รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 39 ประจำปี 2561

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

ประชุม ณ ห้องวิมานทิพย์ ชั้น 5 โรงแรมมณเฑียรริเวอร์ไซด์

เลขที่ 372 ถนนพระราม 3 บางโคล่ กรุงเทพมหานคร

วันศุกร์ที่ 27 เมษายน 2561

กรรมการบริษัทฯ ที่เข้าร่วมประชุม

1.	ดร. จำลอง อติกุล	กรรมการและประธานกรรมการ
2.	นายสุเมธ ตันธุวนิตย์	กรรมการและกรรมการผู้จัดการ
3.	นายฮาร์ทวิค ชูลส์ เอดการ์ด	กรรมการ
4.	นายกัว ฮอด เอง	กรรมการ
5.	นายสุเทพ ตระนันทสิน	กรรมการ
6.	นายอมรศักดิ์ นพรัมภา	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล
7.	นายวิเศษ จูภิบาล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล / กรรมการตรวจสอบ
8.	นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล

ผู้บริหาร

1.	นายสุเมธ ตันธุวนิตย์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นายสุเทพ ตระนันทสิน	รองกรรมการผู้จัดการ (ปฏิบัติการ)
3.	นายชาลี ชู	รองกรรมการผู้จัดการ (ธุรกิจ)
4.	นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล	รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีและสารสนเทศ)

ผู้สอบบัญชีจากสำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

1. นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน
2. นางสาวนริสรา กาญจนาเพ็ญกุล

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

สำหรับการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ได้ใช้โปรแกรมการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงของ บริษัท โอเจ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม

1. โดยตนเอง 41 ราย ถือหุ้นรวม 76,264,925 หุ้น
2. โดยมอบฉันทะ 53 ราย ถือหุ้นรวม 434,950,457 หุ้น

รวมผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 94 ราย ถือหุ้นรวม 511,215,382 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 61.69 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จำนวน 828,750,000 หุ้น ครบองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

หมายเหตุ: หลังเปิดการประชุม มีผู้ถือหุ้นลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมเพิ่มเติม เมื่อเสร็จสิ้นการประชุม มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมรวม 109 ราย ถือหุ้นรวม 514,001,958 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.02 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

ก่อนเริ่มการประชุม นางสุพร อำนวยพรรณ เลขานุการบริษัท ได้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีการและขั้นตอนในการลงมติในแต่ละวาระของการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยขอฉันทามติจากที่ประชุมให้เฉพาะผู้ที่คัดค้านหรืองดออกเสียง โดยให้ยกมือแสดงตนและมอบบัตรลงคะแนนในแต่ละวาระให้เจ้าหน้าที่เพื่อนับคะแนน ทั้งนี้ เพื่อความรวดเร็วในการนับคะแนน และสรุปมติในแต่ละวาระการประชุม ผลการลงคะแนนในแต่ละวาระจะปรากฏที่จอด้านหน้าห้องประชุม และได้แนะนำกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งตัวแทนผู้สอบบัญชีที่เข้าร่วมประชุม ตามรายชื่อดังกล่าวข้างต้นต่อผู้ถือหุ้น จากนั้น ดร.จำลอง อติกุล ได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังต่อไปนี้

เริ่มประชุมเวลา 10.30 น.

วาระที่ 1: พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 38 ประจำปี 2560

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 38 ประจำปี 2560 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2560 ปรากฏรายละเอียดตามสำเนารายงานการประชุมที่ได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม รายงานการประชุมดังกล่าวได้เผยแพร่ในเวปไซต์ของบริษัทฯ แล้วตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2560 และถามว่ามีผู้ใดประสงค์จะขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว ไม่มีผู้ถือหุ้นขอแก้ไข

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 98 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,416,583 เสียง

เห็นด้วย	511,411,583	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	5,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงร้อยละ 100 รับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 38 ประจำปี 2560 ประชุมเมื่อวันศุกร์ที่ 28 เมษายน 2560

วาระที่ 2: รับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปี 2560

นายสุเมธ ตันธุวนิตย์ รายงานข้อมูลในรอบ 12 เดือนที่ผ่านมา เริ่มด้วยปัจจัยภายนอกที่มีความสำคัญต่อบริษัท บริษัทสายเรือใหญ่มีการรวมตัวกัน โดยใน 20 สายเรือแรกดังที่ปรากฏบนจอประกอบด้วย 3 Alliance และบริษัทต่างๆ มีส่วนแบ่งการตลาดรวมร้อยละ 87.9 ซึ่ง สามารถควบคุมการบรรทุกของโลก ขณะที่ในกลุ่ม 3 Alliance นี้มีส่วนแบ่งการตลาดรวม 80.3%

ข้อมูลจาก Alphaliner ประกาศไว้ในปี 2560 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้น 19 ลำ มีกำลังบรรทุกเพิ่มขึ้น 700,000 ตู้ เรือที่มีขนาดบรรทุกต่ำกว่า 3,000 ตู้ เป็นเรือของ RCL ดำเนินการเอง 3,000-10,000 ตู้ RCL มีเช่ามาบ้าง ขนาดเรือที่มากกว่า 10,000 ตู้ เป็นเรือที่ RCL ไม่ได้ใช้เรือวิ่งทางไกลรวมถึงเรือ Panamax ซึ่งมีจำนวนลดลงมากเพราะไม่มีใครต่อเรือใหม่และมีนำไป scrap เป็นเศษเหล็ก แต่เรือที่เพิ่มขึ้นเป็นเรือที่ RCL มีการต่อใหม่ด้วย คือขนาด 1,500 – 3,000 ตู้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปี 2560 นี้มีการต่อเรือน้อยมาก

ต่อไปเป็นราคาน้ำมัน จะเห็นว่าน้ำมันดิบตั้งแต่ปี 2558 มีราคาลดลง แต่ปี 2559 ราคาริ่มจะคงที่ที่ 50 USD แต่พอปี 2560 ราคาเริ่มขยับขึ้นตั้งแต่มกราคม ถึง ธันวาคม เมื่อน้ำมันขยับขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ราคาค่าระวางขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยเหมือนกัน จะเห็นว่าใน 3 ปีมานี้ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นการซื้อขายก็มากขึ้นด้วย ในปี 2560 ค่าน้ำมันอยู่ที่ 70 USD ต่อไปมาดูน้ำมันสุกที่ RCL ใช้ในเรือของเรา ปี 2558 ราคาลดลง ปี 2559 คงที่ ปี 2560 เพิ่มขึ้นเรื่อยมา 160-320 USD ปี 2561 ราคาเพิ่มขึ้นเป็น 400 USD

ท่าเรือ 20 ท่าแรกมีการเติบโตสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือในประเทศจีนแปลว่า Export ของจีนโตขึ้นเรื่อยๆ ในอดีตท่าเรือมีไว้สำหรับขนส่งสินค้าของประเทศนั้นๆ แต่พอมีตู้ Container แล้วมีการใช้เป็นจุดขนถ่ายสินค้า ตัวอย่างท่าเรือที่สิงคโปร์โตขึ้นร้อยละ 9 เพราะไปดึงสินค้าจากมาเลเซียทำให้มาเลเซียตกอันดับจาก 20 ไปแล้ว RCL จะไปขนถ่ายสินค้าที่มาเลเซียมากขึ้นด้วยได้ราคาพิเศษ อีกท่าที่เติบโตแต่ยังไม่ติดอันดับคือศรีลังกา ส่วนแหลมฉบัง อันดับที่ 20 พอดีปี 2561 คาดว่าจะโตร้อยละ 10 ดังนั้นชี้ให้เห็นว่าการขนถ่ายลำมีผลต่อค่าระวางและต่อการทำงานของ RCL เกี่ยวข้องกับธุรกิจ COC

ต่อไปแสดงให้เห็นดัชนีของค่าระวาง RCL ดูดัชนีเซี่ยงไฮ้เป็นหลัก ในปี 2560 จะเห็นว่าแนวโน้มสูงขึ้นมี 3 ส่วน หนึ่ง Composit รวมทุกตลาดเส้นสีน้ำเงิน สองเส้นสีแดงไปตะวันออกกลาง พอเข้าไตรมาส

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ที่ 2 ค่าระวางก็เพิ่มขึ้น สามเส้นสีเขียวไปยุโรปค่อนข้างคงที่ มาดูดัชนีเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่ มีนาคม 2560 เป็นต้นไปค่าระวางดีขึ้น ทำให้ผลประกอบการของ RCL ดีขึ้น สิ่งที่พบจากการดูดัชนี Baltic และ SCFI South East Asia คือมีแนวโน้มไปในทิศทางใกล้เคียงกัน

ต่อไปมาดูเรือที่มีอยู่แล้วใช้งานหรือไม่ใช้งาน ส่วนของเส้นสีแดงคือเรือที่ทิ้งสมอเฉยๆ จะเห็นว่าใน ปี 2559 แถบสีแดงเรือที่ทิ้งสมอเฉยๆ ใหญ่มาก ก่อนปี 2559 เล็กนิดเดียว ปี 2560 แถบเล็กลงและ ปี 2561 แถบเล็กลงไปเรื่อย ๆ แสดงการเติบโตเรือรับมอบใหม่และนำมาใช้งานมากขึ้นเรื่อยๆ แสดงว่าอัตราการเติบโตของสินค้ามากขึ้น แนวโน้มของสินค้าโตขึ้น ต่อไปจะต้องดูว่า เรือใหม่เข้ามาเท่าไร ส่งไป Scrap เท่าไร ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม 2561 มีเรือทิ้งสมอเฉยๆ 116 ลำ ซึ่งเป็นตัวเลขที่น้อยมาก เรือที่นำไป Scrap ปี 2560 มีจำนวนกำลังบรรทุก 427,030 ตู้ ในปี 2561 ประมาณการ 250,000 ตู้ จากการคำนวณอายุเรือและอุปสงค์ อุปทาน ในปี 2561 คาดว่าจะมีเรือส่งมอบต่อใหม่กำลังบรรทุก 1,551,053 ตู้ จำนวนเรือตั้งแต่มกราคมของปีนี้เริ่มโตขึ้นและลดลง ขึ้นลงตามสัดส่วนของเรือ Scrap และรับเรือใหม่แต่จะเห็นว่าจำนวนไม่มากจาก 116 ลำเหลือแค่ 42 ลำเท่านั้น อุปสงค์และอุปทาน ในปี 2560 เรือที่ต่อสร้างใหม่มีกำลังบรรทุกรวม 1.19 ล้านตู้ และเรือที่ปลดระวางมีกำลังบรรทุกรวม 430,000 ตู้โดยรวมมีกำลังบรรทุกเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 และความต้องการตู้สินค้ามีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.4 แสดงให้เห็นว่าในปี 2560 มีอุปทานน้อยกว่าอุปสงค์ร้อยละ 1.6 แปลว่าเรือที่มีอยู่ทิ้งสมอเฉยๆ น้อยลง ในปี 2561 ประมาณการอุปสงค์เติบโตร้อยละ 5.7 อุปสงค์จะมีอัตราเติบโตร้อยละ5 ที่ผ่านมาปี 2560 บริษัทเรือของยุโรปมีผกำไรโตขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ขณะที่บริษัทเรือในเอเชียยังกำไรไม่ดีเท่าไร ด้วยยุโรปมี ระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยแม่นยำกว่าเอเชีย ดังนั้น RCL จึงเน้นระบบคอมพิวเตอร์ของเราเป็นพิเศษ

ในปี 2560 เรามีแนวโน้มปริมาณขนส่งตู้สินค้า SOC ในสัดส่วนลดลง เรามีนโยบายขยาย ปริมาณขนส่งตู้สินค้า COC ให้มากขึ้น การขยาย COC ต้องมีตู้ของเราเอง เราบริหารตู้จำเป็นต้องมีระบบคอมพิวเตอร์มาบริหาร เมื่อรวมสินค้าทั้ง 2 ประเภท จะเห็นว่าในปี 2560 ดีขึ้นกว่าปี 2559 ระบบคอมพิวเตอร์เราใช้ได้แล้วเราสามารถเลือกสินค้าได้ดีกว่าเดิมขณะเดียวกันมีการจัดจำนวนเรือให้เหมาะสมกับสินค้าที่จะขนส่งเพิ่มขึ้น ทำให้ Utilization เพิ่มขึ้นจากการที่เราพยายามพัฒนาตัวเอง ดูผลประกอบการด้านภาพรวมของผลการดำเนินงาน

กลุ่มฯ มีรายได้ จำนวน 11,274.7 ล้านบาท ในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 สาเหตุหลักที่รายได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าระวางที่ปรับเพิ่มขึ้นทำให้มีรายได้ค่าระวางเพิ่มขึ้น จำนวน 614 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของรายได้การขนถ่ายสินค้า จำนวน 376 ล้านบาท การขายระวางเรือ 27 ล้านบาท รายได้จากการให้เช่าเรือออกไป จำนวน 208 ล้านบาท มีต้นทุนการเดินเรือ จำนวน 10,178.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 จากปี 2559 สาเหตุหลักมาจากการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายได้ดี โดยต้นทุนผันแปรสุทธิลดลง 553 ล้านบาท เช่นค่าใช้จ่ายการใช้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

เรือของบุคคลภายนอกลดลง 415 ล้านบาท เกี่ยวกับตู้สินค้าลดลง 172 ล้านบาท และอื่นๆ ลดลง 139 ล้านบาท ในณะที่ต้นทุนน้ำมันสูงขึ้น 531ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคาจำนวน 113 ล้านบาท มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 33.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43 การโอนกลับของราคาเรือปีนี้มีการโอนกลับ 291.2 ล้านบาท เกิดจากราคาเรือที่เพิ่มขึ้น การประเมินราคาของสถาบันที่ทำหน้าที่ประเมินราคาแล้วนำเสนอผู้สอบบัญชีเพื่อพิจารณา

มีกำไรจากการขายสินทรัพย์รวม 114.7 ล้านบาท เป็นการขายตู้สินค้าเก่า มีค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ลดลงร้อยละ 8จากปีก่อนหน้า มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/การร่วมค้า เรามีบริษัทร่วมค้าในอินเดีย บริษัทร่วมในเวียตนาม และลงทุนท่าเรือในแหลมฉบัง คิดเป็นจำนวนเงินรวม 99.7 ล้านบาท กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ จำนวน 743.4 ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนจำนวน 1,196.4 ล้านบาท ในปี 2559 ถือว่าดีขึ้นร้อยละ 162 กำไรสุทธิหลังภาษีเงินได้และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม จำนวน 533.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 139 เทียบกับผลขาดทุน จำนวน 1,374.7 ล้านบาท ในปี 2559

สินทรัพย์รวมของกลุ่มฯ ลดลงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับ ปี 2559 หนี้สินรวม ลดลงร้อยละ 4 ส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 8,923 ล้านบาท

เมื่อจบการรายงานแล้ว นายสุเมธ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม โดยมีผู้ถือหุ้นถามคำถามและกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

<u>นายสมควร เธียระสรานนท์ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: อยากให้ประเมินระดับความรุนแรงของสงครามการค้า ขอสหรัฐและจีน ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตและอาร์ซีแอลจะได้รับผลกระทบมากน้อยขนาดไหน และจะรับมืออย่างไร เพราะตั้งแต่มีข่าวช่วงปลายกุมภาถึงเมษายน ราคาหุ้นอาร์ซีแอลตกมาจาก 10 บาท เหลือ 6.90 บาทหายไปกว่า 30% ช่วงเดือนเดียวหายไป 30% ได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก และสอดคล้องกับดัชนีเซี่ยงไฮ้คอนเทนเนอร์ Index ที่ตกมาจาก 800 เหลือ 650 หายไป 20% ได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก

ตอบ: ตอนนี้ตลาดผันผวนและทุกคนก็ไม่รู้ว่าอะไรจะเกิดขึ้น แต่สิ่งหนึ่งที่ทุกคนรู้แน่แน่คือราคาน้ำมันที่โตขึ้นในเรื่อยๆ คนอาจจะเชื่อว่าค่าใช้จ่ายเราอาจจะเพิ่มขึ้น ก็เลยมีเหตุที่ทำให้ Index เพิ่มขึ้นส่วนราคาหุ้นผมก็ไม่รู้เหมือนกัน อยู่ที่พวกคุณหรือหุ้นที่ซื้อขายกัน ผมก็ไม่รู้เหมือนกันว่าทำไมมันขึ้นหรือลง

คำถาม: อยากทราบค่าระหว่างเรือต่อตู้ ต้นทุนต่อตู้ ประจำไตรมาสหนึ่งปี61

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ตอบ: ค่าระวางต่อตู้โตกว่า ปีที่แล้วเยอะ เพราะว่าค่าน้ำมันโตขึ้น ค่าระวางก็โตขึ้นเพียงแต่ว่า มันไล่กันไม่ทัน ถ้าเราเอาจำนวน revenue / Teu ที่ ไตรมาสที่1 สูงกว่าปีที่แล้ว ทั้งปีด้วย แต่ว่าค่าใช้จ่ายของน้ำมันมันโตขึ้น มันขึ้นแทบจะทุกวันเวลา

คำถาม: อยากทราบความคืบหน้าในการลงทุนเพิ่ม บริษัทบริหารท่าเรือ แหลมฉบังเฟสใหม่ บริษัทร่วมคือ TIPS ว่าเราจะได้มีโอกาสบริหารท่าเรือนี้เพิ่มขึ้นไหม

ตอบ: ท่าเรือแหลมฉบัง เราบริหารอยู่ท่าเรือเฟส 1 ก็คือท่าเรือ TIPS ท่า TIPS มีเวลาเหลืออีกสองปี ส่วนในเฟสสาม ก็คิดว่าจะประมาณปีหน้า จะประมูลกัน ถึงจะทราบว่าเป็นอย่างไร ตอนนี้วันที่สี่เดือนหน้าก็จะมีมาร์เก็ตซาวดิ้ง แล้วเราถึงได้ตัดสินใจได้ว่าเราจะเอาไปลงหรือไม่ลง หรือไม่แค่ไหน แต่เฟสสาม จะเสร็จทำงานไปได้อีกไม่น้อยกว่าเจ็ดปี คิดว่าผลกระทบตรงนี้คงอีกไกล

<u>ผู้ถือหุ้นคนที่ 2</u>

คำถาม: สอบถาม คุณสุเมธว่าอาร์ซีแอลมีบริษัทโลจิสติกส์ด้วยใช่ไหมคะ. ตอนนี้เป็นอย่างไรบ้าง ในธุรกิจอันนี้แล้วก็ เป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของอาซีแอลทั้งหมด

ตอบ: ธุรกิจโลจิสติกส์ตอนนี้ เราก็ทำเป็นเรื่องเป็นราวมากขึ้น ต้องเข้าใจก่อนนะว่า ธุรกิจโลจิสติกส์นี้แบ่งออกเป็นหลายประเภท ก็ควรจะทราบว่าบริษัทโลจิสติกส์ในเมืองไทย มีเป็น 1000 บริษัท ซึ่งแต่ละบริษัทมี Business Model หรือวิธีการทำธุรกิจ ที่แตกต่างกัน เราก็พยายามเลือกทำในสิ่งที่เราถนัด โปรเจ็คท้ายสุด เราพยายามจะทำเป็นโปรเจ็คไป โดยท้ายสุดเราได้รับการขนสินค้าไปมัลดีฟ เป็นจำนวนหนึ่ง คือเราต้องเอาเรือของเราวิ่งเป็นพิเศษ เพื่อขนสินค้าโปรเจ็คนี้ ไปยังท่าเรือมัลดีฟ ก็ทำจบแล้ว เรากำลังจะหาโปรเจคแบบนี้ต่อไป ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ธรรมดา ที่เราทำกันมาอยู่ตลอดเวลา ในเมืองไทยและเมืองจีน ก็ไปเรื่อยๆ ยังเป็นเปอร์เซ็นต์ที่ไม่มากนะครับ แต่เรากำลังจะโตด้านนี้

คำถาม: ที่ประเทศไทยจะทำรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมต่อกับประเทศจีน ไม่ทราบว่ามีผลกระทบกับอาร์ซีแอลด้วยหรือเปล่า

ตอบ: ผมคิดว่าคิดกันให้ชัดๆ เลยว่ารถไฟจะขนสินค้าสองประเภทคือประเภทที่หนึ่งผู้โดยสารอันที่สองคือสินค้ารถไฟความเร็วสูงเหมาะสำหรับผู้โดยสารไม่ใช่สินค้าสินค้าไม่ต้องการความเร็วสูงฉะนั้นเวลานี้เท่าที่ผมทราบรถไฟความเร็วสูงจากจีนเมื่อมาถึงหนองคายจะแยกสินค้าออกเป็นสองส่วน ส่วนที่หนึ่งผู้โดยสารที่จะอยู่ในรถไฟความเร็วสูงเหมือนเดิม อันที่สองสินค้าจะแยกเข้าสู่ระบบของรถไฟไทย. ระบบของรถไฟไทยและรถไฟจีนมันต่างกันที่ว่ารถไฟไทยเป็นแค่ที่แคบและมีเครือข่ายทั่วประเทศไทย รถไฟจีนขนเฉพาะผู้โดยสารและต้องการขนเฉพาะผู้โดยสารจากจีนไปสิงคโปร์เป็นหลักฉะนั้น ผู้โดยสารที่มาลงในเมืองไทย ผมว่าเป็นส่วนหนึ่งของทั้งหมดเราก็เฉพาะส่วนสินค้าไม่ใช่ผู้โดยสารเพราะเราไม่เกี่ยวกับผู้โดยสารส่วนสินค้าผมคิดว่ามันยังไกลมากเหลือเกินที่จะรู้ว่าสินค้าจากจีนมาไทยและจากที่ย้ายเข้า มาสู่ระบบรถไฟไทยแล้วจะเป็นอย่างไรบ้างแล้วที่แน่แน่ที่สำคัญที่สุดที่ยังเจอคือระบบศุลกากรของไทยตอนนี้ยังไม่ค่อยเอื้ออำนวยเท่าไหร่ เพราะมีความลำบากยากเข็ญอีกเยอะต้องคุยกันอีกเยอะเรื่องนี้ยังไกลตัว

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

วาระที่ 3: ค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2560 และปี 2561

ดร.จำลอง อติกุล รายงานว่า วาระที่ 3 นี้มี 2 ลำดับ

ลำดับแรกเพื่อทราบค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2560 ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2560 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 8 คน กรรมการบริษัทฯ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ได้ปฏิบัติหน้าที่ตลอดปี 2560 สมควรได้รับค่าตอบแทนมาตรฐานรายปี รวมทั้งสิ้น 5,400,000 ล้านบาท เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 26 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2548 ตามรายละเอียดในเอกสารแนบหมายเลข 2 ซึ่งได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมกับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และได้เปิดเผยค่าตอบแทนกรรมการฯ เป็นรายบุคคลในรายงานประจำปี 2560 ภายใต้หัวข้อ "การกำกับดูแลกิจการ"

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ได้พิจารณาการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการฯ เปรียบเทียบกับผลสำรวจค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2556 ที่ได้ดำเนินการสำรวจโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และมีความเห็นว่า ค่าตอบแทนมาตรฐานตามที่ได้รับอนุมัติเมื่อปี 2548 เป็นจำนวนที่เหมาะสมหากเทียบกับความรู้ ความสามารถ และขอบเขตความรับผิดชอบในฐานะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการ อาร์ ซี แอล ได้รับค่าตอบแทนมาตรฐาน หรือค่าตอบแทนประจำเพียงอย่างเดียว และเป็นรายปีหลังจากบริษัทฯ รายงานผลประกอบการต่อผู้ถือหุ้นแล้ว กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยไม่ได้รับเบี้ยประชุม นอกจากค่าตอบแทนประจำรายปี คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาลมิได้พิจารณาเสนอสิทธิประโยชน์อื่นๆ เพิ่มเติมให้กับกรรมการบริษัทฯ ด้วยเห็นว่าผลประกอบการของบริษัทฯ ไม่เอื้ออำนวย ลำดับแรกสำหรับปี 2560 และขอกล่าวถึงปี 2561 ต่อเลย

ลำดับที่สองเพื่อพิจารณาคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าคอบแทน ได้รับมอบหมายภารกิจเพิ่มเติมในเรื่องธรรมาภิบาล และได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็น คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1 / 2561 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 ได้พิจารณามีมติให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาลจำนวน 50,000 บาทต่อปีต่อท่าน มีผลตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

งดออกเสียง 0 เสียง คิดเป็นร้อยละ 0.00

ที่ประชุมรับทราบรายงานค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2560 และมีมติที่ประชุมด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2561เป็นต้นไป

วาระที่ 4: พิจารณาอนุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณางบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ที่ผ่านการรับรองของผู้สอบบัญชี และได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้า ในหมวด "งบการเงิน" ของรายงานประจำปี 2560 ซึ่งส่งพร้อมให้กับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และเปิดโอกาสให้ผู้ประชุมซักถาม มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

<u>นายสุริยนต์ จิตราภัณฑ์ ผู้รับมอบฉันทะ</u>

คำถาม: สอบถามงบกระแสเงินสดหน้า 92 หัวข้อกระแสเงินสดจากการลงทุนฟ เงินล่วงหน้าสำหรับต่อเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 288,000,000 จากปี 2559 ซึ่งไม่มี เข้าใจว่าเป็นการสั่งต่อเรือใหม่ รบกวนช่วยชี้แจงนิดนึงว่าตัวนี้จริงๆแล้ว เรือที่เราสั่งต่อทั้งหมดกี่ลำ แล้วเราเต็มจำนวนเงินนี้ถึงปีไหน

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) เรามีการต่อเรือทั้งหมดสี่ลำโดยที่ เรือเราเรียกว่าลำที่ 1 ลำที่ 2 เราได้สั่งต่อไว้ตั้งแต่ปี 2558 แต่เนื่องจากว่าเราสั่งต่อเรือเราต้องเราต้องจ่ายก่อน 10% แรกและหลังจากนั้นงวดที่สองอีก 10% และหลังจากนั้นจ่ายไปอีก 5% ที่เหลือไปจ่ายตอนรับเรือเลย โดยที่จะใช้เงินกู้จากแบงค์พร้อมกับเงินของเราอีก 75% เพราะฉะนั้นเมื่อปี 2015 เรามีต่อเรือขึ้นไป 2 ลำแต่เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจไม่ดีเราก็เลย ขอดีเลย์การต่อเรือไป เพราะฉะนั้นก็เลยต้องมีการมาจ่ายชำระในปี 2017 สำหรับเรือNB1, NB2 ในขณะเดียวกันเราก็มีการตัดสินใจต่อเรือเพิ่มลำที่ 3 ลำที่ 4 เมื่อปีที่แล้ว ทำให้เราต้องมีจ่ายชำระเงิน 10% สำหรับเรือNB 3, NB 4 ในปี 2017 เพราะฉะนั้นก็เลยจะเห็นในงบการเงิน ว่าเป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือทั้งหมด 4 ลำ

คำถาม: NB 1,2,3,4 เข้าใจว่าปัจจุบันยังไม่ได้รับเรือเข้าฟีดถูกไหมครับ

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ยังค่ะ

คำถาม: ผมขอไทม์ไลน์ NB 1,2,3,4 จะเข้าเมื่อไหร่

ตอบ: 1, 2 จะเป็นครึ่งหลังของปีนี้ 3, 4 ก็เป็นประมาณกลางปีหน้า เรือสี่ลำนี้เหมือนเป็นฝาแฝด ทั้ง 4 ลำ

คำถาม: ตัวโปรเจ็คชั่นที่ท่านทำเอาไว้สำหรับเรือสี่ลำ ที่กำลังจะเข้าฟีด คาดว่าผลตอบแทนจากการลงทุนในส่วนของเรือสี่ลำที่คิดไว้ประมาณกี่เปอร์เซ็นต์เนื่องจากว่าราคาค่าระวางเรืออย่างที่ท่านแจ้งเมื่อสักครู่ว่ามันแวริ่มาก ผมไม่แน่ใจว่าถ้าเราเอาเรือทั้งสามสี่ลำนี้เข้าฟีดปุ๊บ มันจะโอเวอร์ซัพพลายในตลาดเกินไปหรือเปล่าเพราะว่าปัจจุบันระวางเรือที่เรามี ในฟีดเรือทั้งหมดที่เรามีcapacity ก็ยังไม่ถึงขนาดเต็ม ถึงขนาดจะต้องเอาเรือเข้ามาประจำการในช่วงปีหน้านี้รบกวนชี้แจงครับ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ตอบ: คือเรือที่ต่อขนาดนี้เป็นเรือที่ต้องการมากครับเป็นเรือที่วิ่งระหว่างกรุงเทพไปเมืองจีนหรือประเทศในอาเซียนทั้งหมดซึ่งตลาดนี้มีแต่โตวันโตคืน ปัจจุบันนี้เราอีกอย่างอยากจะเริ่มเซอร์วิสใหม่แต่ไม่มีเรือ

คำถาม: เมื่อกี้ท่านยังชี้แจงว่าตลาดจีนมันดรอปลงเนื่องจากตัว Scrap ตัวกระดาษและอื่นๆ มันถูกกระจายไปอยู่ประเทศอื่นทีนี้ตัวระวางเรือ ที่จะใช้มันจะลดลงมั้ย ซึ่งผมกังวลว่าถ้าเอาเรือเข้าฟีด แน่นอนว่าเราเจอแน่แน่คือการตัดค่าเสื่อมของเรือ ณ วันแรกที่เข้าฟีดก็โดนทันที ประเด็นคือว่าถ้าเราหารายได้ไม่ cover ค่าใช้จ่ายนี้เนี่ย หมายถึงจะทำให้เราติดลบในงบปีนั้น ซึ่งจะกลับมาทำให้ไม่สามารถปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้อีกรอบ

ตอบ: สมมุติฐานของคุณถูกครึ่งเดียวว่าที่เรือมาแล้วจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมถูกต้องแต่ก็มีรายได้เพิ่มเติมที่ว่าประเทศจีนนั้นไม่ใช่จีนค้ากับไทยอย่างเดียว แต่ค้ากับทั้งโลก ตัวที่ลดลงของจีนคือระหว่างจีนกับสหรัฐอย่างที่ผมเรียนว่าพวกเศษกระดาษนี่อาจจะต้องมาที่อาเซียนพอถึงอาเซียนเสร็จรีไซเคิลเสร็จก็ต้องกลับไปจีนก็ต้องใช้เรือขนาดนี้แหละครับ

คำถาม: 4 ลำนี้ size เรือขนาดไหนครับ

ตอบ: 1,700 ตู้

คำถาม: เดดเวทตัน

ตอบ: ประมาณ 30,000 ได้

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2560

วาระที่ 5: พิจารณาอนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึง รายงานผลการดำเนินงานในรอบปี 2560 ที่ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบแล้วในวาระที่ 2 ซึ่งบริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิจำนวน 533.3 ล้านบาท ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2561 ได้มีมติให้จ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เงินปันผลต่อหุ้น 0.1 บาท จำนวนหุ้นรวม 828,750,000 หุ้น รวมจำนวนเงินปันผลทั้งสิ้น 82,875,000 บาท สัดส่วนการจ่ายเงินปันผล 15.54% โดยให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานโยบายการจ่ายเงินปันผลและข้อมูลการจ่ายเงินปันผลเปรียบเทียบปี 2557 -2559 แสดงไว้ในเอกสารแนบหมายเลข 3 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

<u>นายเมธี อันอดิเรกกุล ตัวแทนจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย</u>

คำถาม: 10% นี่ปีที่แล้วเรามีกำไรใช่ไหมครับ คือเรามีนโยบายปันผลว่าไม่ต่ำกว่ากี่% ของกำไรลักษณะนี้มีไหมครับ

ตอบ: ปีที่แล้วเราขาดทุนนะครับปีนี้เรากลับมามีกำไรอีก นโยบายเดิมก็คือจ่ายเงินปันผลไม่เกินร้อยละ 50 ของเงินกำไร

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

วาระที่ 6: พิจารณาเลือกตั้งคณะกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้แจ้งผู้ถือหุ้นถึง ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 29 ในการประชุมสามัญประจำปี กรรมการจำนวนหนึ่งในสามต้องออกจากตำแหน่ง และกรรมการที่ออกจากตำแหน่งนั้น จะเลือกตั้งให้รับตำแหน่งอีกวาระก็ได้

ในปี 2561 มีกรรมการที่ออกจากตำแหน่ง 3 ท่าน ดังนี้

ดร.จำลอง อติกุล	ประธานกรรมการ
นายอมรศักดิ์ นพรัมภา	กรรมการอิสระ
นายสุเทพ ตระนันทสิน	กรรมการ

ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1 / 2561 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 ได้พิจารณาความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล และมีมติให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งกรรมการลำดับที่ 1 2 และ 3 กลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระ ดังนี้

ดร.จำลอง อติกุล	ประธานกรรมการ
นายอมรศักดิ์ นพรัมภา	กรรมการอิสระ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

นายสุเทพ ตระนันทสิน กรรมการ

ข้อมูลเบื้องต้นของกรรมการที่ครบวาระต้องออกจากตำแหน่งและได้รับการเสนอชื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระ มีรายละเอียดอยู่ในเอกสารแนบหมายเลข 4 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาลได้พิจารณากรรมการและผู้ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการใหม่แล้ว มีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ และตามนิยามกรรมการอิสระ ทุกท่านเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์และความชำนาญในสาขาต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของกลุ่มฯ เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามและขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติเป็นรายบุคคล มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

<u>นายเมธี อันอดิเรกกูล ตัวแทนจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย</u>

คำถาม: ขอถามเรื่องกรรมการอิสระมีวาระต่ออายุ 9 ปี ท่าน อมรศักดิ์ นพรัมภา อยู่กับเราตั้งนานท่านช่วยทางด้านไหนของเราเกี่ยวกับบริษัท เราจะมีกำหนดระยะเวลาไหมครับว่าจะมีถึงเมื่อไหร่

ตอบ : ทางบริษัทก็จะพิจารณาโดยตามข้อเสนอแนะของทางตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแต่ว่าเราก็ต้องดูความพร้อมและการที่จะหาบุคคล ทดแทนในตำแหน่งต่างๆ ที่มีความรู้ทางด้านการเดินเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการเรือเดินคอนเทนเนอร์อย่างไรก็ตามเราในฐานะที่เป็นบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ก็จะพิจารณาหลักเกณฑ์ที่ตลาดออกมาและถ้าเราทำได้ภายในกฎเกณฑ์อย่างไรก็จะเรียนให้ทราบต่อไป

6.1 ดร.จำลอง อติกุล

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

6.2 นายอมรศักดิ์ นพรัมภา

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,948	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	10	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

6.2 นายสุเทพ ตระนันทสิน

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ดร.จำลอง อติกุล ได้สรุปว่า ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเอกฉันท์เลือกให้ ดร.จำลอง อติกุลเป็นประธานกรรมการ และนายสุเทพ ตระนันทสินเป็นกรรมการ และที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน เลือกให้ นายอมรศักดิ์ นพรัมภา เป็นกรรมการอิสระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้ขอบคุณผู้ถือหุ้นที่ให้ความไว้วางใจด้วยการเลือกตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งและกรรมการใหม่ทำหน้าที่แทนกรรมการที่ครบวาระ

วาระที่ 7: พิจารณาเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างอยู่

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึงที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1 / 2561 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 ได้พิจารณาความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ในการเสนอชื่อนายชาลี ชู เป็นกรรมการใหม่แทนตำแหน่งที่ว่างอยู่ ด้วยมีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์และความชำนาญในธุรกิจสายเรือ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของกลุ่มฯ เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามเพิ่มเติม จึงขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติดังนี้

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ดร.จำลอง อติกุล ได้สรุปว่า ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเอกฉันท์เลือกให้ นายชาลี ชูเป็นกรรมการคนใหม่ ดังนั้นในปี 2561 นี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และกรรมการบริหาร 5 ท่าน รวม 9 ท่าน

วาระที่ 8: พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึงที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 38 วันที่ 28 เมษายน 2560 ได้มีมติแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือนางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน ผู้สอบบัญชีรับ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

อนุญาตเลขที่ 4563 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอนด์ แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยคนใดคนหนึ่งในสองคนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ สำนักงาน เอ. เอ็ม.ที. แอนด์ แอสโซซิเอท และกำหนดค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2560 เป็นจำนวน 1,539,000 บาท

สำหรับปี 2561 นี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและเสนอแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวดรณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอนด์ แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยคนใดคนหนึ่งในสี่คนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ สำนักงาน เอ. เอ็ม.ที. แอนด์ แอสโซซิเอท

ในกรณีที่ผู้สอบบัญชีดังกล่าว ข้างต้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที.แอสโซซิเอท จัดหาผู้สอบบัญชีรับอนุญาตอื่นของสำนักงานทำหน้าที่ตรวจสอบบัญชีและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ แทนผู้สอบบัญชีดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้น ไม่มีความสัมพันธ์ และ / หรือส่วนได้เสียกับบริษัท บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด และไม่ได้สังกัดสำนักงานเดียวกันกับผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยในต่างประเทศ ค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2561 ดังมีรายละเอียดตามเอกสารแนบหมายเลข 5 ซึ่งได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม สรุปได้ดังนี้

	ค่าสอบบัญชี (บาท)	
	ปี 2561	ปี 2560
ค่าตรวจสอบงบการเงินประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	660,000	630,000
ค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส	840,000	789,000
ค่าสอบทานงบการเงินรวมเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐอเมริกา	0	120,000
รวมทั้งสิ้น	1,500,000	1,539,000

เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

<u>พรทิพย์ จันทรธีรพจน์</u>

คำถาม: ไม่ทราบว่าทางอาร์ซีแอลใช้บริษัทเอเอ็มทีมากี่ปีแล้วในการตรวจสอบบัญชี

ตอบ: ใช้มาพักหนึ่งแล้วอย่างน้อยสองสามปีแล้ว

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: คือในความคิดเห็นของดิฉันเองทางอาร์ซีแอลไม่มีนโยบายที่ที่จะเปลี่ยนผู้สอบบัญชีบ้างหรอคะ เพื่อที่จะให้บริษัทตรวจสอบอื่นมาตรวจสอบมันจะได้ความถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น เพราะเราจะได้ไม่ต้องไปผูกอยู่ที่ผู้ตรวจสอบบัญชีที่บริษัทเดียวเพราะว่าการตรวจสอบของแต่ละบริษัทก็จะมีวิธีการตรวจสอบที่แตกต่างกัน

ตอบ: ความจริงแล้วเราก็ได้เปลี่ยนผู้สอบบัญชีเมื่อก่อนก็เป็นบริษัทอื่นและมาเป็นเอเอ็มที เมื่อประมาณ 5 ปีมานี้คณะกรรมการก็ได้พิจารณาความเหมาะสมในบางครั้งก็ต้องอาศัยexpertise ของผู้สอบบัญชีที่จะมีความรู้ความเข้าใจในกิจการของเราหรือไม่และกิจการการขนส่ง ตู้คอนเทนเนอร์เป็นกิจการที่สลับซับซ้อนต้องมีผู้ที่เชี่ยวชาญทางด้านนี้จริงๆแต่จะรับข้อสังเกตของผู้ถือหุ้นไว้

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ดิฉันขอเรียนชี้แจงเพิ่มเติมว่าในเมืองไทยเนี่ยงบการเงินรวมและงบการเงินในประเทศไทยเราใช้เอเอ็มทีแต่ในขณะเดียวกันงบการเงินของบริษัทที่ดำเนินการกับฟีดเดอร์หรือบริษัทของเราในสิงคโปร์ก็มีการใช้ อี & วาย เพราะฉะนั้นเนี่ย มีการใช้ผู้สอบบัญชีไม่ใช่แค่เอเอ็มทีเพียงเจ้าเดียว

<u>นายเมธี อันอดิเรกกุล ตัวแทนจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย</u>

คำถาม: ที่บอกว่าทางต่างประเทศใช้อีกบริษัทแล้วจริงๆเราทำไมไม่ใช้บิ๊กโฟร์หรือ บริษัทเดียวกันแล้วก็มีการเปลี่ยนแปลงอาจจะ 3 ปีครั้ง. ที่มองว่าเป็นความสามารถเฉพาะด้านผมกลับมองว่าคือความที่มันเฉพาะด้านผมเชื่อว่าออดิทเฟิร์มอินเตอร์เนชั่ลแนลต่างๆทั้งหลาย เขาสามารถตรวจได้ทั้งนั้นถ้าจะบอกว่า เป็นธุรกิจเฉพาะแล้วทำให้ต้องใช้บริษัทนี้ก็ไม่น่าจะใช่ ประเด็นที่สองก็คือน่าจะมีการประมูลกันบ้างระหว่างผู้สอบบัญชีด้วยกันว่าบริษัทไหนมีข้อเสนอที่ดีกว่าเพราะจริงๆแล้วบริษัทตรวจสอบบัญชีผมเข้าใจว่าไม่ว่าจะเป็นบริษัทอินเตอร์เนชั่ลแนลหรืออะไรก็ตามน่าจะ ตรวจได้ทุกธุรกิจ ความยากง่ายเพียงแต่ว่าจริงๆก็จริงอย่างที่ท่านผู้ถือหุ้นที่ถามว่าอาจจะต้องมีการเสนอจากบริษัทอื่นบ้างหรือบริษัทที่ลิงค์กับบริษัทแม่ก็ได้ที่ใช้บริษัทตรวจสอบบัญชีอินเตอร์เนชั่นแนล

ตอบ: ผมขอรับข้อสังเกตจากผู้ถือหุ้น

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 109 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 514,001,958 เสียง

เห็นด้วย	514,001,958	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ที่ประชุมมีมติคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2561 รวมทั้งสิ้น 1,500,000 บาท

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ดร.จำลอง อติกุล เรียนให้ที่ประชุมทราบว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้ 3,000 ล้านบาท ตามที่ได้มีการอนุมัติไว้เมื่อประชุมสามัญผู้ถือหุ้นวันที่ 28 เมษายน 2558 ขอขอบคุณในการอนุมัติเครื่องมือในการบริหารต้นทุนทางการเงิน เมื่อมีภาวะที่เอื้ออำนวยและมีการใช้เครื่องมือนี้เมื่อไร จะเรียนให้ทราบในการประชุมครั้งที่มีการใช้เครื่องมือนี้

เมื่อจบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นทั้งหมดแล้ว มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

<u>นายสุริยนต์ จิตราภัณฑ์ ผู้รับมอบฉันทะ</u>

คำถาม: จะขอเป็นความรู้เกี่ยวกับงบการเงิน ตัวเลขมันแตกต่างกันอย่างชัดเจนระหว่างปี 2559 กับปี 2560 ในส่วนขององค์ประกอบส่วนอื่นของผู้ถือหุ้นในส่วนของ Equity วันนี้ทำไมตัวเลขมันทิ้งแตกต่างกันมากในปี 2559 มี 474,000,000 เพราะปี 2560 มันติดลบทันที 300 กว่าล้านมันก็ลงเกือบ 100% เต็มรบกวนชี้แจงครับ

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) อันนี้เป็นงบไทยบาทแต่จริงๆแล้ว Functional Currency เงินหลักของอาร์ซีแอลที่ใช้ในการดำเนินงานคือดอลล่าร์สหรัฐรบกวนเปิดไปหน้า 140 เห็นว่าในบรรทัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่จริงๆ แล้วคุณสุเมธได้ชี้แจงไปจะเห็นว่าในงบไทยของผู้ถือหุ้นได้มีการลดลงจาก 9,250,000,000 เมื่อปี 2559 เหลือเพียง 8,923,000,000 ในปี 2560 ซึ่งจริงๆแล้วการลดลงเกิดจากการแปลงค่าของอัตราแลกเปลี่ยนถ้าดูในงบหน้า 140 ซึ่งเป็นงบดอลล่าร์สหรัฐจะเห็นว่าส่วนของผู้ถือหุ้นเนี่ยจริงๆ แล้วเป็นการเพิ่มขึ้นจาก 257,000,000 เป็น 273,000,000 แต่วิธีการแปลงค่าจากฟังก์ชันนอล จากงบที่ใช้ ดอลล่าร์สหรัฐงบไทยเราใช้วิธีการว่าเอาอัตราแลกเปลี่ยนณ ปีนั้นนั้นคูณ ฉะนั้นเมื่อปี 2559 อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างหนึ่งดอลล่าร์สหรัฐต่อไทยบาทอยู่ที่ 35.86 เพราะฉะนั้นคูณออกมา ในขณะที่งบของปี 2560 เนี่ยอัตราแลกเปลี่ยนอยู่ที่ 32.58 พอคูณมาเป็นงบไทยส่วนของผู้ถือหุ้นซึ่งจริงๆแล้วยูเอสดอลล่าร์มีมากกว่าจะถูกกระทบ ผลต่างระหว่างอัตราแลกเปลี่ยนของ2 ปีเพราะฉะนั้นส่วนต่างมันก็เลยบันทึกอยู่ไว้ในองค์ประกอบอื่นๆของส่วนของผู้ถือหุ้น

คำถาม: กำลังจะบอกว่าตัวเลขตัวนี้ผลต่างเป็น different exchange ระหว่างฟอร์เร็กส์

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ใช่ค่ะ ระหว่างการแปลงค่างบดอลล่าร์สหรัฐเป็นงบไทยบาทโดยอัตราแลกเปลี่ยนที่ต่างกันระหว่าง2 ปี

คำถาม: ไม่ใช่เงินที่จ่ายออกไปจริงๆใช่ไหมครับ

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ไม่ใช่ค่ะ

คำถาม: นั่นหมายถึงว่าปีหน้าถ้าเกิดอัตราแลกเปลี่ยนอ่อนตัวลงหมายถึงไทยบาทอ่อนตัวลงหมายถึงว่าเงินตัวนี้จะกลับเข้าสู่บัญชีอีกรอบ

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ถ้าเกิดสมมุติว่า อัตราแลกเปลี่ยนดีขึ้นคือไทยบาทอ่อนตัวลงตัวนี้ก็จะมีการเปลี่ยนแปลงไป

คำถาม: ก็จะบันทึกออกมาเป็นบวก

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ควรจะเป็นบวก

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: ตัวเลขที่จะทำให้ Square ออกมาเป็นศูนย์คือตอนนี้มันเป็นลบเมื่อปีที่แล้วเป็นบวกถูกไหมครับมันจะมีค่าหนึ่งจากลบวิ่งขึ้นมาให้เป็นบวกมัน จะต้องผ่านตัวเลขที่เป็นศูนย์ก่อน นี้ตัวเลขศูนย์อัตราแลกเปลี่ยนควรจะอยู่ที่เท่าไหร่ครับ

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) ขอเรียนว่าโอกาสที่จะเป็นศูนย์ มันอาจจะยากนิดหนึ่งเพราะในการแปลงค่าบริษัททีอาร์ซีแอลใช้ทำงบการเงินรวมไม่ใช่มีแค่ currency เดียว เพราะฉะนั้นก็จะมีทั้งไชน่าหยวนและอื่นๆ

คำถาม: แต่ส่วนใหญ่อัตราแลกเปลี่ยนมันจะรอกันถ้าเกิดว่ายูเอสอ่อนเมื่อเทียบกับไทยบาทนั่นหมายถึงว่าตัวยูโรก็จะอ่อนตามไปด้วยหรือตัว แจแปนนิสเยน ก็จะอ่อนตามไปด้วยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นอย่างนั้นครับที่นี้ผมอยากจะทราบว่าในจุดที่ทิกเกอร์พ้อย จะขึ้นมาเป็นบวกเราให้ดูอัตราแลกเปลี่ยนที่เท่าไหร่

ตอบ: (โดยคุณนาถฤดี) จริงๆเราไม่เคยไม่เคยลองคิดตรงนี้แต่ส่วนใหญ่สมมติไทยบาทอ่อนลง ก็จะทำให้งบไทยดีขึ้น

คำถาม: ดูจากฟีดของกองเรือ. มีอยู่ประมาณ 30 กว่าลำแล้ว มีการเช่าเรือประมาณ 10 กว่าลำอายุเรือโดยเฉลี่ยประมาณ 17 ปี จะเรียนถามเกี่ยวกับกองเรือกองนี้ถ้าเราเอาเรือ 4 ลำเข้ามาประจำฟีด เรือปัจจุบันที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปีลงมามีอยู่ประมาณ 2 ลำ ทีนี้ถ้าเราประจำฟีดอายุเฉลี่ยของเราก็จะลดลงถูกไหมครับ คำถามคือว่ากองเรือเหล่านี้ปัจจุบันตกลงว่าตัวเลขสุทธิจริงๆมีทั้งหมดกี่ลำที่ประจำฟีด มันยังเป็น 30 กว่าลำ เพราะมีทั้งเรือเช่าเข้ามาด้วยและเรือที่เราปล่อยเช่าไปด้วยเรือประจำฟีดทั้งหมดกี่ลำกันแน่

ตอบ: ปัจจุบันมี 38 ลำ อายุเฉลี่ยอย่างที่กล่าวมาถูกต้อง ตอนนี้มีสักครึ่งฟีดคือประมาณ 20 กว่าลำ ที่เราเอามาใช้ทำการเอง

คำถาม: Capacity ของเรือทั้งฟีด ประมาณกี่เปอร์เซ็นต์

ตอบ: Capacity จำนวนตู้ ประมาณ 60% ที่เราเช่ามาเพราะมีจุดประสงค์เป็น economy of scale เค้าพยายามจะลด unit cost เราไปเช่าเรือใหญ่ขึ้นมาเพื่อไปใช้บริการร่วมกับคู่ค้า อันนี้เป็นจุดประสงค์ที่เราเช่าเขามา โดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 3000 ทีอียู ขึ้นไปที่เราเช่าออกเพราะว่าเป็นเรือที่เราไม่ต้องการที่เรามาวิ่งในสายเรือเราซึ่งเราปล่อยเช่าไปแล้วเราคำนวณแล้วการปล่อยเช่าไปมันจะมีรายได้มากกว่ามาวิ่งเอง

คำถาม : ขอความรู้เรื่อง Feed management ว่าการจัดการเรือของท่าน เรือใหญ่ควรจะวิ่งอย่างไรเรือเล็กควรจะวิ่งอย่างไรระหว่างอะไรกับอะไรเพราะเรือของเราเข้าใจว่าวิ่งทั่วโลก หรือว่าในเอเชียเป็นหลัก ผมยังไม่ชัวร์กับตรงนี้ ดูจากคำที่ท่านอธิบายตอนวาระสองส่วนใหญ่จะวิ่งในเอเชียเป็นหลักวิธีการจับฟีดของท่านมีวิธีอย่างไรบ้างครับ

ตอบ: การจัดฟีดของเราขึ้นอยู่กับ การที่เราวางแผน มันมีสองแบบ ระหว่างที่เราวิ่งระยะทางใกล้ๆ ยกตัวอย่างง่ายง่ายอย่างกรุงเทพสิงคโปร์พม่ากรุงเทพสิงคโปร์ไปอินโดนีเซียส่วนใหญ่เราจะใช้เรือของเราเองซึ่งเป็นเรือของเราขนาดประมาณ 1000 ถึง 2000 ทีอียู บางทีลำเล็กอย่างที่เรามีอยู่ 600 ทีอียูเราก็วิ่งของเราอีก 3 ลำวิ่งลิ้งค์ระหว่างเซ้าท์ไทยแลนด์ก็คือสงขลา ไปฮ่องกงไปไต้หวันแล้วก็กลับมาที่เขมรแล้วก็ไปสงขลามันก็มีหลายสาย ชุดเล็กเราก็มีเอามาวิ่งเอง ชุดใหญ่ๆส่วนใหญ่เราจะเช่ามา วิ่งระหว่างนอร์ทเอเชีย ลิงค์มาสิงคโปร์ไปอินเดียหรือว่าไปตะวันออกกลาง

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: เรือไซด์ขนาดนี้ ควรจะวิ่ง ระหว่างไหนถึงไหนหมายถึงระยะทางที่วิ่งเพราะโดยปกติเรือที่เล็กจะวิ่งไกลไม่ได้ ถ้าเป็นรายใหญ่จะวิ่งระหว่างมหาสมุทรได้ ไม่ทราบว่าวิธีการการจับฟีดของอาร์ซีแอล. ว่าจะใช้เรือประเภทไหนในรูทตั้งไหนมันจะมีวิธีการอยู่ว่าท่าเรือเดทเวทตันขนาดนี้ไปวิ่งระยะทางไกลมันจะไม่คุ้ม มันต้องเป็นไซด์ใหญ่มากกว่านี้ถึงจะคุ้มค่าจะทำให้เกิดอีกeconomy of scale ให้มากที่สุด อยากขอเป็นความรู้ขอให้ชี้แจงประดับตัวครับ

ตอบ: อย่างที่คุณกล่าวมานั้นถูกต้องลำเล็กๆส่วนใหญ่จะวิ่งช็อตซีรัน แต่บางครั้งมันก็ไม่แน่เสมอไปอย่างบางครั้งที่เราวิ่งแค่สิงคโปร์ พอร์ตกลาง ปีนังแทนที่เราจะใช้เรือประมาณ 1000 ทีอียูหรือต่ำกว่านั้นแต่เนื่องจากดีมานด์ของสินค้าและเรื่องสปีด มันเหมาะสมเราก็วิ่งใช้เรือ 1700 ทีอียูก็เป็นไปได้ ในขณะเดียวกันสิงคโปร์ไปเวียดนามปกติเราเคยวิ่งแรกๆ ใช้ประมาณ 1000 ทีอียู ตอนนี้เราก็ใช้ 1700 ทีอียู เล่นอยู่กับดีมานด์ของตลาดซึ่งเรามีการวางแผน เราเรียกว่าเหมือน Planning unit ฝ่าย Commercial ต้องการขนาดไหนอะไรจะร่วมกับคู่ค้า ถ้าเรามีเรือที่เหมาะเราก็เอาเรือของเราใช้ แต่ถ้าเป็นเรือสายยาวๆ ที่ว่าต้องการ economy of scale เราก็ไปเช่าเรือตัวใหญ่เขามา มันขึ้นอยู่กับการวางแผนว่า เราเอาไปวิ่งแล้วมันเหมาะสมแล้วมันทำรายได้หรือกำไรได้มันก็ไม่แน่เสมอไปครับ

<u>คุณบุญเปี่ยม เอี่ยมรุ่งโรจน์ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: เรามีแค่ capacity ประมาณ 79,000 ทีอียู ใช่มั้ยครับ

ตอบ: ครับ ใกล้เคียงครับ

คำถาม: ยอดที่เราขายได้ประมาณ 1.9 ล้าน ใช่ไหมครับเอกสาร จากยอดตู้ คือจะถามว่าอันนี้มันเต็มหรือยังสมมุติว่าถ้าผมจะดูจะเอา 1.9 มาหารด้วย 80,000 มันก็จะได้ประมาณ 22 23 24 เท่าของcapที่เรามี แต่ว่าเราutilize ด้วย 22 เท่าของแคปที่เรามี ดีไม่ทราบว่าคุณสุเทพ มีตัวเลขเช่นเราเคยทำได้ถึง 30 ภาวดีมาตอนนี้มัน 22 24 ใช่แล้วหรือเทรนของมันครับ

ตอบ: ขึ้นอยู่กับที่เราดีพลอยเม้นเพราะบางทีบางเซอร์วิสเรามีเรียกว่าดับเบิ้ลดิป พอร์ตทูพอร์ต ดับเบิ้ลดิป ทริปเปิ้ลดิป ถ้าพอร์ตคอลที่เราดีพลอยออกไป ทำให้เห็นว่า capacity ที่เรามีเท่านี้แต่เรา carry ได้มาก ก็ไม่เสมอไปว่าจะวิ่งมี capacity เท่านี้จะวิ่งเท่านี้แล้วแต่ พอร์ตคอล มีดิสชาร์จและแบคโหลดทำให้รู้สึกว่าทำไมเราแครี่ทำไมมันเยอะ

คำถาม: คือคำถามผมแบบนี้ครับสมมุติว่าเรามีเรืออยู่ประมาณ 8 หมื่นตู้ต่อปี แต่ใน 80,000 ตู้มันวิ่งไปวิ่งมาเพราะลูกค้าใช้ในหนึ่งปีนี้มันได้ 1.9 ล้านตู้ เพราะฉะนั้นถ้าผมคิดง่ายง่ายก็คือผมหาคล้ายๆเต็น Empire legal formula 24 ครั้งหมายถึง 1.9 หารด้วย 80,000 มันได้เท่านี้ครั้งถ้าเมเนจเม้นท์เคยใช้ตัวเลขมาวัดตัวเพอร์ฟอร์แมนซ์ของตัวเองหรือเปล่าว่าแมกซิมั่มเราเคยทำได้เท่าไหร่ ว่าเราคาดว่าตัวเลขนี้จะเป็นเท่าไหร่

ตอบ: เราต้องพิจารณาด้วยว่าตู้ที่เรารับมา มันเป็นค่าระวางเท่าไหร่ ถ้าค่าระวางมันต่ำมาก. มันไม่คุ้มที่จะเอาขึ้นเรือ เราก็ไม่เอาขึ้น เพราะฉะนั้นตัวหารก็จะเปลี่ยนแปลงไป

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถามที่ 1: Utilization rate ว่าตอนนี้ capacity กับ demand ที่เรามองไปอีกหนึ่งปีข้างหน้า utilization rate มันมีโอกาสเพิ่มขึ้นหรือไม่

คำถามที่ 2: ตัวค่าตู้อย่างที่ท่านว่าเทรนมันเพิ่มขึ้นหรือสเตเบิลหรือลดลง

คำถามที่ 3: คงจะเป็น cost catch up กันอย่างไร

ตอบ: ถ้าเราดูตัวเลขของคุณสุเมธที่บอกว่าดีมานด์ปีนี้ก็จะเพิ่มขึ้นประมาณ 5.7% โดยที่ซัพพลายเพิ่มคืน 5% ซึ่งก็แสดงว่า ตามปัจจุบันก็ได้รับรายงานว่าเศรษฐกิจโลกก็ดีขึ้นทางฝั่งสหรัฐเองก็ดีสั่งทางยุโรปก็ดี เศรษฐกิจก็ดีขึ้นเพราะฉะนั้นในการที่จะมีการขนส่งก็น่าจะมีดีมานเพิ่มขึ้นเพราะก็จะทำให้น่าที่จะเป็นผลดี แต่ทั้งนี้เราก็ยังมีความเสี่ยงอยู่ในเรื่องที่ว่ามีการทำสงครามทางการค้าเกิดขึ้นหรือไม่หากว่าทุกอย่างเป็นไปด้วยดีแนวโน้มก็คือว่าก็น่าจะมีวอลุ่มเพิ่มขึ้นในการขนส่งทางทะเลในเรื่องของ utilization ก็มีโอกาสที่จะ utilize มากขึ้น ในขณะเดียวกันต้นทุนในเรื่องของราคา ค่าน้ำมันก็ขึ้นอยู่กับภาวะราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายก็อาจจะเพิ่มขึ้นด้วยทีนี้เราก็ต้องมาบริหารว่าระหว่างที่เรามีดีมานทางด้านการขนส่งเพิ่มมากขึ้น เราจะควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายได้อย่างไรซึ่งก็เป็นจุดหลักที่เราดำเนินการอยู่

คำถาม: ท่านประธานบอกว่า outlook ของผู้บริหาร การขนส่งของอาร์ซีแอลน่าจะมีการเติบโตถ้าผมจำไม่ผิดน่าจะหลายปีก่อนน่าจะเศรษฐกิจโลกทางยุโรปตกต่ำก็มีเรือจากทางโน้นเข้ามาตีตลาดซึ่งตอนนี้เบาบางลงไปแล้วหรือครับ

ตอบ: ตอนนี้ก็ยังพอมีอยู่เพราะว่าเค้าซื้อเรือขนาดใหญ่มากขึ้นและเอาเรือที่เล็กขนาดกลางลงมาก็มีอยู่บ้าง แต่ว่าไม่รุนแรงเท่าเมื่อตอนที่เศรษฐกิจยุโรปไม่ดี

คำถาม: ก็แปลว่าภาวะการแข่งขันตามที่ท่านบอกซัพพลายกับดีมานด์ของเรือยังมีต่างกันอยู่บ้าง ต่างกันนิดหน่อยราคามันควรจะขึ้นถูกไหมครับ

ตอบ: น่าจะดีขึ้น

คำถาม: ถ้ามองแล้วความต้องการทางด้านดีมานด์ของจะเอาชนะด้านซัพพลายคงจะทำให้ราคาในการที่ลูกค้าจะใช้ตู้คงจะสูงใช่ไหมครับ

ตอบ: ครับ

คำถาม: ประเด็นถัดมาในเรื่องของเชื้อเพลิงก็แล้วแต่ใช่ไหมครับ

ตอบ: ที่ท่านผู้ถือหุ้นพูดมาก็ถูกครับแต่ผมอยากจะขอเรียนว่าถ้ากลับไปดูที่คุณสุเมธได้บรรยายไว้ ถือว่ากลุ่มต่างๆของสายเดินเรือมันมีน้อยลงและมีไม่กี่บริษัทซึ่งมี Market share สูงมากเพราะขึ้นอยู่กับว่ากลุ่มใหญ่ใหญ่เรานี้เค้ามีนโยบายอย่างไรถ้ามีนโยบายชี้นำตลาดอย่างไรเพราะฉะนั้นถ้าหากว่าเค้าแข่งขันกันมากขึ้นระหว่างกลุ่มเราก็จะโดนกระทบได้แต่ถ้าเค้าถ้อยทีถ้อยอาศัย ไปเรื่อยเรื่อยดีมานด์นำไปค่าระวาง ก็น่าจะดีขึ้น

<u>นคร ภาณุสิทธิกร ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง</u>

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: อยากถามหน้า 132 สัญญาต่อเรือที่สองลำแรกที่หนึ่งกับสอง 46,000,000 เหรียญคือ 2 ลำรวมกัน 46,000,000 เหรียญ?

ตอบ: ถูกต้องครับ

คำถาม: แล้วลำที่ 5 ที่ไปซื้อน่าจะเป็นเรือเก่า 3,000,000 เหรียญมันอายุเท่าไหร่ครับ

ตอบ: เค้ารีเซลเป็นเรือที่ต่อเกือบเสร็จแล้วแล้วเราไปซื้อเนื่องจากเราต้องการเรือไซด์นี้มาวิ่งสิงคโปร์ปาเล็มบัง เราอัพไซด์จากเรือที่เราเช่าจากเมื่อก่อนที่เราวิ่งแค่ตัวที่เราเช่าอยู่ 180 ทีอียูลำนี้เป็น 398 ทีอียู น่าจะดีมานด์ของเทรดที่วิ่งระหว่างสิงคโปร์กับปาเล็มบัง มีความต้องการเราเลยมีความจำเป็นต้องซื้อเพราะหาเช่าแล้วมันแพง เป็นเรือเล็ก

คำถาม: เรือที่เรามีอยู่อายุเฉลี่ยมันเยอะมากกลัวว่าถึงจุดหนึ่งที่เราต้องปลดระวางเรือ มันเยอะมากเลยแล้วจะมีปัญหากับการเงินของบริษัทไหมครับ

ตอบ: คนอาจจะมองว่าเรือเก่าอาจจะมีค่าการบำรุงรักษาแพงไม่ปลอดภัยส่วนใหญ่เรือที่เรามีอายุขนาดนี้ 28 ปีเรามาวิ่งเมืองไทยสิงคโปร์พม่าซึ่งจริงๆแล้วมันเหมือนวิ่งอยู่อ่าวในก็ไม่เชิง. มันเหมาะสมกับเทรดนี้ซึ่งเป็นเรือที่มีอายุและเหมาะสมและเราก็ทำเงินแต่เราก็ดูดีมาที่เกิดขึ้นระหว่างทริปนี้ไทยกรุงเทพสิงคโปร์พม่า 4 ลำที่เราต่อมานี้ช่างเป็นลำที่เหมาะสมถ้าอัพไซด์ขึ้นมาหนึ่งประหยัดน้ำมันค่าบำรุงรักษาต่ำ และการบรรทุกในแม่น้ำปกติที่เราวิ่งอยู่ปกติจะได้ 800 ตู้แต่เรือที่เราต่อมานี้ เรียกว่า Tailor Made ให้เหมาะสมซึ่งมาวิ่งเข้าในแม่น้ำเราโหลดได้ถึง 1000 ตู้ กินน้ำมัน ซึ่งมันก็มีทางออก ทางออกที่ว่าที่ผู้ถือหุ้นบางท่านคิดว่ามัน over capacity แต่จริงๆอย่างนี้ทางออกอีกทางหนึ่งถ้าปล่อยให้เช่าตอนที่เราคำนวณต่อก็อยู่ประมาณ 8000 หรืออยู่ใน 9000 เหรียญต่อวันถ้าเราเช่าตอนนี้ถ้าเราจะปล่อย ถ้าเราปล่อยให้เช่าได้ขณะนี้ราคาในตลาดอยู่ที่ประมาณ 14,000 เหรียญต่อวันเป็นทางเลือกที่เราเก็บไว้มาพิจารณาที่ผู้บริหารจะพิจารณาว่าเราจะวิ่งเองดีเลยปล่อยเช่าซึ่งตอนนี้ไฮด์ดีมานด์มาก

คำถาม: เดี๋ยวปี 2020 จะมีregulation บอกมาเรื่อง ซัลเฟอร์ต่ำ ไม่รู้ว่าเรือรุ่นใหม่ใหม่มันมีเครื่องที่ออกมาใหม่เพื่อรองรับเทคโนโลยีนี้หรือเปล่าขอเป็นความรู้

ตอบ: มันมีทางเลือกครับใช้โลว์ซัลเฟอร์ หรือติดสแคปเปอร์ ลดโลว์ซัลเฟอร์ โดยใช้น้ำมันที่ว่าปกติจะมีสแคปเปอร์ช่วย อีกอันคือแอลเอ็นจีซึ่งบางบริษัทเริ่มลงทุนแล้วแต่นี้เรื่องการลงทุนขั้นต้นประมาณ 30% ที่จะลงทุนในการใช้แอลเอ็นจีเพื่อหลบเรื่องโลว์ซัลเฟอร์ ซึ่งขณะนี้เรือที่ทำสถิติที่ต่อแล้วใช้สแคปเปอร์ ก็ยังไม่มากนักเพราะทุกคนยังมีความหวังว่าโลว์ซัลเฟอร์price แก่นของมันตอนแรกที่คุยไว้คือประมาณ 200 เหรียญต่อตันคือ 380 ธรรมดาที่ไม่ใช่โลว์ซัลเฟอร์ ประมาณ 10% ถ้าเทียบกับโลว์ซัลเฟอร์ ที่ผลิตมานี้แกตัวนี้เท่าที่มีข้อมูลจะต่ำลงเรื่อยเรื่อยเพราะฉะนั้นการที่ไปติดสแคปเปอร์ อาจไม่จำเป็นเพราะถ้าโลว์ซัลเฟอร์priceต่ำมาแต่ถ้าเกิดในกรณีว่าแก๊สมันใหญ่เราก็วางแผนไว้ว่าจะติดสแคปเปร์
ซึ่งสแคปเปอร์แบบopen type หรือไฮบิท ราคานี้อยู่ประมาณ 2 ล้านเหรียญ และค่าติดตั้งอยู่ประมาณครึ่งล้านแต่ปัจจุบันนี้ที่จีน เริ่มผลิตขึ้นมาซึ่งเราก็ได้ส่งคนไปสำรวจแล้ว ของจีนรวมราคาที่ติดตั้งก็ประมาณ 1,200,000 คือ 800,000+ ค่าติดตั้งอีก 400,000 เพราะดูแล้วเริ่มตกลงเกิดมีดีมานมากขึ้นผมคาดว่ามันคงจะ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ลดลงกว่านั้นแต่ทั้งนี้ทั้งนั้นก็ต้องไปตรวจสอบว่าคุณภาพใช้ได้จริงหรือไม่ มีคลาสิฟิเคชั่นเอ็นดรอสเมนต์ให้มั้ย และ customer list ใครบ้างซึ่งรับคงต้องเป็นพูดตามซึ่งถ้า product จีนใช้ได้มันก็เป็น option หนึ่งที่เราจะเลือก

<u>นายเมธี อันอดิเรกกุล ตัวแทนจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย</u>

คำถามที่ 1: Market share ของเราที่วิ่งระหว่างกรุงเทพสิงคโปร์ที่เราเคยเป็นใหญ่เป็นโตสมัยก่อนสมัยงบที่เรากินMarket share เกือบทั้งหมด ณ วันนี้ Market share ย่านนี้ยังเป็นของเราอยู่หรือไม่

คำถามที่2: เนื่องจากเราเป็นผู้เล่นหลายๆในตลาดของไทยที่เราเก่งชำนาญมากเป็นไปได้ไหมครับที่เราวิ่งระหว่างกรุงเทพหาดใหญ่ 300 ตู้สมมติแทนรถ 10 ล้อ 300 คันต่อเที่ยวที่ลงไปหาดใหญ่ไม่ต้องใช้ถนนใช้เรือแทนมันเป็นไปได้ไหม

ตอบคำถามที่ 1: ที่เราวิ่งกรุงเทพสิงคโปร์ปัจจุบันนี้แรงกิ้งส์เรายังอยู่ที่เดิม แต่เซลล์ลิ่งเมื่อก่อนเราเคยห้าเซลล์ลิ่งเพอร์วีค เนื่องจากขณะนี้เรือที่หน้าท่าเรือแหลมฉบังมีเรือแม่แวะเข้ามาและหน้าบานถูกเองเลยทำให้ตกลงเฟสก็ตกลงแต่ranging เรายังอยู่แต่เซลล์ลิ่งเราลดน้อยลง

คำถาม: ที่ท่าเรือคลองเตยของเรายังเป็นอันดับหนึ่งอยู่ใช่ไหมครับ

ตอบ: ใช่ครับ

ตอบคำถามที่ 2 : เราคำนวณแล้วขณะนี้ติดปัญหาหลายเรื่องเพราะอันนั้นเป็นอินเตอร์เนชั่นแนลเทรด ทีนี้เรามาวิ่ง domestic มันจะเกี่ยวพันทุกเรื่องเพราะเรือต้องชักธงไทยน้ำมันที่ใช้ก็ต้องเสียภาษี คนประจำเรือก็ต้องเสียภาษีเงินได้และยังมีเรื่องสวัสดิการสังคมอีกมาก 10 ล้อสู้ได้แต่เท่าที่มีพอเรากำลังวัดอยู่ไม่ทำงานถึงแม้จะมีutilization เยอะ

<u>บุญเปี่ยม เอี่ยมรุ่งโรจน์ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: ปริมาณขนส่งสินค้าในปีนี้ 2561 ทางบริษัทได้มีไกด์ไลน์หรือมี budget ไว้ไหม ว่ามันจะเป็นเท่าไหร่เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว 1.9 ล้าน ทีอียู

ตอบ: ทางเราก็เห็นว่าปีนี้เศรษฐกิจก็ดีขึ้นเราได้วางเป้าหมายให้ปริมาณที่สูงขึ้นแต่ทั้งนี้ต้องมี revise ตรงไตรมาสตามท้องตลาดที่เกิดขึ้นคิดว่ายังไงก็คงไม่ต่ำกว่าปีที่แล้ว

คำถาม: งั้นผมขอเรียนถามตัวเลขเพราะปกติด้าน management เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องทำไว้ให้ไว้ operationภายในทำงาน ได้ทำงานให้ถูกต้อง

ตอบ: ในแง่ของวอลุ่มเราต้องให้เติบโตอยู่แล้วครับ

คำถาม: จะมีถึง 10% ไหมครับ

ตอบ: ก็พยายามให้ได้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: ผมหมายถึงตัวเลขที่ไกด์ไลน์ภายใน operation

ตอบ: ในการใช้ไกด์ไลน์เราไม่ได้ใช้ควอนติตี้เป็นหลัก ถ้ามันไม่ได้เงินแล้วเราก็ไม่เอาเพราะฉะนั้นเรามีไกด์ไลน์อยู่ในใจ ว่าอันนี้เราต้องพิจารณาในแต่ละเซอร์วิสว่าจะทำแค่ไหนในช่วงแค่ไหนเวลาไหนมันเป็นการวางแผนค่อนข้างละเอียด เพราะแม้เราเติบโต 5% ก็อาจจะกำไรดีกว่าเราไปโต 20%

คำถาม: Sale revenue all in เรามีปัจจัยมากมาย เราวางไกด์ไลน์ของวอลลุ่มไว้อย่างไร

ตอบ: ประมาณ 10% เป็นไปได้ครับ

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ดร.จำลอง อติกุล กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นและปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 39 ประจำปี 2561 เวลา 12.15 น.

ดร. จำลอง อติกุล
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นางสุพร อำนวยพรรณ
เลขานุการบริษัท

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098