



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 47 ประจำปี 2569

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

## เวลาและสถานที่ประชุม

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 47 ประจำปี 2569 ของบริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้จัดประชุมเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2569 เวลา 9.30 น. โดยเป็นการประชุมในรูปแบบไฮบริด (Hybrid Meeting) (Physical และ E-Meeting) ณ ศูนย์ประชุมปัญจธานี ห้องรัชดา ชั้น 2 เลขที่ 127/2 อาคารปัญจธานีทาวเวอร์ ถนนนนทบุรี (ถนนรัชดาภิเษก) ซ่งนนทบุรี ยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120 และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยระบบ Zoom ซึ่งการประชุมได้มีการบันทึกภาพในลักษณะวีดิทัศน์

## กรรมการที่เข้าร่วมประชุม

กรรมการบริษัททั้งหมดมีจำนวน 10 คน เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 10 คน คิดสัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมทั้งหมดร้อยละ 100 ได้แก่

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| 1. ดร. จำลอง อติกุล        | ประธานกรรมการ   |
| 2. นายสุเมธ ตันธุนิตย์     | กรรมการบริหาร และประธานคณะกรรมการบริหาร   |
| 3. ดร. ทวิน โชค ตันธุนิตย์ | กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ   |
| 4. นายอมรศักดิ์ นพรมภา     | กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ และ<br>กรรมการสรรหา ชรรมาภิบาล และความยั่งยืน |
| 5. นายวิเศษ จุภิบาล        | กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหา ชรรมาภิบาล และ<br>ความยั่งยืน และกรรมการตรวจสอบ |
| 6. นางอภาวดี มีคุณเอี่ยม   | กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา<br>ชรรมาภิบาล และความยั่งยืน        |
| 7. นายดอน ปรมัตถ์วินัย     | กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา<br>ชรรมาภิบาล และความยั่งยืน        |
| 8. นายสุเทพ ตระนนทสิน      | กรรมการบริหาร   |

## กรรมการเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

- |                      |                  |
|----------------------|------------------|
| 9. นายชาติ ชู        | กรรมการอิสระ และ |
| 10. นายโกะ เป็ก หยาง | กรรมการบริหาร    |

## ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล | รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่ม) และ<br>เลขานุการบริษัท |
|-----------------------------|---|



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ที่เข้าร่วมประชุมจากสำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

1. นางณัฐสรณ์ ตรีชนันท์จัน
2. นายศิริเมศร์ อัครโชติกุลนันท์

ผู้แทนอาสาพิทักษ์สิทธิผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

1. นางสาวชนาธิป วิทยากุล ผู้รับมอบฉันทะจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย

## เริ่มการประชุมเวลา 9.30 น.

ดร. จำลอง อติกุล ประธานกรรมการ เป็นประธานในที่ประชุม (“ประธานฯ”) และมอบหมายให้นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่ม) และเลขานุการบริษัท และนางสาวกฤษมา กาญจนะแก้ว ผู้จัดการ ฝ่ายเลขานุการบริษัท เป็นผู้ดำเนินการประชุมและประกาศผลคะแนนในแต่ละวาระ ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการประชุมชี้แจงสิทธิและวิธีการออกเสียงลงคะแนน และการนับคะแนนเสียงในการประชุม เพื่อให้การประชุมเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

การประชุมเป็นการประชุมในรูปแบบไฮบริดผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นไปตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 โดยบริษัทฯ จัดให้มีผู้ให้บริการจัดประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์มีความเชี่ยวชาญและได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ระบบควบคุมการประชุม (Zoom) ที่ผ่านการรับรอง และระบบการลงคะแนน Inventech Connect ที่ผ่านการประเมินความสอดคล้องด้วยตนเอง (Self- Assessment) จากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ ETDA แล้ว ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ถ่ายทอดสัญญาณภาพและเสียงของการประชุมผ่านระบบประชุมทางไกล VDO Conference จากห้องประชุมรัชดา อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์

## ขั้นตอนการประชุม

ในการประชุมจะพิจารณาวาระต่าง ๆ ตามลำดับที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยจะนำเสนอข้อมูลประกอบวาระ และจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามในวาระที่เกี่ยวข้องนั้น ผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดประสงค์จะซักถามหรือแสดงความคิดเห็น กรุณาเขียนคำถามในกระดาษที่บริษัทฯ ได้จัดเตรียมไว้ให้หรือยกมือขึ้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่เก็บคำถามหรือส่งไมโครโฟนให้ และขอความกรุณาผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะแนะนำตัวก่อนซักถามหรือแสดงความคิดเห็น สำหรับผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ สามารถส่งคำถามผ่านระบบการประชุม ตามคู่มือที่ได้จัดส่งให้พร้อมกับลิ้งค์การประชุม โดยบริษัทฯ จะตอบคำถามของท่านท้ายวาระที่เกี่ยวข้อง



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

## สิทธิและวิธีในการออกเสียงลงคะแนน

1. ผู้ถือหุ้นมีสิทธิออกเสียงเท่ากับจำนวนหุ้นที่ตนถือ โดยหนึ่ง (1) หุ้น มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้หนึ่ง (1) เสียง และผู้ถือหุ้นท่านใดมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ผู้ถือหุ้นท่านนั้นไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น
2. ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่มีอยู่เพื่อออกเสียงว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง อย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น เว้นแต่ผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้ลงทุนต่างประเทศ และแต่งตั้งให้กิสโตเดียนในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้นท่านนั้น จึงจะสามารถลงคะแนนเสียงแบบแยกคะแนนเสียงได้ โดยเมื่อรวมคะแนนเสียงทั้งหมดแล้ว ต้องไม่เกินจำนวนสิทธิออกเสียงที่มีอยู่ ทั้งนี้ หากผู้รับมอบฉันทะที่เป็นกิสโตเดียนออกเสียงไม่ครบจำนวนเสียงที่มี จะถือว่าเสียงที่ขาดเป็นการงดออกเสียง
3. ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ ยกเว้นในวาระที่ 4 พิจารณานุมัติเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกจากตำแหน่งตามวาระ ขอให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่เห็นด้วย หรือประสงค์จะงดออกเสียงลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนนให้ชัดเจนว่าไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง และลงลายมือชื่อกำกับบนบัตรลงคะแนนทุกใบ เมื่อเรียบร้อยแล้วให้ยกมือขึ้นเพื่อให้เจ้าหน้าที่ไปรับบัตรลงคะแนนจากท่านเพื่อนำมานับคะแนน  
สำหรับผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ได้ส่งบัตรลงคะแนนเสียงว่าไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง จะถือว่าผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านนั้น มีมติเห็นด้วยในการพิจารณาวาระนั้นๆ
4. สำหรับการลงคะแนนเสียงในวาระที่ 4 พิจารณานุมัติเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกจากตำแหน่งตามวาระ ผู้ถือหุ้นจะต้องลงคะแนนเสียง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง ในการเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล เพื่อให้การประชุมดำเนินไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ ขอให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านทั้งที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง ลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน และส่งบัตรลงคะแนนของท่านให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อนำไปนับคะแนน บริษัทฯ จะเก็บบัตรลงคะแนนทุกใบ ทั้งที่เป็นการลงคะแนนเสียงเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
5. ในการนับคะแนนเสียงในแต่ละวาระ เจ้าหน้าที่จะนำคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียงตามที่ท่านได้ลงคะแนนเสียงไว้ในบัตรลงคะแนน และคะแนนเสียงตามบัตรเสีย (ถ้ามี) ในแต่ละวาระ หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมในวาระนั้น คะแนนเสียงนอกเหนือจากคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง หรือบัตรเสียดังกล่าว จะนับเป็นคะแนนเสียงที่เห็นด้วยในวาระนั้นๆ
6. ทั้งนี้ บัตรลงคะแนนเสียงใดที่ไม่สามารถแสดงถึงความประสงค์ของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะได้อย่างชัดเจนว่าจะลงคะแนนเสียงไปในทางใด จะถือว่าเป็นบัตรเสีย เช่น การทำเครื่องหมายทั้งในช่องเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย หรือทำเครื่องหมายไม่ชัดเจน หรือขีดฆ่าเครื่องหมายใด โดยไม่ลงลายมือชื่อกำกับบริเวณที่ขีดฆ่า หรือการไม่ทำเครื่องหมายใด ๆ ในบัตรเลย เป็นต้น



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

7. ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้ผู้อื่นเข้าร่วมประชุมแทน และได้ระบุนำออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระเรียบร้อยแล้ว บริษัทฯ จะลงคะแนนเสียงตามที่ผู้ถือหุ้นท่านนั้นมอบฉันทะมาทุกประการ
8. เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการนับคะแนน บริษัทฯ จะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงที่เห็นด้วยของทุกวาระหลังจากการประชุมเสร็จสิ้น โดยขอให้ผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะ โปรดนำบัตรให้เจ้าหน้าที่ก่อนออกจากการประชุม
9. บริษัทฯ จะแจ้งการเปิดลงคะแนนเสียงของแต่ละวาระ และเมื่อมีการปิดการส่งผลการลงคะแนนในแต่ละวาระแล้ว จะประกาศผลการนับคะแนนให้ที่ประชุมทราบ
10. กรณีผู้ถือหุ้นประสบปัญหาการใช้งานระบบประชุมหรือระบบการลงคะแนน กรุณาศึกษาและปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้แจ้งไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม หรือเลือกเมนู “ช่วยเหลือ” ในระบบ โดยสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ Inventech Call Center ได้จากหมายเลขโทรศัพท์ 02-931-9136 และ Line Official @inventechconnect
11. ในระหว่างที่รอผลการนับคะแนนเสียงเพื่อมิให้เป็นการเสียเวลาจะมีการดำเนินการประชุมหรือพิจารณาการต่อไปในวันแต่ประธานจะแจ้งเป็นอย่างอื่น

ผู้ดำเนินการประชุมได้แจ้งว่า มีผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเองจำนวน 39 ราย นับรวมจำนวนหุ้นได้ 75,402,316 หุ้น และโดยการมอบฉันทะจำนวน 127 ราย นับรวมจำนวนหุ้นได้ 442,444,934 หุ้น รวมจำนวนผู้เข้าประชุมด้วยตนเองและมอบฉันทะ คิดเป็น 166 ราย นับรวมจำนวนหุ้นได้ 517,847,250 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.4853 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จำนวน 828,750,000 หุ้น ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 25 คนหรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และครบเป็นองค์ประชุมตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ แล้ว

หลังจากนั้น ประธานฯ กล่าวต้อนรับผู้ถือหุ้นเข้าสู่การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 47 ประจำปี 2569 ของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทจดทะเบียน บริษัทฯ เห็นควรให้มีผู้ตรวจสอบการนับคะแนนเสียงที่เป็นอิสระในการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การนับคะแนนเสียงเป็นไปอย่างโปร่งใส ในการนี้ ประธานฯ ขอให้มีอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นมาเป็นสักขีพยานในการนับคะแนนเสียงในที่ประชุม ซึ่งได้มีผู้ถือหุ้น 1 ราย คือ นางสาวปราณี เรืองนาม ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง ได้เสนอตัวเป็นสักขีพยานในการนับคะแนนในที่ประชุมในครั้งนี้

ประธานฯ ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระที่ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุม ดังต่อไปนี้



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

## วาระที่ 1 รับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปี 2568

ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ ได้สรุปผลการดำเนินงานในรอบปี 2568 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นรับทราบ โดยมีรายละเอียดปรากฏอยู่ในแบบ 56-1 One Report ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-One Report) ประจำปี 2568 ในรูปแบบ QR Code ที่ได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมในครั้งนี้ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ประธานฯ ขอให้ดร. ทวิน โชค ตันฐวนิชย์ กรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการ และนางสาว นาดฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ (บัญชีและการเงินกลุ่ม) และเลขานุการบริษัท รายงานให้ที่ประชุมทราบถึงรายละเอียดของวาระนี้ต่อที่ประชุม

นางสาวนาดฤดี รุ่งเรืองผล รายงานต่อที่ประชุมว่า การขนส่งตู้ของบริษัทฯ ในปี 2568 อยู่ที่ 2,666 ล้านตู้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 216,000 ตู้หรือร้อยละ 9 โดยปริมาณการขนส่งประเภท COC อยู่ที่ 2,004 ล้านตู้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 321,000 ตู้หรือร้อยละ 19 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งประเภท SOC อยู่ที่ 662 ล้านตู้ ซึ่งลดลง 105,000 ตู้ หรือร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ทั้งนี้ ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ในปี 2568 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเฉลี่ยทั้งปี อยู่ที่ 420 เหรียญต่อตู้ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่มีค่าระวางเฉลี่ยอยู่ที่ 404 เหรียญต่อตู้ เป็นจำนวน 16 เหรียญ หรือร้อยละ 4 โดยจะเห็นได้ว่ารายได้ค่าระวางไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนักในระหว่างปี 2568 โดยในไตรมาสที่ 1 อยู่ที่ 415 เหรียญต่อตู้ ลดลงมาอยู่ที่ 406 เหรียญต่อตู้ในไตรมาสที่ 2 และแตะระดับเฉลี่ยสูงสุดในไตรมาสที่ 3 ที่ 440 เหรียญต่อตู้ โดยมีสาเหตุหลักมาจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน และค่อยปรับตัวมาอยู่ที่ 421 เหรียญในไตรมาสที่ 4

ด้านต้นทุนค่าระวางเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 303 เหรียญต่อตู้ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 14 เหรียญต่อตู้ หรือในอัตราร้อยละ 5 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งตู้เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 9 โดยอัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทฯ ทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 28 ซึ่งอยู่ในอัตราร้อยละเดียวกับปี 2567

ในส่วนองค์ประกอบหลักของต้นทุนการขนส่งที่รวมค่าเสื่อมราคาของเรือและตู้สินค้า นั้น องค์ประกอบหลักของต้นทุนการขนส่งประกอบด้วยรายการที่สำคัญ 5 รายการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการยกตู้ขึ้นลงที่ทำ ค่าน้ำมัน ต้นทุนเรือ ต้นทุนตู้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

ในปี 2568 ค่าใช้จ่ายที่ใหญ่ที่สุดยังคงเป็นค่าใช้จ่ายในการยกตู้ขึ้นลงโดยอยู่ที่ร้อยละ 25 ในขณะที่ค่าน้ำมันอยู่ที่ร้อยละ 17 ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือซึ่งรวมค่าเสื่อมราคาอยู่ที่ร้อยละ 25 ซึ่งเพิ่มจากการ Charter-In เรือเข้ามา และค่าเสื่อมราคาที่สูงขึ้น ขณะที่ด้านรายได้จากการ Charter-Out เรือก็เพิ่มขึ้น และในส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตู้ที่อยู่ในอัตราร้อยละ 7 นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อยู่ที่ร้อยละ 26 โดยจะเห็นว่าอัตราส่วนขององค์ประกอบค่าใช้จ่ายอยู่ในสัดส่วนที่ไม่ต่างจากในอดีต



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

สำหรับผลกำไรขาดทุนของบริษัทฯ กำไรของบริษัทฯ ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ในปี 2568 อยู่ที่ 8,167 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปี 2567 โดยรายได้จากการเดินเรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 หรือ 1,828 ล้านบาท ในขณะที่ต้นทุนการเดินเรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 6 หรือ 1,500 ล้านบาท อีกทั้ง บริษัทฯ มีรายได้อื่นลดลง 1,260 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายด้านการบริหารและอื่น ๆ ลดลง 104 ล้านบาท ทำให้ บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 828 ล้านบาท โดยรายได้จากการเดินเรือรวมรายได้จากการ Charter-Out เรือออกไปร้อยละ 12.7 ส่วนรายได้ที่เพิ่มขึ้นหลัก ๆ มาจากอัตราค่าระวางเฉลี่ยและปริมาณขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากปี 2567 ในส่วนรายได้อื่น บริษัทฯ มีรายได้จากคอกเบียร์รับ 607 ล้านบาท รายได้จากการขายสินทรัพย์จำนวน 86 ล้านบาท และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 65 ล้านบาทและรายได้อื่น ๆ 137 ล้านบาท

ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายบริหารที่เพิ่มขึ้นจากผลตอบแทนพนักงานและต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้น 346 ล้านบาท หรือร้อยละ 67 จากเงินกู้ที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเรือที่ต่อสร้างเสร็จ นอกจากนี้ ในปี 2567 บริษัทฯ มีการบันทึกกลับรายการด้อยค่าของเรือจำนวน 847 ล้านบาท เนื่องจากมูลค่าเรือและรายได้จากเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง แต่ไม่มีรายการนี้ในปี 2568 เนื่องจากไม่มีการด้อยค่าเหลืออยู่ ซึ่งองค์ประกอบทั้งหมดเป็นผลทำให้กำไรในปี 2568 ลดลงจากปีก่อน ทำให้อัตรากำไรต่อหุ้นของบริษัทฯ อยู่ที่ 9.85 บาทต่อหุ้น เทียบกับ 11.07 บาทต่อหุ้นในปี 2567 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับสิ้นปี 2568 อยู่ที่ 0.42 เมื่อเทียบกับปี 2567 อยู่ที่ 0.38

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีเรือที่สั่งต่ออยู่จำนวน 16 ลำ โดยแยกเป็นขนาดและกำหนดการรับเรือ ดังนี้

ขนาด (TEUs)	จำนวนที่สั่งต่อ	กำหนดการส่งมอบ				
		ครึ่งปีหลัง 2569	ครึ่งปีแรก 2570	ครึ่งปีหลัง 2570	ครึ่งปีแรก 2571	ครึ่งปีหลัง 2571
4,400	10	2	4	3	1	
7,000	2	1	1			
11,000	2		2			
14,000	2					2
รวม	16	3	7	3	1	2

หลังจากนางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล ได้กล่าวรายงานผลการดำเนินงานประจำปี 2568 ของ บริษัทฯ แล้ว ดร. ทวิน โชค ตันฐวนิตย์ รายงานถึงประเด็นสำคัญในปี 2568 ซึ่งครอบคลุมถึงภาพรวมธุรกิจในปี 2568 การดำเนินงานและกลยุทธ์ที่สำคัญในปี 2568 ภาวะและสถานการณ์ความผันผวนของอุตสาหกรรม รวมถึงกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในปี 2569 ดังต่อไปนี้



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ตันชวณิชย์ รายงานต่อที่ประชุมเกี่ยวกับภาพรวมธุรกิจและความคืบหน้าของการดำเนินงานในปี 2568 ว่า ในปี 2568 ธุรกิจของบริษัทฯ มีเรือขายการดำเนินงานที่มีเรือทั้งที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ Charter-In และ Charter-Out รวมทั้งสิ้น 46 ลำ โดยเรือขายของบริษัทฯ ได้ขยายไปอย่างหลากหลายและครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น ซึ่งไม่ได้จำกัดอยู่เพียงภูมิภาคตะวันออกไกล (Far East) และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asia) เช่นเดียวกับเมื่อกว่า 10 ปีที่ผ่านมา

การตัดสินใจสั่งต่อเรือจำเป็นต้องพิจารณาภายใต้วิสัยทัศน์ระยะยาวประมาณ 15–20 ปี และต้องมีการตัดสินใจล่วงหน้าประมาณ 2–3 ปีก่อนการส่งมอบเรือ ข้อมูลดังกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นถึงแนวทางการวางแผนในอนาคตของบริษัทฯ ในด้านประเภท ขนาด และช่วงระยะเวลาการรับมอบเรือ ทั้งนี้ ภายใต้วิสัยทัศน์ระยะ 10–15 ปี แม้ในปัจจุบันจะมีสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง แต่ยังไม่ส่งผลให้แผนการดำเนินงานดังกล่าวเปลี่ยนแปลง เนื่องจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นปัจจัยในระยะสั้นประมาณ 2–4 ปี ขณะที่แผนการจัดการเรือของบริษัทฯ มีกรอบระยะเวลาการพิจารณาในระยะยาวประมาณ 15–20 ปี

สาเหตุหลักที่ทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าปรับตัวลดลง มาจากปัญหาความแออัดและความตึงตัวของท่าเรือ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียและตะวันออกไกล (Far East) ซึ่งมีจำนวนเรือที่ต้องจอดรอเข้าเทียบท่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างรายได้ของบริษัทฯ ลดลง เนื่องจากเรือไม่สามารถให้บริการได้ตามตารางเดินเรืออย่างเต็มที่ ทั้งนี้ หากไม่มีข้อจำกัดด้านความแออัดของท่าเรือในภูมิภาคดังกล่าว บริษัทฯ เชื่อว่าจะสามารถสร้างผลการดำเนินงานได้ดีกว่านี้ อย่างไรก็ตาม จากข้อจำกัดที่เกิดขึ้นส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

นอกจากนี้ ปัญหาความแออัดของท่าเรือมีแนวโน้มที่จะดำเนินต่อไป เนื่องจากขนาดเรือมีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาไม่ได้รับการพัฒนาให้สอดคล้องอย่างเพียงพอ ส่งผลให้สถานการณ์ดังกล่าวอาจกลายเป็นภาวะปกติใหม่ (New Normal) ของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล ทั้งนี้ ผลจากความแออัดของท่าเรือยังส่งผลให้ความต้องการใช้เรือเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากเรือจำนวนหนึ่งต้องจอดรอและไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวช่วยลดความรุนแรงของปัญหาภาวะกำลังการผลิตส่วนเกินในอุตสาหกรรมลงได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวไม่ใช่สิ่งที่บริษัทฯ ประสงค์ เนื่องจากการที่เรือจอดรอโดยไม่สามารถสร้างรายได้ยังคงเป็นต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัทฯ

ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงมีแนวทางในการพิจารณาจัดหาเรือที่มีขนาดไม่ใหญ่มากนัก โดยเห็นว่าเรือขนาดกลางหรือขนาดเล็กจะมีความยืดหยุ่นในการเข้าเทียบท่าได้มากกว่าเรือขนาดใหญ่ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังพิจารณาใช้ท่าเรือที่มีขนาดเล็กลง เพื่อช่วยลดระยะเวลาการรอคอยในท่าเรือหลักที่มีความหนาแน่นสูง ทั้งนี้ ประเด็นดังกล่าวเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่บริษัทฯ นำมาใช้ประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินธุรกิจ รวมถึงเป็นเหตุผลในการตัดสินใจสั่งต่อเรือในขนาดที่ไม่ใหญ่มากนัก



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

การดำเนินงานปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ยึดหลักสำคัญด้านการควบคุมค่าใช้จ่าย โดยมุ่งเน้นให้ทุกการใช้จ่ายเกิดความคุ้มค่าสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับความยืดหยุ่นในการดำเนินธุรกิจ โดยตัวอย่างที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้สะท้อนให้เห็นถึงความยืดหยุ่นดังกล่าว อีกทั้งการที่บริษัทฯ ขยายเครือข่ายที่ครอบคลุมในหลายพื้นที่ช่วยให้เรือสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ได้ตามความเหมาะสม หากเกิดปัญหาในภูมิภาคใด บริษัทฯ สามารถโยกย้ายการให้บริการไปยังภูมิภาคอื่นได้ทันที โดยรูปแบบการให้บริการของบริษัทฯ ได้รับการออกแบบให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อให้เรือในแต่ละพื้นที่สามารถปฏิบัติงานทดแทนกันได้แม้ขนาดเรือที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งเป็นอีกหนึ่งแนวทางในการเสริมสร้างความยืดหยุ่นด้านการบริหารจัดการ

บริษัทฯ ยังคงยึดหลักความยืดหยุ่นดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในอนาคตมีความไม่แน่นอนสูง และไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างชัดเจน ดังนั้น การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ที่หลากหลายจึงเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

ในส่วนของเครือข่ายที่ครอบคลุมนั้น ยังเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดผลกระทบจากความเสียหายเฉพาะพื้นที่ หากเกิดปัญหาในจุดใดจุดหนึ่ง บริษัทฯ จะยังมีพื้นที่อื่นรองรับและช่วยลดความรุนแรงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

อีกทั้ง การดำเนินงานทั้งหมดอยู่ภายใต้กรอบการกำกับดูแลที่มุ่งรักษาความแข็งแกร่งทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อสร้างความยั่งยืนในระยะยาว โดยบริษัทฯ มีมุมมองเชิงกลยุทธ์ในระยะ 10-20 ปี ไม่ได้พิจารณาเพียงผลประกอบการรายปี ทั้งนี้ การตัดสินใจต่าง ๆ จะคำนึงถึงตัวชี้วัดทางการเงินและหลักธรรมาภิบาลอย่างรอบคอบ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ยังคงมีความมั่นคงในการตัดสินใจต่าง ๆ

ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ เริ่มขยายการดำเนินงานไปยังภูมิภาคละตินอเมริกา โดยเริ่มต้นที่ประเทศเม็กซิโก ซึ่งในเชิงการปฏิบัติถือว่าประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจ อย่างไรก็ตาม ประเด็นด้านผลกำไรนั้นขึ้นอยู่กับฤดูกาลของตลาด (seasonality) ซึ่งหากพิจารณาในภาพรวมทั้งปี บริษัทฯ มองว่าตลาดดังกล่าวมีศักยภาพที่ดี โดยในระยะแรกได้ใช้เรือขนาดค่อนข้างเล็กเข้าไปให้บริการ เพื่อเป็นการทดลองตลาดและจำกัดความเสี่ยง หากผลลัพธ์ไม่เป็นไปตามคาดก็จะไม่ส่งผลกระทบมากนัก ภายหลังจากการดำเนินงานเกือบหนึ่งปี บริษัทฯ เห็นถึงสัญญาณเชิงบวกและศักยภาพของตลาดชัดเจนมากขึ้น จึงมีความมั่นใจที่จะขยายการให้บริการ โดยมีแผนที่จะนำเรือขนาดใหญ่ขึ้นเข้าไปให้บริการในช่วงสิ้นปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ มองว่าภูมิภาคละตินอเมริกายังมีศักยภาพในการเติบโตอีกมาก โดยเฉพาะประเทศในอเมริกาใต้ซึ่งมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง และเป็นหนึ่งในทิศทางเชิงกลยุทธ์ที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าขยายการดำเนินงานในภูมิภาคอื่นควบคู่กันไป โดยยังให้ความสำคัญกับตลาดเวียดนาม รวมถึงการขยายบริการไปยังท่าเรือขนาดเล็กในเวียดนาม และตลาดสหรัฐอเมริกาด้วยเช่นกัน



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ในส่วนของภูมิภาคทะเลแดง บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวผ่านรูปแบบการแลกเปลี่ยนพื้นที่ระวางบรรทุก (Slot Exchange) ร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ แม้ไม่ใช่การนำเรือของบริษัทฯ เข้าไปดำเนินการโดยตรง แต่ประเทศในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ อียิปต์ มีความสำคัญในฐานะศูนย์กลางหรือประตูสู่การกระจายสินค้า (Gateway) ไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้มีความต้องการขนส่งสินค้าจากภูมิภาคตะวันออกไกล (Far East) ไปยังประเทศอียิปต์อย่างต่อเนื่อง

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ขยายความร่วมมือกับพันธมิตรด้านโลจิสติกส์ในประเทศจีน เพื่อเพิ่มแหล่งที่มาของสินค้า ไม่จำกัดเฉพาะท่าเรือหลักแต่รวมถึงพื้นที่ต้นทางภายในประเทศ เนื่องจากโครงสร้างแม่น้ำและระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีนมีขนาดใหญ่มาก ซึ่งช่วยสนับสนุนการรองรับการขยายกองเรือในช่วง 1-2 ปีข้างหน้า และสอดคล้องกับแผนการรับมอบเรือเพิ่มเติมในอนาคต

ทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นถึงการเตรียมความพร้อมของบริษัทฯ ในการขยายเครือข่ายเพื่อรองรับการเติบโตของกองเรือที่กำลังจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ในปัจจุบันบริษัทฯ ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) และได้ขยายการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีการเติบโตที่ค่อนข้างดี โดยในช่วงต้นปี 2568 อัตรากำไรเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ที่ 714,618 เหรียญสหรัฐ และปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,023,383 เหรียญสหรัฐ ณ สิ้นปี 2568 โดยบริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่ายังมีศักยภาพในการเติบโตต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวังในการขยายธุรกิจ เนื่องจากสภาวะตลาดในปัจจุบันยังมีความไม่แน่นอนและความเสี่ยงค่อนข้างสูง แต่โดยรวมแล้วธุรกิจในส่วนนี้ยังสามารถช่วยเพิ่มศักยภาพในการสร้างรายได้ของบริษัทฯ ได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาและติดตั้งระบบ Smart GPS ซึ่งสามารถติดตามตำแหน่งแบบเรียลไทม์ รวมถึงควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์จากระยะไกล โดยเฉพาะในตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยการพัฒนาดังกล่าวเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในกลุ่มอาหาร ซึ่งบริษัทฯ คาดการณ์ว่าในอนาคตการเคลื่อนย้ายสินค้าอาหารจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสินค้าในกลุ่มนี้มีความอ่อนไหวต่ออุณหภูมิ (Temperature-Sensitive) ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องมีอุปกรณ์และระบบที่มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับความต้องการของตลาดและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยเฉพาะการนำซอฟต์แวร์ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทาง (Route Optimization) มาใช้ เพื่อช่วยวางแผนการเดินทางเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น แม้จะเป็นการลดต้นทุนเพียงเล็กน้อย เช่น การประหยัดน้ำมัน แต่ถือเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในภาพรวมของการดำเนินงาน

โดยบริษัทฯ ได้เริ่มทดลองใช้งานระบบดังกล่าวกับเรือประมาณร้อยละ 30-40 ของกองเรือทั้งหมด ซึ่งสามารถช่วยประหยัดการใช้น้ำมันได้ประมาณ 700 ตัน โดยในปีที่ผ่านมาอาจยังไม่ถือเป็นมูลค่าที่สูงมากนัก แต่ในปัจจุบันซึ่งราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้การประหยัดในระดับดังกล่าวมีความสำคัญและมีมูลค่าเพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงมีแผนที่จะขยายการใช้งานระบบดังกล่าวให้



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ครอบคลุมเรือในสัดส่วนที่มากขึ้น เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุนในซอฟต์แวร์และเพิ่มประสิทธิภาพด้านต้นทุนโดยรวมมากยิ่งขึ้น

ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการลดภาระงานด้านการปฏิบัติงานภายในองค์กร โดยเฉพาะในด้านการใช้ทรัพยากรบุคคล เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ในช่วงของการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ส่งผลให้ความต้องการบุคลากรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบด้านต้นทุนและความสามารถในการบริหารจัดการ จึงได้เริ่มนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานภายในองค์กร ส่งผลให้สามารถลดจำนวนชั่วโมงการทำงานของพนักงานได้ แนวทางดังกล่าว ทำให้แม้บริษัทฯ จะมีการเติบโตของธุรกิจในระดับร้อยละ 40 หรือแม้กระทั่งร้อยละ 100 บริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องเพิ่มจำนวนบุคลากรในอัตราเดียวกัน หรืออาจเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยมุ่งเน้นที่จะพัฒนาศักยภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นไป

ในช่วงต้นปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ติดตามข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางเรือที่เกิดขึ้นค่อนข้างบ่อย โดยบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและไม่ได้เพิกเฉยแต่อย่างใด แม้ว่าบริษัทฯ จะมีมาตรการด้านความปลอดภัยที่เข้มงวดแล้วก็ตาม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า แม้ผู้ประกอบการรายอื่นในอุตสาหกรรมจะมีมาตรฐานการดำเนินงานที่ใกล้เคียงกัน แต่ยังคงพบอุบัติเหตุในระดับที่ค่อนข้างสูง จึงนำไปสู่การพิจารณาว่า มาตรการด้านความปลอดภัยอาจจำเป็นต้องยกระดับให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น จากแนวคิดดังกล่าวบริษัทฯ ได้สร้างความตระหนักภายในองค์กรเพื่อเพิ่มระดับความเข้มงวดด้านความปลอดภัย โดยจัดตั้งทีมปฏิบัติการที่สามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ได้อย่างทันท่วงที เพื่อให้สามารถเข้าจัดการปัญหาได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติ โดยไม่ปล่อยให้สถานการณ์ลุกลามจนควบคุมไม่ได้ เพื่อรักษาความปลอดภัยรวมถึงปกป้องสินทรัพย์ของบริษัทฯ

นอกจากนี้ จากข้อมูลคาดการณ์เศรษฐกิจโลก ณ ช่วงเดือนมกราคม 2569 จะเห็นได้ว่า แม้ในกรณีที่ไม่มีปัจจัยเรื่องสงครามเข้ามาเกี่ยวข้อง ภาพรวมการเติบโตของเศรษฐกิจโลกยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของแต่ละกลุ่มตลาด จะพบว่าตลาดในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาและประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ยังคงมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4 สูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกที่อยู่ราวร้อยละ 3 ซึ่งตลาดเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การดำเนินงานหลักของบริษัทฯ แม้ภาพรวมเศรษฐกิจโลกอาจไม่ได้อยู่ในภาวะเติบโตที่แข็งแกร่ง แต่ยังคงมีโอกาสในการเติบโต (Pockets of Opportunity) กระจายอยู่ในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง ได้แก่ จีน อินเดีย และภูมิภาคอาเซียน ซึ่งล้วนเป็นพื้นที่ที่บริษัทฯ มีการดำเนินธุรกิจอยู่แล้ว

นอกจากนี้ ตลาดละตินอเมริกาที่ได้กล่าวถึงก่อนหน้านี้ รวมถึงภูมิภาคแอฟริกา เป็นอีกพื้นที่ที่มีศักยภาพและไม่สามารถมองข้ามได้ โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้เริ่มเข้าไปให้บริการในแอฟริกาตะวันออกแล้ว ถือเป็น การเริ่มวางรากฐานในตลาดที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ในขณะเดียวกัน ภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นอีกพื้นที่ที่มีศักยภาพ แต่ต้องติดตามสถานการณ์ความไม่แน่นอนจากความขัดแย้งที่เกิดขึ้น ซึ่งยังไม่สามารถคาดการณ์ระยะเวลาได้ว่าจะยุติลงเมื่อใด อาจใช้เวลาเพียงหนึ่งเดือนหรือยืดเยื้อไปถึงหนึ่งปี ดังนั้น



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องมีความพร้อมในการปรับตัวต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไม่ว่าสถานการณ์จะคลี่คลายในระยะสั้นหรือยืดเยื้อในระยะยาว เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพภายใต้ทุกสภาวะการณ์

สำหรับประเด็นภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน ซึ่งเป็นประเด็นที่มีการกล่าวถึงในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องนั้น หากพิจารณาภาพรวมในปี 2568 จะพบว่ามีเรือใหม่เข้าสู่กองเรือคอนเทนเนอร์ประมาณร้อยละ 7 ขณะที่ในปี 2569 คาดว่าจะลดลงมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 4 ซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ทั้งนี้ ในปี 2568 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โลกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 3.2 และความต้องการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อยู่ที่ประมาณร้อยละ 3.5 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกันกับการเติบโตทางเศรษฐกิจโลก ขณะที่ในปี 2569 คาดการณ์ว่า GDP โลกจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 3.1 ขณะที่ความต้องการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อาจชะลอตัวลงมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 2.5

เมื่อพิจารณาส่วนต่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะพบว่า ในปี 2568 ส่วนต่างดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 3.4 ขณะที่ในปี 2569 ลดลงมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.4 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าช่องว่างดังกล่าวแคบลง โดยความต้องการของตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเรือใหม่ที่จะเข้ามา ส่งผลให้ระดับกำลังการผลิตส่วนเกินไม่ได้รุนแรงเท่าปีก่อน เมื่อพิจารณาพร้อมกับปัจจัยด้านความแออัดของท่าเรือ จะช่วยบรรเทาผลกระทบจากภาวะเรือส่วนเกินได้ อีกปัจจัยหนึ่งคือระดับราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางเรือ โดยเมื่อค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงสูงขึ้น ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะลดความเร็วในการเดินเรือ ส่งผลให้ระยะเวลาในการขนส่งยาวนานขึ้น และทำให้จำนวนเรือที่ต้องใช้ในระบบเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ปัจจัยเหล่านี้จึงมีส่วนช่วยลดแรงกดดันจากภาวะอุปทานส่วนเกินลงได้ในระดับหนึ่ง

สถานการณ์ด้านความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ยังคงมีอยู่ในหลายพื้นที่ ทั้งในทะเลแดงหรือสถานการณ์บริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งความไม่แน่นอนเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งถือเป็นความท้าทายสำคัญที่บริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลโดยตรงต่อการบริหารจัดการ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างรอบคอบ โดยอาจมีแนวทางที่หลากหลาย ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น สิ่งสำคัญคือการประเมินล่วงหน้าว่าบริษัทฯ สามารถรองรับสถานการณ์ได้กี่รูปแบบ และสถานการณ์ใดมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นมากที่สุด เพื่อให้สามารถวางแผนและปรับกลยุทธ์การดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที

สถานการณ์ขัดแย้งที่กำลังเกิดขึ้นในปัจจุบัน ได้แก่ กรณีของช่องแคบ Bab al-Mandab ในทะเลแดง แม้สถานการณ์ยังมีความตึงเครียดแต่ยังคงมีการเดินเรือผ่านได้อย่างต่อเนื่อง โดยเรือส่วนใหญ่สามารถสัญจรได้ตามปกติ ยกเว้นบางกรณี เช่น เรือที่มีความเชื่อมโยงกับสหรัฐอเมริกาหรืออิสราเอล ที่อาจได้รับผลกระทบและไม่สามารถผ่านได้ เมื่อเทียบกับสถานการณ์ในทะเลแดงแล้ว จะเห็นว่าปัญหาค่อนข้างเบาบางกว่าเมื่อเทียบกับช่องแคบฮอร์มุซในอิหร่าน โดยในปัจจุบันมีความเข้าใจว่าสถานการณ์มีข้อจำกัดค่อนข้างมากและการผ่านเข้าออกมีความเข้มงวดสูง อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงพบว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม มีเรือประมาณร้อยละ 30-40 ที่ยังสามารถทยอยออกจากพื้นที่ได้ แสดงให้เห็นว่ายังมีช่องทางใน



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

การเจรจาและการอนุญาตให้เดินเรือ เพียงแต่เป็นลักษณะเลือกสรรและมีเงื่อนไข โดยกระบวนการขอ อนุญาตเดินเรือใช้เวลานาน และแต่ละลำไม่ได้มีความสำคัญเท่ากันทั้งหมด จึงมีการพิจารณาอนุญาตตาม ความสำคัญของเรือเป็นรายกรณี ทำให้บางส่วนสามารถออกได้ก่อน ขณะที่บางส่วนยังต้องรอ ดังนั้น สถานการณ์จึงไม่ได้เป็นการปิดตายทั้งหมดแต่ก็ไม่ได้เปิดเสรี และยังคงมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก โดยเมื่อ เปรียบเทียบกันแล้ว ปัญหาในบริเวณช่องแคบฮอร์มุซมีความซับซ้อนและเข้มงวดกว่าสถานการณ์ในทะเล แดง และโดยภาพรวมสถานการณ์ยังไม่คลี่คลาย และมีแนวโน้มว่าจะยังคงยืดเยื้อต่อไปอีกระยะหนึ่ง

สำหรับการดำเนินธุรกิจในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยกล่าวถึงก่อนหน้านี้ และมี สัดส่วนรายได้ประมาณร้อยละ 15 ก่อนเกิดประเด็นความไม่แน่นอนจากสถานการณ์ภายใน แม้ว่าสัดส่วน ดังกล่าวจะไม่ใช่อำนาจที่น้อย และย่อมส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม แม้จะเกิดผลกระทบดังกล่าว บริษัทฯ เห็นว่าสถานการณ์ยังสามารถบริหารจัดการได้ และไม่ได้ หมายความว่าไม่มีแนวทางหรือทางออกในการดำเนินธุรกิจภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว

ในปัจจุบัน แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถรับและขนส่งสินค้าได้ตามปกติครบทุกเส้นทาง แต่ยังสามารถดำเนินการขนส่งได้ผ่านหลายเส้นทาง เช่น ผ่านท่าเรือโซฮาในประเทศโอมาน จากนั้นใช้เส้นทาง สะพานขนส่งทางบก (Land Bridge) ไปยังท่าเรือในสหรัฐอเมริกาหรือเม็กซิโก และสามารถกระจายต่อไปยัง ซาอุดีอาระเบีย อิรัก คูเวต และกาตาร์ได้ ซึ่งเป็นหนึ่งในช่องทางที่บริษัทฯ ใช้อยู่ในปัจจุบัน อีกช่องทางหนึ่ง คือการใช้ท่าเรือในสหรัฐอเมริกาหรือเม็กซิโก โดยเฉพาะท่าเรือฟูไจราห์ และสามารถใช้เป็นจุดเชื่อมต่อสะพาน ขนส่งทางบกไปยังท่าเรือภายในอ่าว เพื่อกระจายสินค้าเข้าสู่พื้นที่ปลายทางได้ และอีกเส้นทางหนึ่งคือการ ผ่านทะเลแดงเข้าสู่ท่าเรือเจดดาห์ ซึ่งตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของซาอุดีอาระเบีย และสามารถใช้เป็นจุดกระจาย สินค้าเข้าสู่ภูมิภาคตะวันออกกลางได้เช่นกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อบริหารจัดการ การขนส่งผ่านเส้นทางเหล่านี้ เนื่องจากในช่วงที่เกิดการปิดเส้นทางยังมีตู้คอนเทนเนอร์บางส่วนที่ค้างอยู่ ระหว่างการขนส่งและกระจายอยู่ในหลายประเทศ อาทิ โอมาน อินเดีย ศรีลังกา และปากีสถาน

ในปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างทยอยเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากประเทศเหล่านี้เข้าสู่โอมานหรือ สหรัฐอเมริกาหรือเม็กซิโก เพื่อดำเนินการเคลียร์สินค้าและส่งมอบไปยังลูกค้าให้ได้มากที่สุด เพื่อไม่ให้เกิดภาวะ ทางตัน ทั้งนี้ เนื่องด้วยสถานการณ์ที่ไม่ปกติ บริษัทฯ จึงไม่สามารถดำเนินการตามแผนปกติได้ทั้งหมด จึงมี การวางแผนรองรับกรณีที่สถานการณ์ยืดเยื้อ

ในส่วนของการเตรียมความพร้อมดังกล่าว บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการปรับโครงสร้างกองเรือ โดยการทยอยลดภาระด้านสินทรัพย์ผ่านการจำหน่ายเรือเก่าบางส่วนออกไป โดยได้ขายเรือเก่าออกไปแล้ว 1 ลำ ได้แก่ เรือขนาดประมาณ 1,000 TEUs การดำเนินการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการเตรียมความพร้อม หากสถานการณ์ยืดเยื้อออกไปเป็นระยะเวลานาน โดยเฉพาะในกรณีที่เรือใหม่ยังไม่สามารถส่งมอบได้ใน ระยะเวลาอันใกล้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการประเมินอย่างต่อเนื่องว่า หากตลาดยังไม่เอื้ออำนวย สินทรัพย์ที่มี ความสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันคือเรือใหม่ บริษัทฯ จึงทยอยลดสัดส่วนเรือเก่า พร้อม



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ทั้งพิจารณาในรูปแบบ Charter-Out ระยะยาวในบางส่วน เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารกองเรือ และเตรียมความพร้อมรองรับความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

บริษัทฯ ยังคงยึดกลยุทธ์ระยะยาวเช่นเดิม โดยมุ่งเน้นไปยังตลาดที่มีการเติบโตสูง แต่ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ยังคงเน้นการควบคุมค่าใช้จ่าย โดยให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสามารถสร้างผลตอบแทนกลับมาได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับเพียงแค่การตัดสินใจด้านกองเรือหรือเส้นทางเดินเรือเท่านั้น แต่ยังรวมถึงพนักงานภายในองค์กรด้วย ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อม ขณะเดียวกันในด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ ตระหนักว่าปัจจัยที่ไม่คาดคิดสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา จึงมีการทบทวนและประเมินความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปรับตัวและรับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้เหมาะสมและทันท่วงที

กลุ่มประเทศที่ได้นำเสนอไปแล้ว ได้แก่ อินเดีย อาเซียน กลุ่มประเทศกำลังพัฒนา และตะวันออกกลาง บริษัทฯ มีพิจารณาเข้าไปลงทุนหรือขยายธุรกิจในแต่ละพื้นที่ที่จะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของแต่ละประเทศว่าอยู่ในภาวะที่เหมาะสมหรือไม่ หากสถานการณ์ยังไม่เอื้ออำนวยหรือยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอ บริษัทฯ จะยังชะลอการเข้าไปดำเนินการในพื้นที่นั้น ๆ

อีกปัจจัยสำคัญในการเติบโตคือการดูแลลูกค้า โดยบริษัทฯ ต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าลูกค้าจะได้รับความพึงพอใจจากการใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการขยายขอบเขตการให้บริการไปสู่บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (End-to-End Logistics) มากขึ้น เนื่องจากลูกค้าบางกลุ่มมีความต้องการมากกว่าการให้บริการเพียงการขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือ โดยบริษัทฯ พร้อมทั้งจะขยายขีดความสามารถเพื่อรองรับและให้บริการลูกค้าที่มีความต้องการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น

อีกประเด็นสำคัญคือเรื่องบุคลากรและระบบ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กันไป หากบริษัทฯ ให้ความสำคัญเฉพาะระบบ แต่ไม่ได้คำนึงว่าผู้ใช้งานสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือในทางกลับกัน หากมุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรเพียงอย่างเดียว โดยไม่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบในอนาคต ก็ย่อมไม่สามารถสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่องค์กรได้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงใช้แนวทางแบบผสมผสาน โดยพัฒนาทั้งระบบและบุคลากรควบคู่กันไป โดยบุคลากรต้องมีความพร้อมในการใช้งานระบบในอนาคต ขณะเดียวกันระบบเองต้องถูกออกแบบและพัฒนาให้รองรับการใช้งานของคนได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางดังกล่าวถือเป็นกลยุทธ์สำคัญขององค์กรในปัจจุบัน ซึ่งจะดำเนินการต่อเนื่องต่อไปในอนาคต

ในด้านเรือข่าย บริษัทฯ มีการปรับลดสัดส่วนการดำเนินงานในตะวันออกกลาง ซึ่งเดิมมีสัดส่วนค่อนข้างสูง โดยเรือที่เคยให้บริการในเส้นทางดังกล่าวได้ถูกปรับการใช้งานใหม่ ทั้งการนำบางส่วน Charter-Out และอีกส่วนหนึ่งได้ปรับไปให้บริการในภูมิภาคอื่น ได้แก่ อินเดียและปากีสถาน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีมุมมองว่าอินเดียและปากีสถานยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพและสามารถทำหน้าที่เป็นช่องทางสำรอง (Backdoor) ในการดำเนินธุรกิจได้ โดยเฉพาะปากีสถาน ซึ่งบริษัทฯ เห็นความจำเป็นในการปรับตัวอย่าง



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

รวดเร็วเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง จึงไม่อาจรอให้สถานการณ์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง คลี่คลายเพียงอย่างเดียวได้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงได้ปรับเส้นทางบริการให้บริการและโยกย้ายเรือบางส่วนที่เคยให้บริการในภูมิภาคตะวันออกกลางไปให้บริการในเส้นทางดังกล่าว เพื่อกระจายความเสี่ยงและรักษาความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ

อายุเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหากสถานการณ์ตลาดไม่เอื้ออำนวย บริษัทฯ มีแผนที่จะทยอยปลดปล่อยเรือเก่าที่มีอัตราการใช้น้ำมันสูงออกเพิ่มเติม ดังนั้น ภายในปี 2571 คาดว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือจะลดลงมาอยู่ประมาณ 11.8 ปี ภายใต้สมมติฐานของภาวะตลาดปกติ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ตลาดมีการแข่งขันสูง บริษัทฯ มีแนวทางในการปรับบทบาทการใช้งานของเรือ โดยนำเรือที่มีประสิทธิภาพต่ำกว่าไปใช้งานในภารกิจหรือเส้นทางอื่น ขณะที่การดำเนินงานในตลาดที่แข่งขันสูงจะใช้เรือรุ่นใหม่เป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนรับมอบเรือใหม่เพิ่มเติมอีกกว่า 10 ลำ ซึ่งเชื่อว่าจะเป็นกองเรือที่มีศักยภาพและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ในสภาวะตลาดที่มีความท้าทายสูง

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับแนวโน้มของโลกในอนาคต โดยให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการทดสอบการใช้เชื้อเพลิงไบโอดีเซลกับกองเรือ ซึ่งผลการทดสอบพบว่า สามารถใช้งานได้จริง และหากมีการใช้ไบโอดีเซลในวงกว้างมากขึ้น บริษัทฯ พร้อมที่จะนำมาใช้เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการรับมอบเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ค่าความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มีแนวโน้มลดลง อีกทั้ง บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งเป็นมาตรฐานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมในกองเรือ สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการกองเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการยกระดับการกำกับดูแลกิจการและธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการกำกับดูแลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

ในอนาคตสถานการณ์ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากเป็นลักษณะของตลาดในปัจจุบัน ดังนั้น บริษัทฯ จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าว จึงเป็นที่มาว่าเหตุใดจึงต้องขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยเมื่อเกิดปัญหาในพื้นที่หนึ่ง บริษัทฯ ยังมีพื้นที่อื่นรองรับได้ ช่วยลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการดำเนินงานโดยรวม และหลีกเลี่ยงการพึ่งพิงพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งมากเกินไป

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับวินัยทางการเงินและการบริหารจัดการ เพื่อเสริมสร้างความพร้อมสำหรับอนาคตและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีมุมมองว่า การแข่งขันในอนาคตจะมีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสื่อสารและเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถรับมือกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ประธานฯ รายงานต่อที่ประชุมเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ประจำปี 2568 ว่า บริษัทฯ ได้ประกาศเจตนารมณ์เข้าเป็นแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย หรือ CAC และยังคงจัดให้มีการทบทวนแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักจรรยาบรรณพนักงานที่พนักงานและผู้บริหารทุกคนได้ทบทวนและลงนามรับทราบนโยบายและหลักปฏิบัติดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

นางสาวพรทิพย์  
เยาว์พฤษชัย  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ลูกค้าของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ดำเนินการผ่านตัวแทนหรือเป็นการติดต่อโดยตรงกับลูกค้า และสินค้าที่บริษัทฯ บรรทุกโดยหลักเป็นสินค้าประเภทใด เพื่อให้สามารถประเมินแนวโน้มในอนาคตได้ชัดเจนยิ่งขึ้น รวมถึงในบางกรณี บริษัทฯ มีการติดต่อผ่านผู้ให้บริการที่รับสินค้าจากลูกค้าอีกทอดหนึ่งหรือไม่

นอกจากนี้ ขอสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นการให้บริการในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้วยการเปลี่ยนท่าเรือว่าเป็นการเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือทางเลือกเท่านั้น หรือมีการปรับรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางทะเลไปเป็นการขนส่งทางบกด้วย

ในด้านการกำหนดค่าใช้จ่าย ขอสอบถามว่า บริษัทฯ มีการเสนอราคาล่วงหน้าให้แก่ลูกค้าหรือไม่ โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดความล่าช้าหรือมีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการจอดเรือ รวมถึงในสถานการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น ความขัดแย้งหรือภาวะสงคราม บริษัทฯ สามารถเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากลูกค้าได้หรือไม่ หรือจำเป็นต้องรับภาระต้นทุนดังกล่าวไว้เอง ซึ่งอาจส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ

สุดท้าย ในประเด็นเกี่ยวกับสินค้าเกษตร ซึ่งถูกมองว่าเป็นกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต จากข้อจำกัดด้านทรัพยากร เช่น พลังงาน ขอสอบถามเพิ่มเติมว่า การขยายธุรกิจสู่สินค้าควบคุมอุณหภูมิของบริษัทฯ มีความเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าเกษตรหรือไม่ และแนวโน้มของตลาดดังกล่าวมีทิศทางเป็นอย่างไร

รวมถึงในบริบทของการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การนำเทคโนโลยีหรือปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ในการผลิตสินค้าเกษตรของหลายประเทศ จะส่งผลต่อศักยภาพการเป็นผู้ส่งออกสินค้าเกษตรของประเทศไทยในอนาคตอย่างไร ขอความเห็นเพิ่มเติมจากฝ่ายบริหารในประเด็นดังกล่าว



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ในด้านการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ให้บริการผ่านทั้งตัว  
แทน (Freight Forwarder) และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าโดยตรง  
โดยสัดส่วนหลักประมาณร้อยละ 60 มาจากกลุ่ม Freight Forwarder และ  
อีกร้อยละ 40 เป็นลูกค้าที่บริษัทฯ ติดต่อโดยตรง

สำหรับกรณีการขนส่งไปตะวันออกกลาง หากเกิดสถานการณ์ที่ไม่  
ปลอดภัยตามเงื่อนไขในเอกสารการขนส่ง บริษัทฯ สามารถนำสินค้าไปลง  
ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยที่ใกล้ที่สุด และถือว่าสิ้นสุดการให้บริการ ณ จุดนั้น  
โดยนิยามของความปลอดภัยจะขึ้นอยู่กับพิจารณาของเจ้าของเรือแต่  
ละราย ซึ่งในกรณีของบริษัทฯ จุดหลักที่ใช้รองรับ ได้แก่ อินเดียและ  
โอมาน ขึ้นอยู่กับเส้นทางของเรือแต่ละลำ ในกรณีที่สินค้าถูกนำไปลงยัง  
ท่าเรือดังกล่าวแต่ปลายทางจริงอยู่ในประเทศอื่น เช่น ซาอุดีอาระเบียหรือ  
อิรัก ลูกค้าจำเป็นต้องประสานงานเพิ่มเติมกับสายเรือและรับภาระ  
ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งต่อ ซึ่งในส่วนนี้ถือเป็นกลไกหนึ่ง  
ที่บริษัทฯ สามารถใช้ในการทยอยลดต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม ในประเด็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม บริษัทฯ สามารถ  
ดำเนินการได้เพียงบางส่วนเท่านั้น โดยค่าระวางเรือที่ได้มีการตกลงและ  
จองไว้ก่อนเกิดสถานการณ์จะไม่สามารถปรับเพิ่มได้ เนื่องจากเป็นไปตาม  
ข้อตกลงเดิม และไม่สามารถคาดการณ์ต้นทุนเพิ่มเติม เช่น ราคาน้ำมัน  
หรือค่าใช้จ่ายจากการเปลี่ยนเส้นทาง (Diversion Cost) ได้ล่วงหน้า  
การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจึงมักเกิดขึ้นในธุรกรรมใหม่หรือการจอง  
ใหม่เป็นหลัก เปรียบเสมือนการดำเนินงานตามสัญญา ซึ่งเมื่อเกิด  
เหตุการณ์ไม่คาดคิด บริษัทฯ จำเป็นต้องรับภาระต้นทุนในช่วงแรก  
บางส่วน ก่อนที่จะสามารถทยอยปรับตัวและฟื้นฟูผลประกอบการได้ใน  
ช่วงเวลาถัดไป ทั้งในระดับสัปดาห์หรือเดือน

สำหรับประเด็นสินค้าการเกษตรและตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container)  
บริษัทฯ มีมุมมองว่าในอนาคตปริมาณสินค้าการเกษตรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น  
โดยหนึ่งในปัจจัยสำคัญมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งที่มีมาอย่าง  
ต่อเนื่องและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ทำให้หลายประเทศให้ความสำคัญกับ  
ประเด็นความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) และเริ่มมีการกักตุน  
อาหารมากขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่ามีปริมาณเพียงพอต่อการบริโภค  
ภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ผลักดันให้บริษัทฯ เตรียม  
ความพร้อมด้านตู้ควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

กลุ่มดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในสถานการณ์ความขัดแย้งจริง สินค้าสดมักไม่ใช่สินค้าหลักในการกักตุน เนื่องจากมีอายุสั้นและเสื่อมสภาพได้ง่าย โดยสินค้าที่มีการกักตุนมักจะเป็นสินค้าประเภทแปรรูปหรือสินค้ากระป๋อง ซึ่งสามารถขนส่งได้ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทั่วไป

ทั้งนี้ แนวโน้มการเติบโตของสินค้าเกษตรยังขึ้นอยู่กับศักยภาพของแต่ละประเทศในการผลิตและส่งออก เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เป็นประเทศเดียวที่สามารถผลิตสินค้าเกษตรได้ โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรการผลิต ทำให้ยังต้องพึ่งพาการนำเข้า แม้จะมีความพยายามใช้เทคโนโลยี เช่น การทำเกษตรแนวตั้ง (Vertical Farming) เพื่อเพิ่มผลผลิตภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยีดังกล่าวยังมีต้นทุนสูง และไม่สามารถตอบโจทย์การบริโภคในวงกว้างได้ในระยะสั้น ส่งผลให้ประเทศในตะวันออกเฉียงใต้ยังคงต้องนำเข้าสินค้าเกษตรในปริมาณมากต่อไป

ในด้านการแข่งขัน ประเทศผู้ส่งออกหลัก เช่น อินเดีย ซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์และทรัพยากร ถือเป็นคู่แข่งสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะในตลาดตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น ศักยภาพในการแข่งขันของแต่ละประเทศจะเป็นตัวกำหนดทิศทางตลาดในอนาคตในระยะสั้นถึงกลาง (1-4 ปี) ประเทศไทยยังคงมีโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้าเกษตรได้เพิ่มขึ้น แต่ในระยะยาวยังคงต้องติดตามปัจจัยด้านเทคโนโลยี ต้นทุน และการแข่งขันจากประเทศอื่นอย่างใกล้ชิด

นายนิรันดร์ จิตประกอบ  
ผู้ถือหุ้น

ดร. ทวิน โชค ต้นธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

นายอักรเดช วัศสระ  
ผู้ถือหุ้น

ดร. ทวิน โชค ต้นธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

สอบถามต่อที่ประชุมว่า มีโครงการการเดินทางเรือบรรทุกน้ำมันบรรทุกก๊าซบ้างหรือไม่

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ขณะนี้ยังไม่มีโครงการดังกล่าว

สอบถามต่อที่ประชุมถึงผลกระทบที่บริษัทฯ ได้รับจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงมาตรการในการแก้ไขปัญหาในระยะสั้น และแผนรองรับของบริษัทฯ ในกรณีที่สถานการณ์ดังกล่าวยืดเยื้อออกไป

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ผลกระทบในช่วงที่ผ่านมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 15-20 ซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในทันทีจากการหยุดชะงักอย่างรวดเร็วของสถานการณ์ โดยสำหรับสถานการณ์ปัจจุบันคาดว่าในช่วงประมาณ 2-3 เดือนข้างหน้า จะสามารถฟื้นตัวกลับมาได้ประมาณร้อยละ 50-60 แต่ยังไม่



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ถึงระดับปกติได้ เนื่องจากทราบได้ที่สถานการณ์ยังไม่สงบก็ยังมีโอกาสเกิดการหยุดชะงักเป็นระยะ

ในช่วงที่มีข้อจำกัดดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการกองเรือ โดยมีการ Charter-Out เรือบางส่วนออกไป เพื่อปรับสมดุลและลดความเสี่ยงจากคำสั่งการให้บริการที่เกินความจำเป็นในบางช่วงเวลา

ในด้านการขนส่ง หากพิจารณาเส้นทางเข้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ปัจจุบันสามารถดำเนินการได้ผ่าน 3 ช่องทางหลัก ได้แก่

- (1) เส้นทางผ่านฝั่งปากอ่าว โดยใช้ท่าเรือ โซฮาร์ของประเทศโอมาน และท่าเรือฟูไจราห์ของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
- (2) เส้นทางผ่านท่าเรือเจดดาห์ในทะเลแดง และเชื่อมต่อการขนส่งทางบกไปยังประเทศในกลุ่มกาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย บาห์เรน คูเวต และอิรัก
- (3) สำหรับสินค้าที่มาจากภูมิภาคอื่น เช่น ยุโรป อเมริกา หรือละตินอเมริกา อาจใช้เส้นทางผ่านประเทศตุรกีได้

อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวไม่ใช่ตลาดหลักที่บริษัทฯ ให้บริการ ดังนั้นช่องทางหลักที่บริษัทฯ ใช้งานจริงจะอยู่ที่ 2 เส้นทาง คือ ผ่านเจดดาห์หรือผ่านฝั่งปากอ่าว (โอมานและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) ซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับการฟื้นตัวได้ประมาณร้อยละ 50

ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ มีการลดความเสี่ยงโดยการทยอย Charter-Out เรือเก่าออก เพื่อรักษาความยืดหยุ่นทางการเงินและโครงสร้างกองเรือ โดยบริษัทฯ อยู่ระหว่างติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด หากความขัดแย้งยังยืดเยื้อ บริษัทฯ มีแผนรองรับในลักษณะ Winter Mode กล่าวคือ จะเน้นใช้เฉพาะเรือที่มีประสิทธิภาพสูงและลดการใช้เรือที่มีต้นทุนสูงหรือประสิทธิภาพต่ำลง บริษัทฯ มีกองเรือใหม่อีกกว่า 10 ลำที่จะทยอยเข้ามา ซึ่งเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพสูงและสามารถแข่งขันได้ดีในสภาวะตลาดที่มีความเข้มข้น ดังนั้น หากสถานการณ์มีความผันผวนต่อเนื่องจนถึงสิ้นปี บริษัทฯ ยังมีเครื่องมือในการบริหารจัดการเพิ่มเติม เช่น การ Charter-Out เรือออก ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่สามารถบริหารความเสี่ยงได้ และไม่ใช่ว่าประเด็นที่น่ากังวลเกินไป

นายสถาพร โคธีรานุกษ์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมในประเด็นที่มีลักษณะใกล้เคียงกับคำถามก่อนหน้านี้เกี่ยวกับผลกระทบที่บริษัทฯ อาจได้รับจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มชะลอตัวจากสถานการณ์ความขัดแย้ง รวมถึงแนวทางการรับมือของบริษัทฯ



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

นายโสภณ วิรเศรษฐ์  
ผู้ถือหุ้น

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

นายธรรมนุญ วุฒิรงค์  
ผู้ถือหุ้น

ประเด็นดังกล่าวฝ่ายบริหารได้เรียนชี้แจงรายละเอียดไปแล้วในคำถามก่อนหน้า ซึ่งครอบคลุมทั้งในส่วนของผลกระทบที่เกิดขึ้น สถานการณ์ในปัจจุบัน ตลอดจนแนวทางการบริหารจัดการและแผนรองรับของบริษัทฯ ในกรณีที่สถานการณ์มีความผันผวนหรือยืดเยื้อต่อไป

สอบถามต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีแผนจะสั่งต่อเรือเพิ่มเติมในอนาคตหรือไม่

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจที่ไม่หยุดนิ่ง และยังคงมีบทบาทสำคัญอย่างต่อเนื่องในระบบการค้าโลก สำหรับ RCL เอง เมื่อเทียบกับบริษัทเดินเรือรายใหญ่ระดับโลกแล้ว ถือว่าเป็นบริษัทขนาดเล็ก โดยมีส่วนแบ่งตลาดหรือศักยภาพการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไม่ถึงร้อยละ 1 ของกองเรือทั่วโลก อยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.5 เท่านั้น ด้วยฐานการดำเนินงานที่ยังมีขนาดค่อนข้างเล็ก บริษัทฯ จึงยังมีความสามารถและศักยภาพในการเติบโตอีกมาก แม้จะตั้งเป้าเติบโตแบบเท่าตัวก็ยังถือว่าเป็นสัดส่วนที่ไม่สูงมากเมื่อเทียบกับตลาดโลก ซึ่งสะท้อนว่าศักยภาพในการเติบโตยังมีอีกมาก อีกทั้ง เนื่องจากส่วนแบ่งตลาดของบริษัทฯ ไม่ได้มีนัยสำคัญต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมโลกมากนัก จึงยังสามารถดำเนินกลยุทธ์การเติบโตได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ส่งผลกระทบต่อตลาดโดยรวม อย่างไรก็ตาม เมื่อบริษัทฯ เติบโตไปถึงระดับประมาณร้อยละ 3-4 ของตลาดโลก โครงสร้างการแข่งขันจะเปลี่ยนไปอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจากระดับปัจจุบันไปถึงจุดดังกล่าว ยังต้องใช้เวลาและการเพิ่มกองเรืออีกประมาณ 100 ลำโดยประมาณ

ดังนั้น ในช่วงเวลานี้ บริษัทฯ ยังมีความสามารถในการขยายกองเรือเพิ่มเติมได้ และยังอยู่ในช่วงที่สามารถเติบโตได้อย่างยืดหยุ่น ประกอบกับการนำเทคโนโลยีเข้ามาเสริมประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทำให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการเติบโตต่อไปได้มากกว่าระดับปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันบริษัทฯ มีสัดส่วนของกองเรือที่ Charter-Out คิดเป็นเท่าใดของกองเรือทั้งหมด และรายได้จากการ Charter-Out ในช่วง 1-2 เดือนที่ผ่านมา คิดเป็นสัดส่วนเท่าใดของรายได้ปกติของบริษัทฯ นอกจากนี้ ขอให้เปรียบเทียบสถานะของบริษัทฯ กับบริษัทในอุตสาหกรรมเดียวกันที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยว่าอยู่ในลำดับใด และมีโอกาสปรับเพิ่มหรือลดอันดับในช่วง 2 ปีข้างหน้าอย่างไร



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ตันธวานิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า หากพิจารณาในแง่จำนวนเรือ ปัจจุบันบริษัทฯ มีเรือที่ Charter-Out ระยะยาวอยู่จำนวนหนึ่ง โดยไม่ได้มีการตั้งเป้าหมายว่าจะต้อง Charter-Out เป็นสัดส่วนเท่าใดของกองเรือทั้งหมด เนื่องจากขึ้นอยู่กับสถานการณ์ตลาดเป็นหลัก โดยบริษัทฯ จะพิจารณาเปรียบเทียบว่าระหว่างเรือที่ Charter-Out ออกไปหรือการนำเรือไปใช้งานเอง ทางเลือกใดสามารถสร้างผลตอบแทนได้ดีกว่าในแต่ละช่วงเวลา โดยอาจมีทั้งกรณีที่ตัดสินใจได้เหมาะสมและบางกรณีนี้อาจไม่เหมาะสมที่สุด แต่โดยรวมยังอยู่บนหลักการเพิ่มผลตอบแทนให้มากที่สุดภายใต้สถานการณ์นั้น ๆ

หากพิจารณาในเชิงสัดส่วน ปัจจุบันมีเรือที่เกี่ยวข้องกับการ Charter-Out ออกไปประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เพราะมีการ Charter-Out เรือที่ขนาดค่อนข้างใหญ่ แต่จำนวนของเรือที่ Charter-Out ออกไปไม่เยอะ สำหรับรายได้จากการ Charter-Out ในช่วงที่ผ่านมา คิดเป็นประมาณร้อยละ 12.7 ของรายได้รวม โดยในช่วง 1-2 เดือนล่าสุดสามารถสร้างกำไรจากการ Charter-Out ออกได้ประมาณ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือเป็นรายได้เสริมที่ช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้กับฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอย้ำว่า ธุรกิจหลักของเรายังคงเป็นธุรกิจการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ การ Charter-Out เป็นเพียงเครื่องมือในการบริหารกองเรือและเสริมสภาพคล่อง ไม่ใช่รายได้หลักขององค์กร และบริษัทฯ ไม่ต้องการให้ธุรกิจดังกล่าวกลายเป็นรายได้หลักในฐานะที่เป็นบริษัทขนส่งทางทะเล ในส่วนของลำดับในประเทศไทยซึ่งมีบริษัทขนส่งคอนเทนเนอร์เพียงแห่งเดียว บริษัทฯ คงอยู่ลำดับที่ 1 หากเทียบกับบริษัทเรือเทกองหรือเรือแท็งก์คงจะเทียบไม่ได้เพราะไม่ใช่ธุรกิจประเภทเดียวกัน สำหรับในระดับโลก บริษัทฯ อยู่ในอันดับประมาณที่ 20 ซึ่งแม้จะเป็นอันดับที่ค่อนข้างดี แต่เมื่อเทียบกับขนาดตลาดโลกแล้ว ยังมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 1 สะท้อนให้เห็นว่าธุรกิจนี้ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีโครงสร้างการแข่งขันที่เฉพาะตัวมาก บริษัทฯ คาดว่าในการเติบโตภายภาคหน้าบริษัทฯ ยังคงอยู่ที่ประมาณอันดับที่ 20 ได้อีกพักหนึ่ง แม้มีเรือเข้ามาอีกกว่า 10 ลำ ซึ่งแม้จำนวนดังกล่าวดูเหมือนมากในเชิงตัวเลข แต่เมื่อเทียบกับลำดับในตลาดโลกยังถือว่าเพิ่มขึ้นไม่มาก อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังมองถึงการขยายกองเรือในอนาคตอย่างต่อเนื่องในระดับที่เหมาะสม เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่ง และเพิ่มขีดความสามารถในการรับมือกับความผันผวนและอุปสรรคขนาดใหญ่ ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสำคัญของบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจระยะยาว



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นายพฤติ เพชรหล่อเหลียน  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า จากสถานการณ์ภาคอสังหาริมทรัพย์ของประเทศจีน ซึ่งส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค และเนื่องจากประเทศจีนเป็นหนึ่งในเส้นทางทำให้บริการหลักของบริษัทฯ ขอสอบถามว่า ผลกระทบดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อฝั่งอุปสงค์หรืออุปทานในการส่งออกจากจีนมากกว่ากัน กล่าวคือ จะเป็นผลกระทบจากการที่บริษัทจีนส่งออกสินค้าไปยังหลายประเทศซึ่งเป็นตลาดหลักของบริษัทฯ หรือจากการที่ประเทศอื่นส่งสินค้าเข้าไปจำหน่ายในประเทศจีน ซึ่งแนวทางใดจะเป็นผลกระทบหลักต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ มากกว่า

นอกจากนี้ ขอสอบถามเพิ่มเติมว่า โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ เป็นรายได้แบบ Spot Voyage หรือ Contract Term มากกว่ากัน พร้อมขอทราบสัดส่วนโดยประมาณ

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ประเด็นด้านอสังหาริมทรัพย์ในประเทศจีนเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน และสถานการณ์ในปัจจุบันยังคงดำเนินไปในทิศทางเดิม โดยคาดว่าจะยังไม่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมจะเห็นว่าสถานการณ์ในจีนมีแนวโน้มค่อย ๆ ปรับตัวดีขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงที่เกิดรุนแรงขึ้นในช่วงแรก เนื่องจากตลาดและผู้เกี่ยวข้องเริ่มมีการปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ได้มากขึ้นแล้ว

ในส่วนของรายได้ของบริษัทฯ รูปแบบการให้บริการจะอยู่ในลักษณะการเสนอราคาให้กับลูกค้า โดยอายุของราคาที่เสนอจะแตกต่างกันไป ตั้งแต่ประมาณ 1 สัปดาห์ 3 สัปดาห์ ไปจนถึง 1 เดือน หรือบางกรณีอาจถึง 3 เดือน ขึ้นอยู่กับลักษณะลูกค้าและเงื่อนไขแต่ละราย

เนื่องจากธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มีลูกค้าจำนวนมาก โดยหนึ่งลำอาจมีลูกค้านับพันราย จึงไม่สามารถบริหารแบบรายลำเรือเหมือนธุรกิจเรือเทกองหรือเรือแท็งก์ได้ ทำให้โครงสร้างรายได้มีความหลากหลายและเป็นรายธุรกรรมมากกว่า โดยประมาณร้อยละ 20 ของรายได้จะมาจากสัญญาระยะกลางถึงระยะยาว ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 80 จะเป็นรายได้แบบ Spot ซึ่งมีอายุของราคาที่เสนอสั้น อยู่ที่ประมาณ 1 สัปดาห์ถึง 3-4 สัปดาห์ ขึ้นอยู่กับสถานะตลาดในช่วงเวลานั้น ๆ

นายกิตติ กสิวิทยานันท์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า การตั้งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับขนาดของเรือหรือประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเป็นหลัก



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มองทั้งสองด้านควบคู่กัน เพราะเรือแต่ละขนาดมีความเหมาะสมกับลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน หากนำเรือขนาดใหญ่ไปในเส้นทางที่ปริมาณสินค้าไม่เพียงพออาจกลายเป็นภาระต้นทุน ในขณะที่เดียวกัน หากใช้เรือขนาดเล็กแม้จะมีประสิทธิภาพสูง แต่ในบางเส้นทางที่มีปริมาณสินค้าจำนวนมาก ก็อาจไม่สามารถแข่งขันได้อย่างเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่สามารถสรุปได้ว่าเรือขนาดใดดีกว่าอีกขนาดหนึ่ง โดยตรง แต่ต้องพิจารณาเป็นภาพรวมของเครือข่ายการค้าในแต่ละภูมิภาคที่ทำการค้าร่วมกัน ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงมีเรือหลากหลายขนาด เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการที่แตกต่างกัน และสามารถให้บริการได้ครอบคลุมในหลายเส้นทางมากขึ้น สอดคล้องกับเครือข่ายที่กว้างและหลากหลายของบริษัทฯ

นายโสภณ วิรเศรษฐ์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ภายใต้ความผันผวนของราคาน้ำมัน โลกที่พุ่งสูงขึ้น จากวิกฤติสงคราม บริษัทฯ มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างไรและในสัดส่วนเท่าใดของปริมาณการใช้ทั้งหมด

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ ไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงได้ทั้งหมด แต่สิ่งที่ทำได้คือ การบริหารจัดการและยอมรับว่าความเสี่ยงจะเกิดขึ้น และเมื่อเกิดขึ้นแล้ว บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ราคาน้ำมัน ซึ่งเคยปรับตัวขึ้นมากกว่าหนึ่งเท่าตัวในช่วงที่ผ่านมา ในสถานการณ์เช่นนั้น คงไม่มีใครสามารถช่วยบรรเทาผลกระทบให้กับบริษัทฯ ได้ แม้ในมุมมองของลูกค้าอาจมีการขอให้ชะลอการปรับราคา แต่ในทางปฏิบัติ บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมราคาน้ำมันได้ เนื่องจากราคาสามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายในระยะเวลาอันสั้นมาก โดยวิธีการบริหารจัดการของบริษัทฯ ที่ผ่านมา คือการบริหารความเสี่ยงผ่านการซื้อน้ำมันล่วงหน้าบางส่วน ประมาณร้อยละ 50 ซึ่งช่วยให้สามารถเฉลี่ยต้นทุนและลดความผันผวนได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้มองว่าความเสี่ยงสามารถหลีกเลี่ยงได้ทั้งหมด แต่ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเพื่อลดความรุนแรงของผลกระทบไม่ให้ต้นทุนปรับเพิ่มขึ้นอย่างฉับพลัน พร้อมทั้งมีการสื่อสารกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจ และทยอยปรับโครงสร้างราคาอย่างเหมาะสมและสมเหตุสมผลมากที่สุด



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันมีเรือของบริษัทฯ ติดค้างอยู่ในช่องแคบฮอร์มุซหรือไม่ และบริษัทฯ ได้มีการปรับอัตราค่าระวางเรือในช่วงภาวะสงครามเพิ่มขึ้นในสัดส่วนประมาณร้อยละเท่าใด รวมถึงขอทราบกลุ่มสินค้าหลักที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่ง และสัดส่วนโดยประมาณของสินค้าแต่ละประเภท ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่า สำหรับเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของโดยตรง ไม่มีเรือติดค้างอยู่ในช่องแคบฮอร์มุซ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของกองเรือที่บริษัทฯ เช่าใช้งาน ปัจจุบันมีเรือขนาดประมาณ 1,000 TEUs ติดค้างอยู่จำนวน 1 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างรอการอนุญาตและการประสานงานเพื่อให้สามารถกลับมาเดินเรือได้ตามปกติ

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ในด้านประเภทสินค้า บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทผ่านเครือข่ายการเดินเรือที่ครอบคลุมมากกว่าครึ่งหนึ่งของโลก ลักษณะของสินค้าที่ขนส่งจะขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศและเส้นทางการค้าเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ทั่วไป

ทั้งนี้ หากพิจารณาผลกระทบต่อการค้าในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อบริษัทฯ คือราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนโดยรวม โดยเฉพาะสินค้าที่มีความเกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์พลาสติก ซึ่งได้รับผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าสินค้าประเภทอื่น

นายอัครเดช วัสสระ  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีความร่วมมือกับสายเรือขนาดใหญ่รายใดบ้าง เพื่อสนับสนุนการเติบโตแบบก้าวกระโดด และบริษัทฯ มีแนวทางหรือแผนในการขยายการเติบโตในลักษณะ Inorganic Growth หรือไม่

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่า การดำเนินความร่วมมือกับสายเรือขนาดใหญ่ของ บริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับเส้นทางการค้า บริษัทฯ ทำงานร่วมกับผู้ให้บริการระดับอยู่ในกลุ่ม 20 อันดับแรกถึง 30 อันดับแรก เกือบทุกบริษัทฯ และมีการร่วมมือกับพันธมิตรเหล่านี้ในหลายเส้นทาง ขึ้นอยู่กับเครือข่ายในแต่ละพื้นที่ กล่าวคือ บริษัทฯ มีการทำธุรกรรมและร่วมมือกับผู้เล่นในตลาดอย่างครอบคลุม

สำหรับประเด็นการขยายการเติบโตในลักษณะ Inorganic Growth นั้น ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่มีแผนดำเนินการในแนวทางดังกล่าว



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย ผู้ถือหุ้น สอบถามต่อที่ประชุมว่า การประกันภัยเรือของบริษัทฯ ครอบคลุมความเสี่ยงด้านใดบ้าง และสามารถชดเชยความเสียหายหรือรายได้ที่ขาดหายไปได้ครบถ้วนหรือไม่ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์สงครามจนเรือได้รับความเสียหายหรือถูกทำลาย รวมถึงกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ดร. ทวิน โชค ตันธวานิตย์ กรรมการผู้จัดการ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ความคุ้มครองด้านประกันภัยของเรือและลูกเรือจะขึ้นอยู่กับลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติการเป็นสำคัญ โดยพิจารณาว่าอยู่ในพื้นที่ปกติหรือพื้นที่ที่จัดอยู่ในเขตความเสี่ยงหรือเขตสงคราม หากเรือไม่ได้ปฏิบัติงานในพื้นที่ความเสี่ยงด้านสงคราม ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองตามเงื่อนไขมาตรฐานทั่วไป อย่างไรก็ตาม หากเรือปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงด้านสงคราม และบริษัทฯ มิได้จัดทำความคุ้มครองเพิ่มเติมในส่วนดังกล่าว บริษัทฯ จะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้เหตุการณ์นั้น ดังนั้น บริษัทฯ ต้องประเมินอย่างรอบคอบว่าเรือมีการเข้าไปในพื้นที่เสี่ยงหรือไม่ หากมีความเสี่ยงจะต้องพิจารณาซื้อประกันเพิ่มเติมนอกเหนือจากประกันพื้นฐาน

ในส่วนของประกันที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียรายได้ จะมีประกันบางประเภทที่สามารถคุ้มครองค่าเช่าเรือหรือรายได้บางส่วนได้ อย่างไรก็ตาม ประกันภัยดังกล่าวไม่สามารถชดเชยรายได้จากค่าระวางเรือที่สูญเสียไปได้ทั้งหมด โดยอาจมีการชดเชยได้เพียงบางส่วนในวงจำกัดเท่านั้น และไม่ครอบคลุมรายได้ค่าระวางที่หายไปจากกรณีที่ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ตามปกติ

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใดเพิ่มเติม

ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า วาระนี้เป็นวาระเพื่อรับทราบ จึงไม่มีการลงคะแนนเสียง

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมรับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปี 2568 ตามรายละเอียดที่เสนอ

**วาระที่ 2** พิจารณาอนุมัติงบแสดงฐานะทางการเงินและงบกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2568

ประธานฯ ขอให้ผู้ดำเนินการประชุมแจ้งรายละเอียดต่อที่ประชุม



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นางสาวกุสุมา กาญจนะแก้ว รายงานต่อที่ประชุมว่า เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 112 แห่งพ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 35. กำหนดให้บริษัทฯ ต้องจัดทำบุคคลและบัญชีกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของบริษัทฯ ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี และนำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติตามที่แสดงไว้ในแบบ 56-1 One Report ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ e-One Report โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้ว

คณะกรรมการเห็นสมควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติงบแสดงฐานะทางการเงินและงบกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ ผ่านการสอบทานจากคณะกรรมการตรวจสอบ และได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมคณะกรรมการแล้ว

## ข้อมูลงบการเงิน (บางส่วน) ของบริษัทฯ

หน่วย: พันบาท

รายการ	เฉพาะบริษัทฯ		กลุ่มบริษัทฯ	
	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์ถาวร	18,280,099	20,827,075	75,554,740	70,329,690
หนี้สินรวม	893,168	1,277,528	22,239,522	19,328,181
ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	17,386,932	19,549,548	53,319,984	51,002,227
รายได้จากการเดินเรือ	2,359,171	1,639,513	36,923,567	35,095,921
รายได้รวม	2,678,445	3,611,005	37,818,188	37,250,093
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	1,250,236	1,908,649	8,166,901	9,170,542
กำไรต่อหุ้น(บาท)	1.51	2.30	9.85	11.07

## ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายสถาพร โคธีรานุรักษ์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า จากรายงานผู้สอบบัญชีที่ระบุว่าการด้อยค่าเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ขอสอบถามวิธีการพิจารณาการด้อยค่าของเรือเดินทะเล และจากสถานการณ์สงครามในขณะนี้จะมีผลกระทบต่อ การพิจารณาการด้อยค่าในเรื่องดังกล่าวหรือไม่อย่างไร



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล  
รองกรรมการผู้จัดการ  
(การเงินและบัญชีกลุ่ม)

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การพิจารณาการบันทึกการด้อยค่าของเรือเดินทะเล ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรอง ซึ่งโดยปกติจะมีการพิจารณาว่า มูลค่าตามบัญชีของเรือเทียบกับราคาตลาดของเรือ หรือ มูลค่าเรือที่จะสร้างรายได้ (Value in Use) อย่างไรก็ดีสูงกว่าจะนำมาเทียบกัน ถ้าเมื่อไหร่ก็ตามที่ราคาตามบัญชีสูงกว่าราคาตลาดเรือหรือมูลค่าที่เรือทำรายได้ ก็จะเกิดการด้อยค่าเพิ่มขึ้น

ในขณะเดียวกัน เมื่อเกิดการด้อยค่าแล้วในปีถัดมาหรือรอบในการพิจารณาถัดไป เมื่อมูลค่าตลาดของเรือมีราคาสูงขึ้นก็จะมีการกลับรายการด้อยค่าของเรือที่เกิดขึ้น ซึ่งในสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีผลต่อการด้อยค่าอย่างไรนั้น มูลค่าของเรือไม่ได้ลดลง เพราะเรือถูกใช้หรืออยู่ในช่องแคบด้วย ดังนั้น เรือในราคาตลาดจึงอยู่ในราคาที่ยกขึ้นสูง จึงยังไม่มีเกิดการด้อยค่าเรือเดินทะเลของบริษัทฯ

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใดเพิ่มเติม

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณา โดยวาระนี้จะต้องได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีมติอนุมัติงบแสดงฐานะทางการเงินและงบกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2568 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	526,134,344	0	290,573	0
ร้อยละ	100.00	0	-	0

### **วาระที่ 3 พิจารณานุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2568**

ประธานฯ ขอให้ผู้ดำเนินการประชุมแจ้งรายละเอียดต่อที่ประชุม

นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รายงานต่อที่ประชุมว่า จากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2568 ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 8,167 ล้านบาท คณะกรรมการพิจารณาแล้วและเห็นสมควรให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2568 จากกำไรดังกล่าว รวมในอัตราหุ้นละ 2.50 บาท สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 828,750,000 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,071,875,000 บาท



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในปี 2568 ไปแล้ว จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท และเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท รวม 1.00 บาท โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 1.50 บาท เป็นจำนวนเงิน 1,243,125,000 บาท โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นที่มีรายชื่อปรากฏ ณ วันกำหนดครายชื่อผู้ถือหุ้น (Record Date) ที่มีสิทธิรับเงินปันผลในวันที่ 12 มีนาคม 2569 และกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 15 พฤษภาคม 2569 ซึ่งการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวเป็นไปตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ซึ่งได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมเป็นการล่วงหน้าแล้ว

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใด

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณา โดยวาระนี้จะต้องได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2568 ในอัตราหุ้นละ 2.50 บาท สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 828,750,000 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,071,875,000 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในปี 2568 ไปแล้ว จำนวน 2 ครั้ง วันที่ 5 กันยายน 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท และเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท รวม 1.00 บาท ดังนั้น บริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 1.50 บาท เป็นจำนวนเงิน 1,243,125,000 บาท โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	526,424,917	0	0	0
ร้อยละ	100.00	0	-	0

#### **วาระที่ 4 พิจารณออนุมัติเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกจากตำแหน่งตามวาระ**

ประธานฯ ขอให้ผู้ดำเนินการประชุมแจ้งรายละเอียดต่อที่ประชุม

นางสาวกุสุมา กาญจนะแก้ว รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมาตรา 71 แห่งพ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 30. กำหนดว่า ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้คณะกรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ทั้งนี้ กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งตามวาระนั้นอาจได้รับเลือกตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งได้



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 นี้ มีกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระจำนวน 3 ราย ได้แก่

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| (1) นายสุเมธ ตันธวนิตย์    | กรรมการ                                       |
| (2) ดร. ทวินโชค ตันธวนิตย์ | กรรมการ / กรรมการผู้จัดการ และ                |
| (3) นายวิเศษ จูภิบาล       | กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ /               |
|                            | ประธานกรรมการสรรหา กรรมการิบาล และความยั่งยืน |

บริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่หลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ระหว่างวันที่ 7 พฤศจิกายน - 31 ธันวาคม 2568 อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ

ความเห็นของคณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการที่มีส่วนได้เสีย ได้พิจารณาโดยถ้อยแถลงคุณสมบัติเป็นรายบุคคล และเห็นว่ากรรมการทั้ง 3 ราย มีคุณสมบัติครบถ้วนตามพ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท นิยามกรรมการอิสระ และเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ อันจะเป็นประโยชน์สูงสุดแก่การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ที่กรรมการของบริษัทฯ จึงเห็นสมควรเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติเลือกตั้งกรรมการซึ่งถึงกำหนดออกจากตำแหน่งตามวาระทั้ง 3 ราย ได้แก่ นายสุเมธ ตันธวนิตย์ ดร. ทวินโชค ตันธวนิตย์ และนายวิเศษ จูภิบาล ให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง

ทั้งนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาอย่างรอบคอบแล้วว่า การเสนอเลือกตั้งกรรมการซึ่งถึงกำหนดออกจากตำแหน่งตามวาระกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง จะส่งผลให้นายวิเศษ จูภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเกิน 9 ปีติดต่อกัน กรรมการรายดังกล่าวยังคงมีคุณสมบัติของกรรมการอิสระครบถ้วนตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเห็นว่า นายวิเศษ จูภิบาล สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระ อีกทั้งเป็นผู้มีความรู้ด้านวิศวกรรมและพลังงาน และมีประสบการณ์ที่หลากหลาย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งได้ผ่านการถ้อยแถลงจากคณะกรรมการสรรหา กรรมการิบาล และความยั่งยืนแล้ว

ข้อมูลของกรรมการที่ออกจากตำแหน่งตามวาระ และนิยามกรรมการอิสระและคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ปรากฏรายละเอียดที่ได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาล่วงหน้าพร้อมหนังสือเชิญประชุมตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 และ 7 ตามลำดับ

บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใด



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณา และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบว่าวาระนี้ ขอให้ผู้ถือหุ้นทุกคนลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยบริษัทฯ จะเก็บบัตรลงคะแนนทั้งที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง ขอให้ผู้ถือหุ้นทุกคนทั้งที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง ลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนนวาระที่ 4 ให้ชัดเจนว่าเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียงสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ เมื่อพิจารณาลงคะแนนเรียบร้อยแล้ว ขอให้ผู้ถือหุ้นทุกคนส่งบัตรลงคะแนนทุกใบให้แก่เจ้าหน้าที่ เพื่อนำไปนับคะแนน บริษัทฯ จะเก็บบัตรลงคะแนนในวาระนี้จากผู้ถือหุ้นทุกคนพร้อมกันในคราวเดียว โดยวาระนี้จะต้องได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีมติอนุมัติเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกจากตำแหน่งตามวาระ โดยแต่งตั้งกรรมการ 3 ราย กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

#### 4.1 นายสุเมธ ตันธุนิตย์ กรรมการ (ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง)

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	516,116,670	10,304,597	3,650	0
ร้อยละ	98.04	1.96	-	0

#### 4.2 ดร. ทวินโชค ตันธุนิตย์ กรรมการ / กรรมการผู้จัดการ (ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง)

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	523,814,670	2,606,597	3,650	0
ร้อยละ	99.50	0.50	-	0

#### 4.3 นายวิเศษ ภูภิบาล กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหา กรรมการและคณบดี (ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง)

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	512,539,579	13,881,688	3,650	0
ร้อยละ	97.36	2.64	-	0



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

## วาระที่ 5 รับทราบค่าตอบแทนกรรมการ ประจำปี 2568

ประธานขอให้ผู้ดำเนินการประชุมแจ้งรายละเอียดต่อที่ประชุม

นางสาวกุสุมา กาญจนะแก้ว รายงานต่อที่ประชุมว่า ในปี 2568 คณะกรรมการบริษัท มีจำนวน 10 คน ได้รับค่าตอบแทนตามหลักเกณฑ์ ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 44 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2566 ตามรายละเอียดดังนี้

(1) จ่ายค่าตอบแทนเป็นรายเดือน

(2) ปรับโครงสร้างค่าตอบแทนมาตรฐานในกรณีผลประกอบการของบริษัทฯ มีกำไรสุทธิไม่เกิน 1,000 ล้านบาท

(3) ให้มีผลการใช้ค่าตอบแทนที่ปรับปรุงใหม่ สำหรับผลประกอบการตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป หรือจนกว่าจะมีมติเป็นอย่างอื่น

โดย ณ สิ้นสุดปี 2568 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 8,167 ล้านบาท กรรมการได้รับค่าตอบแทนมาตรฐานรวม 7.7 ล้านบาท และได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมร้อยละ 0.5 ของกำไรส่วนที่เกิน 1,000 ล้านบาทแรก เป็นจำนวน 36 ล้านบาท

ทั้งนี้ กรรมการบริษัทไม่ได้รับเบี้ยประชุม ค่าตอบแทน สวัสดิการ หรือผลประโยชน์อื่นใด นอกเหนือจากที่ระบุไว้ข้างต้น โดยรายละเอียดค่าตอบแทนกรรมการรายบุคคล บริษัทฯ ได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าก่อนการประชุมตามปรากฏในส่วนของ “โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ” ของแบบ 56-1 One Report ประจำปี 2568 และสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใด

ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า วาระนี้เป็นวาระเพื่อรับทราบ จึงไม่มีการลงคะแนนเสียง

มติที่ประชุม ที่ประชุมรับทราบค่าตอบแทนกรรมการ ประจำปี 2568

## วาระที่ 6 พิจารณาอนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2569

ประธานฯ ขอให้ผู้ดำเนินการประชุมแจ้งรายละเอียดต่อที่ประชุม



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นางสาวกุสุมา กาญจนะแก้ว รายงานต่อที่ประชุมว่า ตามมาตรา 120 แห่งพ.ร.บ. บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39. กำหนดว่า ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชีของบริษัททุกปี ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจะแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิมอีกก็ได้

ทั้งนี้ ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนดให้สามารถแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิมให้ทำหน้าที่ได้ไม่เกิน 7 รอบปีบัญชี และบริษัทสามารถแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิมได้หลังจากเว้นการปฏิบัติหน้าที่ 5 รอบบัญชีติดต่อกัน ซึ่งการเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีได้ผ่านการพิจารณาถ้อยแถลงจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการพิจารณาแล้วและเห็นสมควรตามคณะกรรมการตรวจสอบ ให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี ได้แก่

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1. นางฉัฐศรี ศโรจนันท์จัน        | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 และ/หรือ  |
| 2. นางสาวครณี สมกำเนิด           | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 และ/หรือ  |
| 3. นางสาวจารุณี น่วมแม่          | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5596 และ/หรือ  |
| 4. นางสาวนาฏยา ตั้งประดิษฐ์      | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 11591 และ/หรือ |
| 5. นายศิริเมศร์ อัครโชติกุลนันท์ | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 11821          |

จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2569 โดยคนใดคนหนึ่งในห้าคนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท และกำหนดค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2569 เป็นจำนวน 1,690,000 บาท (โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ) เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 60,000 บาท หรือร้อยละ 3.68 เนื่องจากผู้สอบบัญชีไม่ได้มีการปรับค่าบริการมาตั้งแต่ปี 2566

ข้อมูลผู้สอบบัญชีและรายละเอียดค่าสอบบัญชี ประจำปี 2569 ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5 นอกจากนี้ รายละเอียดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ประจำปี 2568 มีรายละเอียดปรากฏในแบบ 56-1 One Report ประจำปี 2568 (หน้า 218) ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 สรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ค่าสอบบัญชีที่เสนอ ในปี 2569	ค่าสอบบัญชี ในปี 2568
<b>ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี</b>		
- ค่าตรวจสอบงบการเงินประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	730,000	700,000
- ค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส	960,000	930,000
<b>รวม</b>	<b>1,690,000</b>	<b>1,630,000</b>



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ผู้สอบบัญชีที่ขอเสนอแต่งตั้งไม่มีความสัมพันธ์และ/หรือส่วนได้เสียกับบริษัทฯ / บริษัทย่อย/  
ผู้บริหาร/ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด จึงมีความเป็นอิสระในการ  
ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายกิตติยศ อาภาเกียรติวงศ์ สอบถามต่อที่ประชุมว่า สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบ  
ผู้ถือหุ้น บัญชีของบริษัทฯ มาแล้วกี่ปี  
นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชี  
รองกรรมการผู้จัดการ ของบริษัทฯ มาแล้วมากกว่า 10 ปี  
(การเงินและบัญชีกลุ่ม)

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใดเพิ่มเติม

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณา โดยวาระนี้จะต้องได้รับอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของ  
ผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีมติอนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2569  
นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 (ลงนามครั้งล่าสุดเมื่อปี 2565) และ/หรือ  
นางสาวดรณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 และ/หรือ นางสาวจารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชีรับ  
อนุญาตเลขที่ 5596 และ/หรือ นางสาวนาฎยา ตั้งประดิษฐ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 11591 และ/หรือนาย  
ศิริเมศร์ อัครโชติกุลนันท์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 11821 (ลงนามเป็นปีที่ 3) จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที.  
แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 ถึงวันที่ 31  
ธันวาคม 2569 โดยคนใดคนหนึ่งในห้าคนดังกล่าวเป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ  
สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท ในกรณีที่ผู้สอบบัญชีดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้  
สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท จัดหาผู้สอบบัญชีรับอนุญาตอื่นของสำนักงานทำหน้าที่ตรวจสอบบัญชี  
และแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ แทนผู้สอบบัญชีดังกล่าวได้ โดยกำหนดค่าสอบบัญชี  
ประจำปี 2569 เป็นจำนวน 1,690,000 บาท (โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 60,000 บาท  
หรือร้อยละ 3.68 เนื่องจากผู้สอบบัญชีไม่ได้มีการปรับค่าบริการมาตั้งแต่ปี 2566 โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติ  
ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	งดออกเสียง	บัตรเสีย
จำนวน (เสียง)	526,493,093	28,284	4,650	0
ร้อยละ	99.99	0.01	-	0

## วาระที่ 7 พิจารณาเรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่า วาระนี้เป็นการเปิดโอกาสให้กับผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องอื่นที่นอกเหนือจากวาระที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยการเสนอเรื่องอื่นใดนั้น ให้อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในการเสนอวาระอื่นๆ นอกเหนือจากที่กำหนดในหนังสือเชิญประชุม ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) มาตรา 105 วรรค 2 กำหนดไว้ว่า เมื่อที่ประชุมพิจารณาระเบียบวาระการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุมแล้ว ผู้ถือหุ้นซึ่งมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จะขอให้ที่ประชุมพิจารณาเรื่องอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุมอีกก็ได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระการประชุมสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 47 ประจำปี 2569 ระหว่างวันที่ 7 พฤศจิกายน 2568 ถึง 31 ธันวาคม 2568 ปรากฏไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระการประชุมเพิ่มเติมแต่อย่างใด

ไม่มีวาระอื่นใดเสนอเพื่อพิจารณาอนุมัติ

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายอัศวิน ชินกำธรวงศ์  
ผู้ถือหุ้น

กล่าวต่อที่ประชุมว่า ตนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลาานาน และในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ได้เห็นการเปลี่ยนแปลงและการเติบโตของบริษัทฯ อย่างชัดเจน จากเดิมที่เป็นบริษัทเดินเรือแบบ Feeder ขนาดเล็ก จนปัจจุบันสามารถพัฒนาเป็นบริษัทธุรกิจเดินเรือคอนเทนเนอร์ที่อยู่ในลำดับที่ 20 ของโลก ซึ่งถือเป็นความก้าวหน้าที่น่าทึ่ง ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นบริษัทเดินเรือที่มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และมีความมั่นคง เป็นที่น่าชื่นชม โดยผู้ถือหุ้นได้ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จากงบการเงินอย่างสม่ำเสมอ และเห็นว่าผลการดำเนินงานดังกล่าวเป็นผลมาจากการบริหารจัดการที่เข้มแข็ง เป็นระบบ มีระเบียบวินัย และดำเนินงานด้วยความสุจริต โปร่งใส อีกทั้งบริษัทฯ ยังสามารถฝ่าฟันปัญหาและความท้าทายต่าง ๆ ตั้งแต่ช่วงสถานการณ์โควิด-19 จนถึง



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ ในนามตัวแทนผู้ถือหุ้น ขอเสนอแนะให้บริษัทฯ พิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 10

ดร. จำลอง อติกุล  
ประธานกรรมการ

กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นสำหรับคำชื่นชมและกำลังใจที่มอบให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร ซึ่งจะเป็นแรงสนับสนุนให้คณะกรรมการและฝ่ายบริหารมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนของบริษัทฯ ต่อไป และได้เชิญนายสุเมธ ตันธวนิตย์ กรรมการและประธานคณะกรรมการบริหาร กล่าวถึงภาพรวมอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลต่อที่ประชุม

นายสุเมธ ตันธวนิตย์  
กรรมการและประธาน  
คณะกรรมการบริหาร

รายงานต่อที่ประชุมว่า ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหัวใจสำคัญของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและมีบทบาทในการส่งเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจโลกมาอย่างยาวนาน ซึ่งเป็นธุรกิจในตลาดเสรีที่มีผู้เล่นจำนวนมาก โดยในช่วงกว่า 50 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ตัดสินใจเข้ามาเป็นผู้เล่นรายหนึ่งในอุตสาหกรรมดังกล่าว และได้พัฒนา ขยายกิจการ และฝ่าฟันอุปสรรคต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ อุปสรรคสำคัญที่เกิดขึ้นในปัจจุบันคือความขัดแย้งระหว่างประเทศซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ผู้บริโภครวมและผู้ประกอบการต้องปรับตัวต่อค่าขนส่งและราคาสินค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทุกภาคส่วนต่างต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ดังกล่าว

นอกจากนี้ มาตรการปรับขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกาต่อสินค้าจากประเทศจีน ส่งผลให้ผู้ประกอบการในจีนต้องย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่น ทำให้เกิดการกระจายความเสี่ยงและการเปลี่ยนแปลงของฐานการผลิตทั่วโลก ส่งผลให้การค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนลดลง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของจีนยังคงสามารถเติบโตได้จากการปรับกลยุทธ์ และรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล และจำเป็นที่ผู้บริหารและพนักงานจะต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

อีกทั้ง ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลจำเป็นต้องมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องทั้งในด้าน โครงสร้างธุรกิจ การบริหารเงินทุน และการบริหารความเสี่ยง รวมถึงความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งบริษัทฯ สามารถบริหารจัดการได้เป็นอย่างดี อันเป็นผลจากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของ



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

บุคลากร ทั้งนี้ บริษัทฯ มีอายุการดำเนินธุรกิจมากกว่า 40 ปี ซึ่งถือว่าเป็นบริษัทที่มีอายุไม่มากเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการระดับโลก แต่สามารถดำเนินงานได้ในระดับที่น่าพึงพอใจ

ในส่วนของกลยุทธ์การดำเนินงาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการ Charter-Out เรือที่มีประสิทธิภาพต่ำในช่วงที่ตลาดมีความต้องการใช้เรือสูง ส่งผลให้สามารถสร้างรายได้ที่เหมาะสม ขณะที่เรือที่มีประสิทธิภาพสูงได้นำไปให้บริการในเส้นทางที่มีความต้องการขนส่งสูง เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอุตสาหกรรม นอกจากนี้ จากสถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองและภาวะสงคราม ส่งผลให้ความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น โดยสินค้าส่วนใหญ่มาจากประเทศจีน ซึ่งหากสถานการณ์ผ่อนคลายลง จะส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าปรับตัวสูงขึ้น และบริษัทที่มีเรือและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพจะสามารถสร้างผลตอบแทนได้ดีกว่า บริษัทฯ ได้ผ่านเหตุการณ์วิกฤตต่าง ๆ มาแล้วหลายครั้ง อาทิ วิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 หรือวิกฤตต้มยำกุ้ง การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งในแต่ละช่วงบริษัทฯ ได้มีการปรับทิศทางและกลยุทธ์ทางธุรกิจ จากการเป็นผู้ให้บริการเรือ Feeder สู่อุปการเป็นผู้ให้บริการเดินเรือ Liner จนประสบความสำเร็จ และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ในลำดับที่ 20 ของโลก และยังมีโอกาสเติบโตต่อไปได้อีก อย่างไรก็ตาม เป้าหมายสำคัญที่สุดคือการทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน และสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในระดับที่เหมาะสม ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของฝ่ายบริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ช่วยสนับสนุนการตัดสินใจ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งยังมีการปรับแผนการขนส่งให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้าโลกและประสิทธิภาพของท่าเรือแต่ละแห่ง เพื่อให้การขนส่งมีความแม่นยำและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ให้การสนับสนุนและกำลังใจแก่บริษัทฯ โดยฝ่ายบริหารจะติดตามสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ การเมืองโลก และอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิด เพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้เหมาะสมและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเติบโตของบริษัทฯ ในระยะยาว



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ประธานฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

นายกิตติ กลวิทยานันท์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) ของผู้ประกอบการในตลาดโลกกลุ่ม Top 5 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละเท่าใดของตลาดทั้งหมด

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ผู้ประกอบการในตลาดโลกกลุ่ม Top 5 มีส่วนแบ่งการตลาดรวมกันประมาณร้อยละ 70 และหากพิจารณาผู้ประกอบการกลุ่ม Top 10 จะมีส่วนแบ่งการตลาดรวมกันประมาณร้อยละ 85

นางสาวนารี แซ่ลี  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า ปัจจุบันมีเรือของบริษัทฯ ติดค้างอยู่บริเวณช่องแคบฮอร์มุซจำนวนกี่ลำ และบริษัทฯ ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐอย่างไรบ้าง

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เรือที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าว เป็นเรือที่มีเจ้าของเป็นชาวจีน ดังนั้น การติดต่อประสานงานเพื่อนำเรือออกจากพื้นที่จึงเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทางการจีนแล้ว อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ มีช่องทางหรือแนวทางในการให้ความช่วยเหลือเพิ่มเติม บริษัทฯ ยินดีที่จะดำเนินการสนับสนุนตามความเหมาะสม

นางสาวนารี แซ่ลี  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมเพิ่มเติมว่า สถานการณ์ความแออัดของท่าเรือ (Port Congestion) ในปัจจุบันเกิดขึ้นในประเทศใดบ้าง

ดร. ทวิน โชค ตันธวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ความแออัดของท่าเรือเกิดขึ้นในท่าเรือหลักของประเทศจีน อาทิ ซิงเต่า เซินเจิ้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือเซี่ยงไฮ้ นอกจากนี้ ยังพบความแออัดของท่าเรือในบางประเทศภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นระยะ ได้แก่ ประเทศไทย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวยังเป็นปัญหาที่ค่อนข้างยากต่อการคลี่คลายในระยะสั้น

นางปานชนิตร์ จารุปาน  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า โครงการ Land Bridge มีโอกาสเกิดขึ้นจริงหรือไม่ และหากโครงการดังกล่าวเกิดขึ้น บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์ในด้านใดบ้าง



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นายสุเมธ ตันฐวนิตย์  
กรรมการและประธาน  
คณะกรรมการบริหาร

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า โครงการ Land Bridge เป็นนโยบายของภาครัฐ ซึ่งจะ  
สามารถเกิดขึ้นได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับความตั้งใจของรัฐบาล จึงไม่  
สามารถยืนยันได้ ทั้งนี้ หากพิจารณาในด้านผลกระทบต่อบริษัทฯ คาดว่า  
จะมีผลกระทบค่อนข้างจำกัด เนื่องจากอาจมีผู้ใช้งานโครงการดังกล่าวใน  
จำนวนไม่มากนัก

นายบรรเจิด สดาวรานนท์  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า จากความผันผวนของราคาน้ำมันดีเซล น้ำมันเตา  
และไบโอดีเซล บริษัทฯ มีแนวทางบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันอย่างไร  
และมีการจัดซื้อน้ำมันจากในประเทศหรือต่างประเทศในสัดส่วนเท่าใด

ดร. ทวิน โชค ตันฐวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันจากผู้จำหน่ายในประเทศไทย  
เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือของบริษัทฯ  
ไม่ได้มาจากประเทศไทยทั้งหมด เนื่องจากเส้นทางเดินเรือส่วนใหญ่ผ่าน  
ประเทศสิงคโปร์ รองลงมาคือประเทศไทยและประเทศจีน ทั้งนี้  
ในสถานการณ์ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่สามารถตรึงราคาน้ำมันได้ เนื่องจาก  
ราคาน้ำมันมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง โดยประมาณร้อยละ 50 ของการ  
จัดซื้อน้ำมันเป็นการทำสัญญาซื้อล่วงหน้าระยะเวลาประมาณ 1 ไตรมาส  
ซึ่งเป็นสัญญาที่ทำไว้ก่อนเกิดภาวะความขัดแย้ง และยังสามารถใช้ได้อยู่  
ส่วนที่เหลือจะเป็นการจัดซื้อในราคาตลาดซึ่งปรับตัวตามสถานการณ์  
นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้สื่อสารและทำความเข้าใจกับลูกค้าเกี่ยวกับต้นทุนที่  
เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าขนย้ายผู้  
สินค้า ปรับตัวเพิ่มขึ้นตามกลไกตลาด ซึ่งบริษัทฯ ได้บริหารจัดการอย่าง  
รอบคอบ

นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง  
สภาพการแข่งขันส่งผลดีหรือผลเสียต่อบริษัทฯ อย่างไร และขอให้  
เปรียบเทียบกับสถานการณ์ในปี 2565 จากกรณีความขัดแย้งระหว่าง  
รัสเซียและยูเครน ซึ่งในขณะนั้นบริษัทฯ สามารถสร้างรายได้สูงสุด อีกทั้ง  
สอบถามถึงแนวทางบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ หากเกิดกรณีปิดช่อง  
แคบ Bab Al-Mandab ซึ่งจะส่งผลให้เส้นทางขนส่งไปยังเมืองเจดดาห์  
(Jeddah) ถูกตัดขาด

ดร. ทวิน โชค ตันฐวนิตย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สำหรับสถานการณ์ปัจจุบัน บริษัทฯ มีการใช้กำลัง  
การขนส่ง (Capacity) ในตะวันออกกลาง ประมาณร้อยละ 15-20 และได้  
ดำเนินการจัดการผู้สินค้าที่ตกค้าง รวมถึงการรับสินค้ารายใหม่โดยอาศัย  
การขนส่งผ่านเส้นทางบนบก (Land Link) ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลา



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ประมาณ 2-3 เดือนในการนำสินค้ากลับมา ทั้งนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันจะปรับตัวสูงขึ้น แต่อัตราค่าระวางเฉลี่ยก็ปรับเพิ่มขึ้นตามกลไกตลาดเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ยังเป็นเรื่องยากที่จะคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะส่งผลกระทบต่อรายได้เทียบเท่ากับปี 2565 หรือไม่ แต่บริษัทฯ เชื่อว่าความต้องการสินค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความต้องการบริโภคยังคงอยู่

นอกจากนี้ หากเกิดกรณีปิดเส้นทางเดินเรือในทะเลแดง บริษัทฯ ยังสามารถใช้เส้นทางอื่นได้ โดยเรือจะต้องอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป และผ่านคลองสุเอซเข้าสู่เมืองเจดดาห์ ซึ่งจะทำให้ระยะทางและปริมาณการใช้เรือเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าระวางปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย

นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมเพิ่มเติมว่า เส้นทางเดินเรือใดเป็นเส้นทางที่บริษัทฯ สามารถสร้างผลกำไรได้ดีที่สุด และเส้นทางใดที่มีการแข่งขันสูงที่สุด รวมทั้งบริษัทฯ ยังสามารถทำกำไรในเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงดังกล่าวได้หรือไม่ และบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายการดำเนินงานสำหรับปี 2569 ไว้อย่างไร

ดร. ทวิน โชค ต้นธูนิศย์  
กรรมการผู้จัดการ

ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ก่อนเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง เส้นทางดังกล่าวถือเป็นเส้นทางที่สามารถสร้างผลกำไรได้ค่อนข้างดี อย่างไรก็ตาม ไม่ได้เป็นเพียงตลาดเดียวที่บริษัทฯ สามารถทำกำไรได้ โดยเส้นทางอินเดียยังมีผลการดำเนินงานที่ดี รวมถึงเส้นทางในแอฟริกาและประเทศเม็กซิโกซึ่งมีผลประกอบการในระดับที่น่าพอใจเช่นกัน แต่ภายหลังจากเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งขึ้น รูปแบบการดำเนินงานของเส้นทางตะวันออกกลางยังไม่มีภาพชัดเจน จึงไม่สามารถระบุได้อย่างแน่นอนว่าจะยังสามารถสร้างผลกำไรได้ดีในระดับใด

สำหรับเส้นทางในอินเดีย อัตราค่าระวางมีการปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ศักยภาพในการทำกำไรของแต่ละเส้นทางเดินเรือ (Trade Lane) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารอัตราค่าระวางให้ปรับเพิ่มขึ้นอย่างสมเหตุสมผลแก่ลูกค้า โดยไม่ให้ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัทฯ

นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย  
ผู้ถือหุ้น

สอบถามต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการขายเรือโดยอาศัยปัจจัยใดบ้าง อายุการคิดค่าเสื่อมราคาของเรือ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณกี่ปี และบริษัทฯ มีการกำหนดมูลค่าซากเรือไว้เท่าใด



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ดร. ทวิน โชค ต้นฐานิตย์ กรรมการผู้จัดการ	ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การพิจารณาขายเรือจะคำนึงถึงราคาตลาดของเรือ รวมถึงศักยภาพในการสร้างรายได้ของเรือแต่ละลำในอนาคตเป็นสำคัญ โดยเฉพาะเรือที่มีอายุการใช้งานมาก ซึ่งในภาวะที่สภาพตลาดไม่เอื้ออำนวยอาจกลายเป็นภาระต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เรือในกลุ่มดังกล่าวจึงมักถูกจัดอยู่ในลำดับแรกของการพิจารณาขายออก
นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่ม)	ชี้แจงเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ กำหนดอายุการคิดค่าเสื่อมราคาของเรืออยู่ในช่วงประมาณ 20–25 ปี ส่วนมูลค่าซากเรือจะพิจารณาตามราคาเหล็กในตลาด เนื่องจากการจำหน่ายเรือซากจะคิดตามน้ำหนักคูณด้วยราคาเหล็ก ซึ่งมีการปรับปรุงราคาอ้างอิงเป็นประจำทุกปี
คุณสมเกียรติ อุดมชัยฤกษ์ ตัวแทนอาสาพิทักษ์สิทธิ ผู้ถือหุ้น	สอบถามต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลในอัตราคิดเป็นร้อยละเท่าใดของกำไรสุทธิ และในปี 2568 และปี 2567 บริษัทฯ มีอัตราการจ่ายเงินปันผลเมื่อเทียบกับกำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละเท่าใด
นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่ม)	ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่เกินร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ ทั้งนี้ ในปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการจ่ายเงินปันผลเมื่อเทียบกับกำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 25.38 และในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 22.58
นายชัยสิทธิ์ อร่ามมงคลวิชัย ผู้ถือหุ้น	สอบถามต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ สามารถเผยแพร่เอกสารนำเสนอ (Presentation) ที่ใช้ในการประชุมแก่ผู้ถือหุ้นได้หรือไม่
นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่ม)	ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ จะจัดทำรายงานการประชุม ซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญของการนำเสนอ รวมถึงคำถามและคำชี้แจงในที่ประชุม และจะเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถติดตามข้อมูลดังกล่าวได้

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือเสนอข้อคิดเห็นอื่นใดเพิ่มเติม ประธานฯ จึงกล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะทุกท่านที่สละเวลาเข้าร่วมประชุม และให้ข้อคิดเสนอแนะและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ และได้ปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 47 ประจำปี 2569 เวลา 12.20 น.



# บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

อนึ่ง ณ ตอนปิดการประชุมมีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 198 ราย โดยมาประชุมด้วยตนเอง 65 ราย และรับมอบฉันทะ 133 ราย รวมเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 526,526,027 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 63.5325 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด

-ลงนาม-

---

(ดร. จำลอง อติกุล)  
ประธานกรรมการบริษัท

-ลงนาม-

---

(นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล)  
เลขานุการบริษัท