

# รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 27 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

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

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

**มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI** ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินซึ่งเป็นเช่นนี้มาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2559 เพิ่มขึ้นเหมือนในปี 2555 ยังมีโอกาสที่เราจะได้เห็นปัญหานี้



นายชูชรุ วาเดีย  
กรรมการบริหาร

หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์เศรษฐกิจรอบโลกนั้นไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นที่จะทำให้ปริมาณการค้าขายขยายตัว การชะลอตัวในการเติบโตของภาคอุปสงค์และปริมาณการค้าขายน่าจะมาเกิดขึ้นในภาวะที่ตลาดขยับ อย่างไรก็ตาม โพรดระลึกไว้ว่าธนาคารกลางสหรัฐได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และคาดว่าจะปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 1 ในระหว่างปี 2559 อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก กำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ ด้วยราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและคาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคต ผู้บริโภคน่าจะมีเงินไว้ใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐฯและน่าจะช่วยกระตุ้นการซื้อสินค้าราคาถูกที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลานี้ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2558 เช่นเดียวกันนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับปี 2559 แต่เรายังหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีซึ่งตรงกันข้ามกับการคาดการณ์ ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 8 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าเวลาที่ชั่วร้ายมากแพลงมากที่สุด 7 ปี ดังนั้นจึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

**ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือ** ได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือต่างๆ อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆ ที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคืออยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆลงเลที่จะปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

**สถานการณ์ของอุตสาหกรรมน้ำมัน** โดยที่มีอุตสาหกรรมบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีนซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วน และซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อุตสาหกรรมทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีอุตสาหกรรมในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงอุตสาหกรรมยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558

**ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก** โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจะส่งผลเกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ เนื่องจากความต้องการในการขนส่งทางเรือมาจากอัตราการค้าขายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น ย่อมเป็นการดีต่อ

ธุรกิจเดินเรือหากตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หลักการต่างๆ ก็คืออุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 - 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรายืนยันว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ฟื้นตัว ปัจจุบัน สินค้าโภคภัณฑ์มีปริมาณมากเกินความต้องการส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ตกต่ำเป็นประวัติการณ์ โดยทั่วไปแล้ว ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้นและหวังว่าจะได้ขนส่งในเส้นทางที่ไกลขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2559 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

**ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง** ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะแล่นเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้ส่งกับตันให้เดินเรือตามความเร็ว นั่น

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

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

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

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

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

**ส่วนสหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ต่อไป อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าว รวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหาอย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึง ต้องขอบุคค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น

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

**ประเทศอาร์เจนตินา** เกษตรกรชาวอาร์เจนตินาช่วยเสริมตลาดการส่งออกโดยได้ส่งออกข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดถั่วเหลือง เนื่องจาก Mauricio Macri ประธานาธิบดีคนใหม่ประกาศว่าจะยกเลิกภาษีส่งออก โดยเกษตรกรต่างๆได้พร้อมที่จะส่งออกสินค้าในคลังสินค้าของตนมูลค่าประมาณ 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อใดก็ตามที่รัฐประกาศลดหรือยกเลิกภาษีส่งออกตามที่ได้ประกาศไว้ ประธานาธิบดี Macri ยังได้ยกเลิกการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งทำให้นักลงทุนเห็นว่าเงินสกุลเปโซจะลดค่าลงร้อยละ 35 ซึ่งจะส่งผลให้เกษตรกรพยายามส่งออกสินค้าของตน ปัจจุบันน่าจะส่งผลกระทบต่อตลาดเรือเทกองในช่วงครึ่งแรกของปี 2559 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรือขนาดแสนดีไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์

**หนึ่งในสัญญาณที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น** โดยเฉพาะสำหรับเรือเทกองก็คือ โครงการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งเป็นโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

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

1. โครงการนี้จะช่วยให้จีนได้ใช้กำลังการผลิตเหล็กที่มีมากเกินความต้องการถึงร้อยละ 30 ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดในโลก โดยเฉพาะจากการที่เหมืองแร่เหล็กจีนต่างๆ ได้ปรับลดราคาแร่เหล็กของตนลง ด้านหินซึ่งเป็นองค์ประกอบในการผลิตเหล็กก็มีการผลิตออกมามากเกินเช่นเดียวกับเหล็ก เช่นเดียวกับโรงงานผลิตซีเมนต์ซึ่งมีการผลิตมากเกินร้อยละ 40 ทำให้สามารถผลิตซีเมนต์ได้ในราคาถูกสำหรับใช้ในโครงการนี้ ซึ่งจะช่วยให้ตัวเลขจีดีพีของจีนโตขึ้นเกินกว่าร้อยละ 6.5 ซึ่งผู้นำจีนได้ให้คำมั่นไว้สำหรับอีกห้าปีข้างหน้า
2. โครงการนี้จะช่วยให้จีนขยายเศรษฐกิจของตนได้ไปจนถึงพื้นที่ทางตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ที่ทุรกันดาร เมื่อใดก็ตามที่พื้นที่นี้เริ่มมีความเจริญ ปัญหาชนกลุ่มอุยกูร์ (Uyghur) ก็น่าจะคลี่คลายลง
3. ประเทศต่างๆซึ่งอยู่เหนือประเทศจีนอันเป็นพื้นที่ที่ทุรกันดารซึ่งปกครองโดยกลุ่มคนบางกลุ่มซึ่งไม่มีความมั่งคั่งจากประเทศเพื่อประโยชน์ของตนมากกว่าที่จะคำนึงถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้น เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระจายผลประโยชน์ให้แก่ประชาชนโดยรวมและลดความไม่มีเสถียรภาพลง
4. โลกไม่ได้รับประโยชน์จากการที่สหรัฐอเมริกาเป็นมหาอำนาจแต่เพียงผู้เดียว โดยขณะนี้ จีนได้เริ่มมีอิทธิพลและโครงการเส้นทางสายไหมนี้จะช่วยเพิ่มอำนาจของจีนและทำให้จีนมีบทบาทมากขึ้นเทียบทันสหรัฐอเมริกาได้

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่ निकิล แร่อะลูมิเนียม ในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

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

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 719 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติศาสตร์ ซึ่งสูงกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2529 เพียงแค่ 4 จุดเท่านั้น ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย เมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และได้เริ่มขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และมีแผนที่จะขายเรืออีกจำนวน 12 ลำในปี 2559 - 2560)

## รางวัลและเกียรติยศ:

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

เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้บริหารเรือ” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia 2015 นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับหมวด “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” และหมวด “บริษัทที่นำลงทุนในอนาคต” ในงาน Lloyd’s List Asia Awards 2015

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

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

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

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

## การปรับลดอายุกองเรือ

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

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือขึ้น นั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2558

**ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง**สร้างความประหลาดใจที่เลวร้าย ในปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ร่วงสร้างสถิติใหม่หลายครั้งจนถึงสิ้นปี ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมากจนถึงสิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปีประมาณ 953.37 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้ามาที่จีนในระหว่างปี 2558 มาจากออสเตรเลียประมาณ 607.64 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 59.18 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 548.46 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลประมาณ 191.76 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 20.72 ล้านตันจากปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 171.04 ล้านตัน) แม้ว่าตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไม้ของแร่เหล็กจากบราซิลจะเพิ่มขึ้น แต่ดัชนี BDI ได้ร่วงลงทำสถิติใหม่ตอนช่วงสิ้นปี ปี 2558 รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไปอย่างสิ้นเชิงด้วยดัชนี BDI ปรับตัวอยู่ในระดับที่สูงในช่วงฤดูร้อน

**ตัวเลขภาคอุปทาน**ได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 720 ลำ คิดเป็นขนาด 50.17 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2558 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้ใกล้เคียงกับตัวเลขในปี 2555 ที่มีการปลดระวางเรือมากถึง 35.97 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 97 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 50 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 53 ลำ เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 68 ลำ เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 88 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 113 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 32.09 ล้านเดทเวทตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2559 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 788.42 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 92.96 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2559 และ 25.31 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบ 2560 หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 36 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2558 อยู่ที่ 32.09 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 45 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03) สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 803.55 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 1.92 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 804.48 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 0.12 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2559 ในที่สุด ปัญหาอุปทานมากเกินก็ได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤติการเงินโลก**ก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป** มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

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

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

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

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

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

**การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ** ในปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 366 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,381 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 6,184 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 14.92 สำหรับปี 2558 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 666 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,966 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 6,577 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.58

## ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

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

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

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

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



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

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

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

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

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาคงต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

## ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญ

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

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ก็จะปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถบริหารกับปัญหาต่างๆได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

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

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

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

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

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2558 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

**อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น**

ในปี 2558 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

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

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

เครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติโดย USGC โดย USCG กำลังอนุญาตให้ใช้ระบบทดแทน (AMS) ไปก่อน จนกว่าจะมีการอนุมัติเครื่องมือสำหรับบำบัดน้ำถ่วงเรือ

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกไปรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ นั้นได้รับใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ของเรือชักธงไทยอาจไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาวิธีปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆต่างๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้ระบุถึงอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification ของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของท่าเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือเพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้

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

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

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกๆ ระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร MAN Diesel Engine and Turbo (ME course) หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ ในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้

มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้สั่งซื้อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โคบบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรง เพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ

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

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

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า เรือต่างๆ อาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนต์ระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก และแม้ว่าจะยังคงเป็นไปได้ยากที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบัน แต่หากเมื่อพัฒนาการใหม่ๆ ดังกล่าวเกิดขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในรูปแบบการเดินเรือปัจจุบัน

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

**ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์** เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจการภาครัฐ และในชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะล่าช้ากว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไร ปัจจุบันบริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ที่มีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางเซนเซอร์บนอุปกรณ์ต่างๆ ที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือโดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

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

ในกรณีที่ไม่มีมาตรการป้องกันที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แม้ในการดำเนินงานทั่วไปเพิ่มขึ้น อาจทำให้อุตสาหกรรมต้องประสบกับความเสียหายจากการโจมตีทางไซเบอร์ (cyber-attack) ได้แก่ แผนการโจมตี

ซึ่งมีเป้าหมายที่ระบบสารสนเทศ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เพื่อที่จะแทรกแซง ทำลาย หรือเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลของบริษัทและของเรือ

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ได้เพิ่มความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อน ตัวอย่างเช่น จากการคิดไวรัสโทรจันด้วยการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือเพื่อทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือเพื่อหาแทรกแซงระบบควบคุมติดตามระยะไกลและสารสนเทศเครื่องหมายทางเรือ (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

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

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรและพบว่า

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

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

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

**ภัยจากโจรสลัด** ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ

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

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดยกภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

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

## อุปสรรค

**อุปสงค์** - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2559 จะมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงความตึงเครียดทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน การชะลอตัวของเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICS (ยกเว้นอินเดีย) และการทรึงตัวของเศรษฐกิจยุโรป การเพิ่มมาตรการการป้องกันการแข่งขันทางการค้า ปริมาณเรือที่มากขึ้นที่ยังไม่ลดจำนวนลงมากนัก และปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ที่มากขึ้น อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆสำหรับปี 2559 ซึ่งรวมไปถึง โครงการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 30 ถึง 60 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป ระยะเวลา 10 ปี และคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกายังคงดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงที่ช่วยลดราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆที่ขนส่ง ค่าเงินที่อ่อนตัวลงของยุโรปและญี่ปุ่นจะช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว การห้ามการส่งออกแร่เหล็กและแร่อะลูมิเนียมของอินโดนีเซียซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ปี 2557 ไม่ได้ขึ้นได้กลายเป็นผลดีจากการที่จีนต้องนำเข้าสินค้าเหล่านี้จากประเทศอื่นๆที่ไกลกว่าซึ่งช่วยในแง่ปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไม้ล้ ทั้งนี้ เวลาเท่านั้นที่จะบอกได้ว่าปี 2559 จะจบลงด้วยความประหลาดใจอย่างน่ายินดีหรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเดินเรือเทกอง

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

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

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

สำหรับปี 2559 คงจะเป็นการยากที่จะบอกถึงแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือ กองทุนหุ้นส่วนบุคคลได้เลิกให้ความสนใจในการลงทุนในธุรกิจนี้ ในขณะที่ตลาดหุ้นก็ยังมีสัญญาณที่ไม่ดีนักในการเป็นแหล่งเงินทุนของอุตสาหกรรมเดินเรือ นักลงทุนในหุ้นยังคงเฝ้าระวังสถานการณ์อย่างกังวล คาดว่าแหล่งเงินทุนในปีนี้ก็คงหนีไม่พ้นเงินกู้จากธนาคารในการช่วยหรือคาดว่าจะช่วยเจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม เราอาจต้องประหลาดใจเมื่อธนาคารต่างๆ กำลังพิจารณาใช้นโยบายเดิม คือ “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” ซึ่งได้ใช้ตั้งแต่ปี 2551 และกำลังพิจารณาอย่างจริงจังในการใช้นโยบาย “บังคับหนี้” สำหรับหนี้ที่คาดว่าจะสูญ เราเชื่อว่าสำหรับผู้ประกอบการหลายราย โดยเฉพาะรายที่ไม่สามารถระดมทุนระยะสั้นผ่านทางผู้ถือหุ้นของตนหรือแหล่งเงินทุนอื่นๆ เช่น การขายสินทรัพย์รองต่างๆ ได้นั้น จะต้องเผชิญความท้าทายในการจัดหาแหล่งเงินกู้จากธนาคาร นอกจากนี้แหล่งเงินทุนใหม่ๆ จะอยู่ในระดับที่ระมัดระวังอย่างมากในแง่ของการกำหนดราคาและมูลค่าเงินกู้ต่อหลักประกัน (loan-to-value) คงจะไม่ได้เห็นส่วนต่างดอกเบี้ยที่เป็นเลขหนึ่งหลักหรือเลขสองหลักและมูลค่าเงินกู้ต่อหลักประกัน (loan-to-value) ที่ร้อยละ 90 อีกแล้ว ธนาคารต่างๆ ได้เผชิญกับความลำบากในการปล่อยเงินกู้ที่มีความเสี่ยงต่ำที่น่าจะเข้าทำรายการได้ นี่เป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความยากลำบากในการจัดหาแหล่งเงินทุนที่อุตสาหกรรมนี้ต้องเผชิญ และไม่ต้องตกใจหากได้เห็นจำนวนคดีล้มละลายมากขึ้นและมีการบังคับโดยธนาคารต่างๆ เอากับลูกหนี้ซึ่งไม่สามารถเพิ่มเงินทุนเพื่อเสริมสภาพคล่องของตนได้อ่างน้อยเพื่อใช้ชำระชำระหนี้เงินกู้เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือคงไม่เพียงพอในการชำระหนี้ อย่างไรก็ตาม หวังว่าจะไม่เป็นการสายเกินไปสำหรับธนาคารต่างๆ

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาสิด มอยนุดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายคชรุ คาลี วาเดียม  
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2559