | |
| (20) Anders Helge Kallsson | | | | | | | / | | | | | | | | |



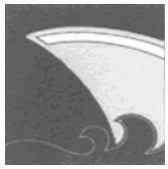
| รายชื่อกรรมการ / บริษัท | PSL | บ.ย่อยที่ 1-34 | บ.ย่อยที่ 35, 36 | บ.ย่อยที่ 37 | บ.ย่อยที่ 38-40 | บ.ย่อยที่ 41, 43-47 | บ.ย่อยที่ 42 | บ.ย่อยที่ 48 | บ.ย่อยที่ 51 | บ.ย่อยที่ 52-53 | บ.ย่อยที่ 54-57 | บ.ย่อยที่ 58 | บ.ย่อยที่ 59 | บ.ย่อยที่ 60 | บ.ร่วมที่ 61 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (21) Shoumik Bose | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (22) V P Ravi | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (23) Bhaskar Basu | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (24) Kishalay Bandopadhyay | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (25) Thomas Tan Boon Yong | | | | | | | | | | / | | | | | |
| (26) Srinjoy Bose | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (27) Dhruba Ranjan Ray | | | | | | | | | | | | | | | / |
| (28) Rohit Inder Himatsingani | | | | | | | | | | | / | | | | |
| (29) Arun Vinayak Phatak | | | | | | | | | | | / | | | | |
| (30) Dhananjay Datar | | | | | | | | | | | / | | | | |

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



**ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น เฉพาะรายชื่อของบริษัทฯและบริษัทย่อยที่ผู้สอบบัญชีใช้ในการจัดทำงบการเงินรวม)**

| ลำดับ | ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม | สกุลเงิน | ทุนจดทะเบียน | ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว | สัดส่วนการถือหุ้น | ประเภทธุรกิจ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | บริษัท พรีเซียส เม็ททัลซ์ จำกัด | บาท | 250,000,000 | 250,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 2 | บริษัท พรีเซียส วิชเชส จำกัด | บาท | 230,000,000 | 230,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 3 | บริษัท พรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด | บาท | 260,000,000 | 260,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 4 | บริษัท พรีเซียส มิเนอรัลส์ จำกัด | บาท | 230,000,000 | 230,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 5 | บริษัท พรีเซียส แลนด์ จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 6 | บริษัท พรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด | บาท | 234,000,000 | 234,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 7 | บริษัท พรีเซียส เลคส์ จำกัด | บาท | 99,000,000 | 99,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 8 | บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 9 | บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด | บาท | 105,000,000 | 105,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 10 | บริษัท พรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด | บาท | 175,000,000 | 175,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 11 | บริษัท พรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 12 | บริษัท พรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด | บาท | 205,000,000 | 205,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 13 | บริษัท พรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด | บาท | 144,000,000 | 144,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 14 | บริษัท พรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด | บาท | 366,000,000 | 366,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 15 | บริษัท พรีเซียส รูบีส์ จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 16 | บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด | บาท | 74,000,000 | 74,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 17 | บริษัท พรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด | บาท | 379,000,000 | 379,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 18 | บริษัท พรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด | บาท | 73,000,000 | 73,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 19 | บริษัท พรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด | บาท | 76,000,000 | 76,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 20 | บริษัท พรีเซียส ฟอเรสท์ จำกัด | บาท | 96,000,000 | 96,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 21 | บริษัท พรีเซียส ทรีส์ จำกัด | บาท | 80,000,000 | 80,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 22 | บริษัท พรีเซียส พอนด์ส จำกัด | บาท | 84,000,000 | 84,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 23 | บริษัท พรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด | บาท | 80,000,000 | 80,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 24 | บริษัท พรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด | บาท | 200,000,000 | 200,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 25 | บริษัท พรีเซียส จัสมินส์ จำกัด | บาท | 147,000,000 | 147,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 26 | บริษัท พรีเซียส ออคิดส์ จำกัด | บาท | 217,000,000 | 217,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 27 | บริษัท พรีเซียส ลากูนส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 28 | บริษัท พรีเซียส คลิฟส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 29 | บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 30 | บริษัท พรีเซียส เมาน์เท่นส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 31 | บริษัท พรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด | บาท | 140,000,000 | 140,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 32 | บริษัท พรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด | บาท | 71,100,000 | 71,100,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 33 | บริษัท พรีเซียส ออนาเม้นท์ส จำกัด | บาท | 68,100,000 | 68,100,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 34 | บริษัท พรีเซียส ซิตี้ส์ จำกัด | บาท | 170,000,000 | 170,000,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ |
| 35 | บริษัท พรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด | บาท | 6,000,000 | 6,000,000 | 69.99 | คลังเก็บสินค้าลอย |
| 36 | บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด | บาท | 10,000,000 | 2,500,000 | 69.99 | คลังเก็บสินค้าลอย |
| 37 | บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด | บาท | 100,000,000 | 100,000,000 | 99.99 | ผู้บริหารเรือ |
| 38 | บริษัท พรีเซียส 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 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 | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ |
| 45 | บริษัท พรีเซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ |
| 46 | บริษัท พรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 100* | เจ้าของเรือ |
| 47 | บริษัท พรีเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 1 | 1 | 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 โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 1 | 1 | 100 | ผู้บริหารการลงทุน |
| 52 | บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิ่ง พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 1,000,000 | 2 | 100* | มารีน คอน สตรัคชั่น |
| 53 | บริษัท เทบส์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสิงคโปร์ | 100,000 | 2 | 100 | ธุรกิจเดินเรือ |
| 54 | บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 2 | 2 | 50 | โฮลดิ้ง คัมพานี |
| 55 | บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ |
| 56 | บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ |
| 57 | บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 40,000 | 40,000 | 50* | เจ้าของเรือ |
| 58 | บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ปานามา) เอส เอ | เหรียญสหรัฐ | 10,000 | 10,000 | 99.99 | เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ |
| 59 | บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด | เหรียญสหรัฐ | 10,000 | 10,000 | 99.99 | ให้บริการเช่าเรือ |
| 60 | บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด | อินเดียนรูปี | 100,000,000 | 64,592,200 | 50* | ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม |
| 61 | บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์(ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด | อินเดียนรูปี | 445,000,000 | 440,580,200 | 22.40* | ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ |

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

**เอกสารแนบ 3 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ**

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ ในระหว่างปี 2554 มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากการลาออกและการเกษียณอายุของกรรมการตรวจสอบ โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ได้แต่งตั้ง นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเดิมให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ แต่งตั้ง นายกำธร ศิลาอ่อน ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน พลตำรวจโทเกียรติศักดิ์ ประภาวัต ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (24 สิงหาคม 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และแต่งตั้ง รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 เนื่องจากได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2554 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว สำหรับค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวโยงกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง "รายการที่เกี่ยวโยงกัน" ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบจากการตรวจสอบ การประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2554 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2553: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2553: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

| รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ | การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง) | |
|---|---|---|
| | 2554 | 2553 |
| | การประชุมตามวาระปกติ | การประชุมตามวาระปกติ |
| 1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต * | 1/1 | 4/4 |
| 2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ | 4/4 | 4/4 |
| 3. นายธีระ วิภูชนิน * | 1/1 | 4/4 |
| 4. นายกำธร ศิลาอ่อน ** | 3/3 | - |
| 5. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์ ** | 3/3 | - |

* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ลาออกในปี 2554
** สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2555 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใด ท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2555 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสุมาลี รีววาบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึง ปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553 และปี 2554
2. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552
3. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

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

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

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2555 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2554: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของ นางสาวสุมาลี รีววาบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัท ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2554 จำนวน 3.08 ล้านบาท และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2555 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.29 ล้านบาท นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีที่ให้กับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.35 ล้านบาท (ปี 2554 : 0.24 ล้านบาท)

**ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ**
**ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
3 กุมภาพันธ์ 2555