

รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 29 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ในขณะที่ปี 2559 จะถูกจดจำว่าเป็นปีที่แย่ที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองซึ่งได้เริ่มต้นเมื่อกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สประกาศล้มละลายในเดือนกันยายน 2551 สำหรับปี 2560 ก็จะถูกจดจำว่าเป็นปีแห่งการเริ่มต้นของการฟื้นตัวของตลาดที่รอคอยมายาวนาน ดูเหมือนว่าตลาดได้ผ่านจุดต่ำสุดและได้เริ่มฟื้นตัวซึ่งน่าจะเป็นเช่นนี้ต่อไปอีกสองสามปี หากเจ้าของเรือต่างๆไม่ทำให้สถานการณ์แย่ลงโดยการสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มจากอู่ต่อเรือต่างๆซึ่งกำลังต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ปัจจัยแรกคือปริมาณเรือ (ที่มากเกินไป) ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องเผชิญมาเป็นระยะเวลาพอสมควร แต่ปัญหานี้ได้บรรเทาลงอย่างมากตามที่ได้อธิบายในรายงานนี้ อีกปัจจัยหนึ่งแน่นอนก็คืออุปสงค์ เศรษฐกิจมหภาคดีขึ้นกว่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาโดยเศรษฐกิจของประเทศหลักๆของโลกมีการฟื้นตัวอย่างเห็นได้ชัด ธนาคารกลางสหรัฐฯได้เริ่มปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีก 3-4 ครั้งในช่วงปี 2561 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐฯที่ดีขึ้นจากการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกกำลังฟื้นตัวในระดับที่ธนาคารกลางของประเทศสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้จากการที่ราคาน้ำมันตกต่ำในปัจจุบันและคาดว่าจะมีราคาต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่ง ผู้บริโภคน่าจะมีเงินสำหรับใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะช่วยเพิ่มอุปสงค์จากสหรัฐฯ ซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก อันจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสหรัฐฯ และช่วยให้มีการนำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆที่ผลิตจากประเทศจีนและประเทศต่างๆในทวีปเอเชียเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็แรงขับเคลื่อนการค้าให้เป็ไปในทิศทางบวกมากขึ้น

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 953 จุด และค่อยๆลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำสุดของปีที่ 685 จุด เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆมาอยู่ที่ 1,296 จุดในวันที่ 13 เมษายน ก่อนที่จะค่อยๆปรับตัวลงมาแตะที่ 800 จุดกว่าๆ และอยู่ที่ระดับเดิมจนถึงสิ้นเดือนกรกฎาคมซึ่งได้ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 946 จุด ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ทั้งปี 2559 และปี 2560 ดัชนีไม่ได้เป็นไปตามปกติดังกล่าว หลังจากฤดูร้อนดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องไปแตะจุดสูงสุดของปีที่ 1,743 จุดเมื่อวันที่ 12 ธันวาคมก่อนจะค่อยๆปรับตัวลดลงปิดตัวที่ 1,366 จุดในวันที่ 22 ธันวาคม 2560

ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยมีอัตราส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือต่อกองเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2560 ที่ร้อยละ 9.3 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับสองในช่วงศวรรษนี้ ปริมาณการสั่งต่อเรือเฉลี่ยต่อกองเรือปัจจุบันในช่วง 18 ปีที่ผ่านมาซึ่งรวมถึงปริมาณต่ำสุดที่ร้อยละ 9.3 ในช่วงปลายปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 29.7 แสดงให้เห็นว่าอัตรา



นายชูจรูญ วาเดียน
กรรมการบริหาร

ปริมาณการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือปัจจุบันได้ลดลงอย่างมาก โพรดระลึกไว้ว่ามีการเลื่อนรับมอบเรือส่งออกใหม่ทั้งหมดออกไปเนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าทั้งต่อผู้ซื้อหรือต่อเรือ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ได้ช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทานอันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ปี 2559 เป็นตัวอย่างที่ดีที่สุดโดยไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวัน จนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 14.22 ล้านเดทเวทตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 8.52 ล้านเดทเวทตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 3.24 ล้านเดทเวทตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่มีปริมาณการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.76 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ในปี 2559 มีปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมด 29.74 ล้านเดทเวทตัน มีการรับมอบเรือใหม่จากคู่ต่อเรือทั้งสิ้น 48.25 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวร้อยละ 2.4 จากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปีไปเป็น 790.41 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2559 การจากที่ดัชนี BDI ได้ฟื้นตัวขึ้น ปริมาณการปลดระวางเรือก็ได้ลดลงอีกในปี 2560 โดยมีปริมาณการปลดระวางเรือเพียงแค่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน แม้ว่าการรับมอบเรือใหม่จะมีปริมาณลดลงลงเกือบ 10 ล้านเดทเวทตัน โดยมีปริมาณ 38.28 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้อุปทานสุทธิขยายตัวร้อยละ 2.93 ไปเป็น 813.53 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2560 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัวในปี 2559 และปี 2560 (รวมกันทั้งสองปี ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 5) อัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับกลางๆ ก่อนสิ้นปี 2560 ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นใกล้เข้ามาเต็มที

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2560 โดยนักวิเคราะห์ต่างๆ ได้กล่าวว่าอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.5 ถึงร้อยละ 4.7 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม ในที่สุดรัฐบาลจีนได้ใช้นโยบายเร่งด่วนในการควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดการผลิตเหล็กกล้าลงร้อยละ 50 ใน 4 มณฑล (31 เมืองทางตอนเหนือ) การลดการผลิตปูนซีเมนต์ร้อยละ 50 และการลดการผลิตอะลูมิเนียมร้อยละ 30 ตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 หนึ่งในผลกระทบที่ไม่คาดคิดคือมีเรือประมาณ 400-500 ลำแออัดอยู่ในท่าเรือต่างๆ ของออสเตรเลียและจีนซึ่งไม่มีการใช้มาตรการการลดกำลังการผลิตดังกล่าว ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือต่างๆ ใน East Kalimantan มีเรืออีกประมาณ 100 ลำที่รอขนถ่ายถ่านหิน บางลำรอตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 เนื่องจากฝนตกหนักเป็นอุปสรรคในการขนถ่ายถ่านหิน อย่างไรก็ตาม ในช่วงขึ้นปีใหม่นี้มีผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือมีการรับมอบเรือจำนวนหลายลำจากคู่ต่อเรือในเดือนแรกของปีเมื่อเทียบกับเดือนอื่นๆ ในขณะที่เดียวกันอุปทานแร่เหล็กจากบราซิลเริ่มชะลอตัวลงเนื่องมาจากฤดูฝนซึ่งเป็นตามปกติส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในไตรมาสแรกมีปริมาณน้อยที่สุดของปี จากเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัวบวกกับนโยบายลดมลพิษของจีนโดยจำกัดการผลิตของเหล็กกล้าปูนซีเมนต์และอะลูมิเนียมใน 4 มณฑลในช่วงฤดูหนาว ดัชนี BDI จะขึ้นไปตามฤดูกาลปกติที่จะปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว

เริ่มตั้งแต่สัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคมจนถึงประมาณหนึ่งสัปดาห์หลังจากวันตรุษจีน หลังจากนั้น ดัชนีจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดการเคลื่อนไหวแบบรูปตัว V จากการขยายการบังคับใช้นโยบายการลดกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมหลักจากเดิม 4 มณฑลในปี 2561 ไปเป็น 14 มณฑลในช่วงตั้งแต่ปี 2562 ถึงปี 2564 จะทำให้ดัชนี BDI และจุดสูงสุด ณ กลางเดือนตุลาคมของทุกปี และหลังจากนั้นก็ลดลงมาเรื่อยๆจนถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปตัว V ต่อเนื่องไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม ฤดูกาลรูปแบบใหม่ของดัชนี BDI ได้เกิดขึ้นแล้วด้วยนโยบายควบคุมการปล่อยมลพิษและการลดกำลังการผลิตจากรัฐบาลจีนในช่วงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนของทุกปีใน 14 มณฑลจนถึงกลางเดือนมีนาคมของปีถัดไป

ในอดีตก่อนเข้าสู่ศตวรรษนี้ มีการคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.2 ของตัวเลขจีดีพีโลก ต่อมาในช่วงทศวรรษแรกของศตวรรษนี้ประเทศจีนกลายเป็นผู้นำในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของโลก และทำให้อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองเพิ่มมากขึ้นถึง 2 - 3 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก หลังจากกลุ่มบริษัทเลห์แมน บราเธอร์สล้มละลาย อุปสงค์นี้ได้ลดลงเหลือประมาณ 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ในระหว่างปี 2559 อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองน้อยกว่า 1.1 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก จึงไม่ได้เห็นตัวเลขอุปสงค์แบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกเป็นเท่าตัวหรืออย่างน้อยมากกว่าร้อยละ 1.2 แม้ว่าดูเหมือนเป็นการคาดการณ์เกินจริงก็ตาม ในปี 2560 แนวโน้มอุปสงค์ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นแบบเดิมที่มากกว่าตัวเลขจีดีพีโลกประมาณร้อยละ 1.2

ด้านอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก ได้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ที่ตึงเครียดขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยคาดการณ์ว่าอุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในปี 2561 และปี 2562 ขณะที่อุปสงค์น่าจะเพิ่มมากขึ้นระหว่างร้อยละ 4.0 ถึงร้อยละ 4.5 ซึ่งคล้ายคลึงกับการขยายตัวของภาคอุปสงค์ในปี 2560 ซึ่งอุปทานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ความต่างระหว่างการคาดการณ์ของการขยายตัวของอุปสงค์และอุปทานสำหรับปี 2561 และปี 2562 นั้นน่าจะทำให้ตลาดแข่งแกร่งมากขึ้น เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานใกล้เคียงเข้าสู่จุดสมดุล ซึ่งการฟื้นตัวนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยไม่ว่าในอุปสงค์หรืออุปทานจะส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI อย่างมาก

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2562 หลังจากมีการผ่อนผันการบังคับใช้ออกไป 2 ปี เรือที่เล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอยู่แห่งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ดังนั้นเรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอยู่แห่งในอีก 5 ปีข้างหน้าหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ต้นทุนที่สูงในการติดตั้งระบบดังกล่าวในเรือจะทำให้ไม่คุ้มที่จะติดตั้งโดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมีมูลค่าประมาณเท่าเศษเสี้ยวซึ่งคือราคาซาก ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกให้ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลในแง่การปลดระวางเรือ ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดากับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วในการแล่นเรือ กฎใหม่ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลดการปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มีราคาแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ดูเหมือนว่ามีแนวโน้มที่เรือจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมากขึ้น โดยสัดส่วนของการสั่งต่อเรือใหม่ที่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 1 ในช่วงปี 2555 – ปี 2558 เป็นประมาณร้อยละ 5 ในปี 2560 อย่างไรก็ตามยังคงเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวนการสั่งต่อเรือทั้งหมด (ซึ่งก็มีจำนวนน้อย) โดยเจ้าของเรือจำนวนมากใช้นโยบาย ‘รอคอยและเฝ้าดู’ แม้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถลดค่าใช้จ่ายได้โดยการใช้เชื้อเพลิงที่ราคาถูกลงกว่า ต้นทุนในการติดตั้งที่สูงทำให้เจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในปัจจุบันต้องใช้เวลาานกว่าจะคืนทุน นอกจากนี้ ยังคงมีความ

ไม่แน่นอนที่อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันจะตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งเจ้าของเรือยังคงต้องเฝ้าระวัง ในขณะที่เรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเริ่มมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เรือเหล่านี้ต้องแล่นอยู่ในพื้นที่ควบคุมมลพิษ (Emission Control Area) แม้ว่าต้นทุนที่สูงและความไม่แน่นอนดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนเรือส่งต่อใหม่พร้อมการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันน้อยกว่าปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ทั้งหมด แต่ก็มีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะเริ่มใช้บังคับในปี 2563 กำลังใกล้เข้ามา เจ้าของเรือต่างๆ จึงต้องเผชิญกับการตัดสินใจครั้งใหญ่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในเรือของตนหรือไม่ (ข้อมูลจาก Clarksons)

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือต่างๆ ในที่สุดก็ได้ยุติการใช้นโยบาย “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” และได้บังคับให้ผู้กู้ปรับปรุงสมดุลด้วยการเพิ่มทุนและการระดมเงินสดผ่านแหล่งอื่นๆ โดยธนาคารยังได้ปรับปรุงสมดุลของตนเองโดยการปรับโครงสร้างหรือการเพิ่มทุนซึ่งธนาคารเหล่านี้ก็ได้ถูกบังคับจากหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ อีกทอดหนึ่ง หลังจากนั้น ในขณะที่ธนาคารบางแห่งเลิกปล่อยเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ ธนาคารอีกหลายแห่งยังคงปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้แต่ใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างไปโดยคำนึงถึงคุณภาพของผู้กู้มากกว่าปริมาณ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ธนาคารจะปล่อยกู้ให้แก่เฉพาะลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินแข็งแกร่งที่สุดและจะไม่ปล่อยเงินกู้ให้แก่ใครก็ได้ที่นำเพียงแต่เรือหรือสัญญาส่งต่อเรือใหม่มาเสนอโดยมีส่วนทุนของเจ้าของเรือเพียงแค่น้อยละ 10-20 เท่านั้นอย่างที่เคยเป็นมาในอดีต ดังนั้น อย่างน้อยจนกว่าขาดแคลนที่ธนาคารต้องเผชิญจะหายสนิท คาดว่าจะไม่มีธนาคารที่ปล่อยกู้แบบเดิมๆ โดยจะเปลี่ยนเป็นธนาคารที่คัดสรรผู้กู้ที่มีคุณภาพเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทราบมาว่าไม่เพียงแต่ที่ธนาคารจะต้องเลือกเฟ้นผู้กู้ ธนาคารจะต้อง “มีเหตุผลที่เหมาะสม” (เป็นคำสุภาพของคำว่า “เคร่งครัดและเข้มงวด”) ในแง่ของวงเงินกู้ที่เสนอและการกำหนดราคา ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเจ้าของเรือขนาดเล็กที่ไม่มีงบดุลที่แข็งแกร่งและมีเงินสดที่เป็นของเจ้าของที่จำกัด เจ้าของเรือดังกล่าวนี้จะต้องมองหาแหล่งเงินทุนอื่นสำหรับเรือของตนเนื่องจากธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือแบบเดิมไม่น่าจะมีเวลาแม้กระทั่งให้เข้าพบ

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมเรือ นั้นดูแย่ โดยมีอุตสาหกรรมบางส่วนได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่น่าเป็นไปได้ อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการควบรวมกิจการ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น

ประธานอุตสาหกรรม Yangzijiang ในประเทศจีน ให้ความเห็นว่าจีนมีอุตสาหกรรมประมาณ 60 แห่งที่ยังคงประกอบกิจการและในจำนวนนี้ คาดว่า 40 แห่งจะปิดตัวในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้าเนื่องจากไม่มีการส่งต่อเรือใหม่ โดยในขณะนี้อุตสาหกรรมบางส่วนมีคำสั่งต่อเรือเพียงแค่ 1 ลำ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการเล่นเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่เร็วขึ้น แต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่า (เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนของน้ำมันที่ค่ากำมะถันสูง) สำหรับเจ้าของเรือซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจุบันน่าจะทำให้การเล่นเรือช้าลงเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่างๆ ได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดเวทตัน และ 16.72 ล้านเดเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดเวทตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ถึงขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ในปี 2559 ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ประมาณ 29.74 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเป็นการยืนยันถึงความผกผันกับดัชนี BDI และในปี 2560 ตัวเลขการปลดระวางได้ลดลงมาอยู่ที่ 15.16 ล้านเดเวทตัน ทั้งนี้ การปลดระวางเรือขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือแทบไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2564 จะมีเรือร้อยละ 23.8 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 193.70 ล้านเดเวทตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกลดระวาง เนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตาม และจากแนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อลดระวาง

ประมาณร้อยละ 9.3 ของขนาดระวางของเรือสั่งต่อใหม่ (75.30 ล้านเดเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2564 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของอุตสาหกรรมจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7) ซึ่งจะแปรผันตรงข้ามกับความแข็งแกร่งของดัชนี BDI กล่าวคือ ยิ่งดัชนี BDI แข็งแกร่งขึ้น อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็จะต่ำลง และเป็นไปในทางกลับกัน

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริง ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2560 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 39 ดังนั้น สำหรับปี 2560 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 23.12 ล้านเดเวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 813.53 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.9 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่สูงขึ้นในช่วงสองปีที่ผ่านมา

ภาคอุปทานในอนาคต ตัวเลขภาคอุปทานในอนาคตในที่สุดก็ดีขึ้น มีเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 468 ลำ หรือขนาด 38.28 ล้านเดเวทตันในส่วนของอุปทาน ในขณะที่เดียวกันอัตราการลดระวางในปีนี้อยู่ที่ 15.16 ล้านเดเวทตัน โดยเป็นเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 37 ลำ (6.88 ล้านเดเวทตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 35 ลำ (2.57 ล้านเดเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/ซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 14 ลำ (0.95 ล้านเดเวทตัน) เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 78 ลำ (3.42 ล้านเดเวทตัน) และ เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 61 ลำ (1.34 ล้านเดเวทตัน) ได้ถูกลดระวาง การลดระวางนี้ส่งผลให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั่วโลกมีความแข็งแกร่งขึ้นในช่วงต้นปี 2561 มีจำนวนถึง 813.53 ล้านเดเวทตันในปี 2561 และ 2562 เรือใหม่ที่มีกำหนดจะมีการรับมอบมีจำนวนถึง 34.43 / 25.94 ล้านเดเวทตัน หากสมมติว่ามีอัตราการลดระวางรายปีอยู่ที่ 15 ล้านเดเวทตัน (อยู่ที่ 15.16 ในปี 2560) และใช้อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ที่ร้อยละ 35 (อยู่ที่ร้อยละ 33.7 ในปี 2560) ในการรับมอบเรือที่คาดไว้ในปี 2561 จะมีกองเรือโลกขนาดอยู่ที่ 820.91 ล้านเดเวทตันซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 0.91 ของทั้งปี ภายใต้สมมติฐานเดียวกันในปี 2562 จะมีกองเรือโลกอยู่ที่ 830.60 ล้านเดเวทตัน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.18 เมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปีของปี 2561 การรับมอบเรือใหม่จำนวนมหาศาลในที่สุดก็ได้สิ้นสุดลง

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสภาพตลาดในปี 2561 ถึงปี 2563 อย่างไร?** พีเอสแอลเชื่อในการปฏิบัติตามกฎต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้เสมอ ดังนั้น บริษัทฯได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 – ปี 2559 และได้ขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดอีก 2 ลำในปี 2559 – ปี 2560 บริษัทฯไม่คิดว่าจะมีเจ้าของเรือรายใดที่จะขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลมากถึงเกือบร้อยละ 33 ของกองเรือที่มีอยู่ หากตลาดแข็งแกร่งตามที่คาดการณ์ไว้ การลดระวางเรือจะชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุปทานการสั่งต่อเรือใหม่สุทธิไม่เพิ่มขึ้นมากในปี 2561 และ 2562 ซึ่งจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1 ต่อปีขณะที่คาดว่าอุปสงค์จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.0 ถึง 4.5 ต่อปี ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงและมีการลดระวางอันเนื่องมาจากแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ในปี 2562 ถึงปี 2563 ตลาดในอนาคตข้างหน้าน่าจะสดใส!

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองมีแนวโน้มสร้างความประหลาดใจอยู่เสมอ จึงน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปีที่แล้ว บริษัทฯได้แสดงการคาดการณ์ที่เป็นบวกสำหรับตลาดในปี 2560 และบริษัทฯ ยังคงมีความเห็นเช่นเดียวกันสำหรับการคาดการณ์ของตลาดในปี 2561 และปีต่อไป เนื่องมาจากมีช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของอุปทานและอุปสงค์ในช่วงสองสามปีข้างหน้า รวมถึงแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ต่อภาคอุปทานจะทำให้มีการลดระวางเรือมากขึ้นกว่าที่บริษัทฯ ได้เคยคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของตัวเลขอุปทานสุทธิไว้

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของอยู่ในภาวะวิกฤต แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าระยะเวลาที่ข้ายากหนักแรงแนั้นมากที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

ภาคอุปสงค์ ความไม่แน่นอนได้จางหายไปส่งผลให้เกือบทุกประเทศทั่วโลกมีการขยายตัวในทิศทางเดียวกันซึ่งทำให้ตลาดสินค้าแห่งเทกองจะฟื้นตัวในช่วงสองสามปีข้างหน้า

ประเทศจีน ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนหลักสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้สร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขตัวเลขจีดีพีที่แข็งแกร่งกว่าคาดการณ์โดยอยู่ที่ร้อยละ 6.9 ในปี 2560 แม้ว่าตัวเลขจีดีพีของจีนจะดี แต่จีนก็ยังคงต้องต่อสู้กับคุณภาพของอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูหนาว โดยจีนได้ลดการผลิตเหล็กกล้าลงชั่วคราวร้อยละ 50 ลดกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ลงร้อยละ 50 และลดกำลังการผลิตอะลูมิเนียมลงร้อยละ 30 ใน 31 เมืองทางตอนเหนือซึ่งตั้งอยู่ใน 4 มณฑลตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงกลางเดือนมีนาคม 2561 แม้ว่าจะมีการลดกำลังการผลิตดังกล่าว จีนยังคงสร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยจีนนำเข้าแร่เหล็กปริมาณ 1,075.3 ล้านตันในช่วงปี 2560 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปี 2559 นอกจากนี้ จีนยังนำเข้าถ่านหิน 271.2 ล้านตันในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปี 2559 ด้วยตัวเลขจีดีพีที่โตเป่าโดยรัฐบาลจีนไว้ที่ร้อยละ 6.5 สำหรับปี 2561 อุปสงค์สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์และวัตถุดิบอื่นๆ มีแนวโน้มที่จะแข็งแกร่งต่อไปในปี 2561

ในปี 2560 **สหรัฐอเมริกา** มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งด้วยตัวเลขจีดีพีที่ร้อยละ 2.3 ท่ามกลางสภาพอากาศที่แปรปรวนและการปรับอัตราดอกเบี้ยขึ้น นอกจากนี้ อัตราการว่างงานซึ่งลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 เป็นอัตราต่ำที่สุดในรอบ 17 ปี ผลกระทบของนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เช่น การปฏิรูปโครงสร้างภาษีและการใช้งบประมาณในด้านโครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มว่าจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ น่าจะช่วยกระตุ้นธนาคารกลางสหรัฐฯให้ยังใช้นโยบาย Quantitative Tightening ต่อไปในการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยและการปรับงบดุลเพื่อป้องกันไม่ให้เศรษฐกิจขยายตัวเกินไป ปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสำหรับสินค้าฟ้าย ข้าวสาลี ข้าวโพด และถั่วเหลืองรวมถึงการนำเข้าวัตถุดิบอื่นๆ เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจส่งผลดีต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ส่วน **สหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกนั้น หลังจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา คาดว่าสหภาพยุโรปจะมีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 2.4 ในปี 2560 ซึ่งจะทำให้ปี 2560 เป็นปีที่สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ดีที่สุดในรอบทศวรรษ ตามข้อมูลของคณะกรรมการการยุโรป ความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของ 19 ประเทศในทวีปยุโรปสูงที่สุดในรอบ 17 ปี นอกจากนี้ อัตราการว่างงานอยู่ในระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2552 และเงินยูโรแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวและค่าเงินแข็งขึ้น ธนาคารกลางยุโรป (ECB) กำลังค่อยๆ ลดการซื้อพันธบัตรแสดงให้เห็นว่านโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นไปได้สิ้นสุดลง เนื่องจากเศรษฐกิจสหภาพยุโรปยังคงขยายตัวในปี 2561 อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ที่ใช้เพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปทั่วทั้งสหภาพยุโรปจะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้นำเข้าสินค้าเทกองรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก มีเศรษฐกิจที่ขยายตัวเป็นเวลา 7 ไตรมาสติดต่อกันซึ่งถือว่าดีที่สุดในนับตั้งแต่ปี 2537 การใช้นโยบายการเงินต่างๆมากมายของนายกรัฐมนตรี อาเบะ ส่งผลให้การใช้จ่ายของภาครัฐและการปฏิรูปเชิงโครงสร้างช่วยให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นดีขึ้น นับตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งในปี 2555 อาเบะโนมิกส์ (Abenomics) ได้ช่วยให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวขึ้นประมาณ 494 พันล้านเหรียญสหรัฐ ช่วยลดหนี้ลงเหลือประมาณร้อยละ 240 ของตัวเลขจีดีพี และลดอัตราการว่างงานลงเหลือร้อยละ 2.8 การลดภาษีซึ่งประกาศใช้ในเดือนธันวาคม 2560 จะช่วยเพิ่มแรงขับเคลื่อนให้กับเศรษฐกิจญี่ปุ่น โดยการเพิ่มการใช้จ่ายด้านทุนและการใช้จ่ายของผู้บริโภค นอกจากนี้ อุปสงค์ในสินค้าจากญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกจะทำให้อุปสงค์ในวัตถุดิบต่างๆ เพิ่มขึ้นซึ่งก็จะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งทางเรือมากขึ้นตามไปด้วย

ประเทศอินเดีย ยังคงมีตัวเลขจีดีพีสำหรับปี 2560 ที่แข็งแกร่ง แม้ว่ามีความกังวลจากการเลิกใช้ธนบัตรของรัฐบาลและการริเริ่มการใช้ภาษีสินค้าและบริการ (GST) ของรัฐบาล เศรษฐกิจของอินเดียยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยคาดว่าจะกลายเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 5 ของโลกก่อนสิ้นปี 2561 นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นตลาดหลังจากที่ชนะการเลือกตั้งจะช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อเอาใจผู้มีสิทธิเลือกตั้งก่อนการเลือกตั้งครั้งหน้า นอกจากนี้ อินเดียยังมีปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง จากการที่ท่าเรือมีร่องน้ำตื้นเขินและไม่มีประสิทธิภาพบวกกับการเพิ่มในการนำเข้าถ่านหินและการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐาน อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขนาดเล็กจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น

หนึ่งในสัญญาณที่น่าจะช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น คือ แผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) หรือ การริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (The Belt and Road Initiative (BRI)) ซึ่งเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจและการต่างประเทศที่กว้างไกลของผู้นำจีน Xi Jinping ซึ่งจะทำให้อุปสงค์การขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางเรือเพิ่มขึ้น แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในตอนกลางของจีน ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองปารีส ในปี 2559 มีการทำสัญญา การเริ่มดำเนินการ และการบรรลุโครงการต่างๆภายใต้แผนการ OBOR รวมมูลค่าประมาณ 2.5 แสนล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้เป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่และจะต้องมีขนส่งสินค้าประเภทแร่เหล็ก ถ่านหิน หินปูน ถ่านโค้ก ไม้และแร่ธาตุอื่น ๆ เช่น แร่ निकิล อลูมิเนียมออกไซด์ เป็นจำนวนมากกว่าในปัจจุบัน โดยจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองอย่างมาก

ข้อสรุปของแผนการ OBOR

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.2 และ 20.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ 12 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) (2) กองทุนเส้นทางสายไหม (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีน (China Development Bank)

เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ของจีนที่สำคัญของแผนการ OBOR มีดังนี้

- การพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนซึ่งยังขาดแคลนการพัฒนา รวมถึงภูมิภาคที่ไม่สงบของจีนเฉิง
- ใช้กำลังการผลิตเหล็กกล้าที่มีมากเกินไป (ร้อยละ 30) และกำลังการผลิตปูนซีเมนต์ที่มีมากเกินไป (ร้อยละ 40)
- การส่งออกทางรถไฟของจีนและเทคโนโลยีอื่นๆ ไปต่างประเทศ
- การเปลี่ยนถ่ายจากอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากจากที่ดินที่มีราคาแพงและค่าจ้างแรงงานที่มีต้นทุนสูงในแถบชายฝั่งไปเป็นพื้นที่ภายในประเทศซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า
- อิทธิพลทางภูมิรัฐศาสตร์ในขณะที่สหรัฐอเมริกากำลังถอนตัวออกจากเอเชีย
- ลดการพึ่งพาช่องแคบมะละกาผ่านทางท่าเรือ Gwadar ในปากีสถาน

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านๆ มา ดังต่อไปนี้

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด

3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560)

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล Public Debt Deal of the Year สำหรับปี 2559 จากนิตยสาร Marine Money การออกหุ้นกู้จำนวน 3.59 พันล้านบาททำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ซึ่งเป็นเครื่องพิสูจน์ถึงความสำเร็จอย่างท่วมท้นของบริษัทฯ ในขณะที่สถานการณ์ของตลาดขนส่งสินค้าทางเรือก่อนหน้านี้ย่ำแย่ และการคาดการณ์ของผู้ลงทุนต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล 2 รางวัลคือ “Ship Owner/Operator” และ “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 และบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” นอกจากนี้บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year ในงาน The Lloyd’s List Asia Pacific Awards 2017 และ GCSA บริษัทย่อยบริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal’s IBJ Awards ประจำปี 2560 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล Bulk Ship Operator of the Year และ เรืออภิญญา นารีของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “Bulk Ship of the Year” นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในอันดับที่สามสำหรับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยมในหมวดอุตสาหกรรม ในงาน IR Magazine Awards - South East Asia ประจำปี 2560

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,394.63 ล้านบาท (ปี 2559: 3,791.79 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 129.48 ล้านบาท รวมกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ และดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆภายใต้สัญญาประกันข้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ Sanfu 80.36 ล้านบาท (ปี 2559: 2,664.90 ล้านบาท รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 12,335.49 ล้านบาท (ปี 2559: 13,659.05 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปี เป็น 28,833.24 ล้านบาท (ปี 2559: 32,316.03 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เนื่องจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันทั้งหมดภายใต้สัญญาประกันข้อพิพาทให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu ในระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (สกุลเงินที่ใช้ในงบการเงิน) ซึ่งแปลงค่ามาจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) มีมูลค่าลดลง เนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2560 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559 ในระหว่างปีบริษัทฯ รับบอบเรือจำนวน 1 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ และแผนการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ ได้เสร็จสิ้น

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 116.98 ล้านบาท (ปี 2559: 2,710.27 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 12.31 ล้านบาท (ปี 2559: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.19 ล้านบาท (ปี 2559: จำนวน 0.06 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของในปี 2560 หลังจากตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 9,486 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,476 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2559 นอกจากนี้รายได้จากการเดินเรือสุทธิมาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 36 ลำ ในระหว่างปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 40 ลำ ในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 25 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 17 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2560 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือ

เพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 8.67 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 6.3 ปีในปี 2560) เนื่องจากมีเรือจำนวน 13 ลำที่ถึงกำหนดซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 24 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2560 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 11.30 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 24 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.15 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือคอกเบียร์

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 6.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine

สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางอู่ต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 12 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมคอกเบียร์คืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำบัพที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ลำบัพ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาสั่งต่อเรือคงเหลือกับอู่ต่อเรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 11 ลำบัพซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

ผลกระทบจากการอนุญาโตตุลาการกับอู่ต่อเรือ Sanfu

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu ภายใต้สัญญาระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจกับ Sanfu จำนวน 2 ลำบัพ อันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ลำบัพ ได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาโตตุลาการที่เมืองลอนดอน เมื่อเดือนตุลาคม 2560 โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่า บริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ชำระสินเช่ธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคืนให้แก่อู่ต่อเรือ Sanfu ทั้งนี้ คอกเบียร์จำนวน 2.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และค่าใช้จ่ายทางดำเนินกฎหมาย (สูงสุดไม่เกิน 750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) จะครบกำหนดชำระให้แก่ Sanfu ภายในวันที่ 3 ตุลาคม 2561

ในปี 2560 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 9,486 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 4,355 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือเล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2560 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 523 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,637 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,812 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 28.48 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 844 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,165 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ

เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 8,269 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 9.78 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 10,091 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 10.10 (เนื่องมาจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทฯจึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) เป้าหมายของบริษัทฯคือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,992 ลำ ขนาดระวางรวม 351.67 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 170 ลำ ขนาดระวางรวม 43.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 365 ลำ ขนาดระวางรวม 67.05 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.1 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,141 ลำ ขนาดระวางรวม 168.92 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 189 ลำ ขนาดระวางรวม 15.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 690 ลำ ขนาดระวางรวม 52.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 31.0 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 807 ลำ ขนาดระวางรวม 50.77 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 139 ลำ ขนาดระวางรวม 8.74 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 64 ลำ ขนาดระวางรวม 4.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.5 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,685 ลำ ขนาดระวางรวม 142.95 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 31 ลำ ขนาดระวางรวม 1.60 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 857 ลำ ขนาดระวางรวม 42.50 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.7 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,726 ลำ ขนาดระวางรวม 60.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 144 ลำ ขนาดระวางรวม 5.34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 9.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,859 ลำ ขนาดระวางรวม 38.61 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561) มีเรือจำนวน 46 ลำ ขนาดระวางรวม 0.99 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.6 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2564 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 848 ลำ ขนาดระวางรวม 18.24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 47.2 ที่จะมียุอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2564 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2561 - 2564

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 39 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ค่าระวางเรือ**สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจายชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนมากยังคงต้องเผชิญกับสภาพตลาดที่น่าท้าทาย อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

- ลดต้นทุนในการเดินเรือให้มากที่สุดแต่ยังคงคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย
- ขยายสินทรัพย์อื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้ในการเดินเรือหรือขายเรือเก่าและเพิ่มกระแสเงินสด
- เรียกเงินทุนเพิ่มจากผู้ถือหุ้นของตน
- หาเงินทุนเพิ่มจากหลากหลายแหล่ง เช่น หุ้นกู้ เช่าซื้อ เป็นต้น เนื่องจากอาจไม่สามารถหาเงินกู้จากธนาคารได้

บริษัทฯ ยังคงเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนด์ไซส์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือเพื่อรีไซเคิล จำนวน 15 ลำในปี 2558 – ปี 2559 และขายเรือเพื่อแล่นต่อในตลาดอีกจำนวน 2 ลำ ในปี 2559 – ปี 2560) นอกจากนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ มีความพร้อมที่จะรับมือกับอนาคต

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ลดลงในปี 2560 เนื่องมาจากประสิทธิภาพของคอนประจําเรือและกองเรือที่มีอายุน้อยลง ค่าจ้างคอนประจําเรือยังคงที่และไม่ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่กองเรือที่อายุน้อยลงเนื่องมาจากการขายเรือเก่าทำให้มีความต้องการคอนประจําเรือที่น้อยลงส่งผลให้สามารถมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคอนประจําเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่างๆบนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดี และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้น ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2560 นั้นลดลงจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมาบริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และจะมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในเดือนมกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งเป็นความท้าทายที่มากขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและทางการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่างๆ ในขณะที่การเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะช่วยจำกัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากก๊าซเสียที่ปล่อยออกมาได้ หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 โดยกำหนดให้เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำต่อใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรือบนจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้

จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าวตามรอบการตรวจเรือครั้งแรกสำหรับการต่ออายุใบรับรอง IOPP (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2561 ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก IMO ทุกระบบในปัจจุบันยังไม่ผ่านการอนุมัติที่เข้มงวดของ US Coast Guard (USCG) โดย USCG ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับการติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งเป็นการผ่อนปรนเนื่องจาก USCG ไม่ได้อนุมัติระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือใดๆเลยจนกระทั่งเดือนธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตามในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2560 USCG ได้อนุมัติระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 6 ระบบ เรือที่มีกำหนดการเข้าอู่แห่งหลังจากเดือนมกราคม 2561 อาจไม่ได้รับการขยายเวลาจาก USCG เนื่องจาก USCG คาดว่าเจ้าของเรือจะสามารถติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการเปลี่ยนระบบทดแทน (Alternate Management System) ที่ USCG เคยได้อนุญาตให้ใช้ไปก่อนจนกว่าจะมีการอนุมัติระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือด้วยระบบที่ได้รับการอนุมัติ หากไม่มีการผ่อนผันจาก USCG ให้ใช้ระบบทดแทนต่อไปภายในระยะเวลาที่กำหนด คาดว่าระบบทดแทนเหล่านี้บนเรือของบริษัท จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ภายในเวลาที่กำหนด

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และส่งผลให้ MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาก่อนหน้านี้ของประเทศไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากการขจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ธงธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนี้ ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ มีการคาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรปเช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนิน

การติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกรายปีไปยัง IMO ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่มีอำนาจ ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สันดาปจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอโรคาร์บอน จากเรือต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้จะมีผลบังคับใช้มากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของท่าเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ นอกจากนี้ ปรากฏการณ์ “Tony de Brum” ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 โดย 35 รัฐรวมทั้งสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เดนมาร์ก เยอรมนี แคนาดา สาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ ชิลีและนิวซีแลนด์ ได้กำหนดให้ธุรกิจเดินเรือมีการจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตั้งเป้าไว้ว่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ภายในช่วงกลางศตวรรษ ปรากฏการณ์ “Tony de Brum” ยังต้องการความร่วมมือจาก IMO ในการวางกลยุทธ์ในเดือนเมษายน 2561 เพื่อลดก๊าซเรือนกระจกในการเดินเรือ ซึ่งจะมีการปรับปรุงแก้ไขอีกครั้งในปี 2566 มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ

เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่แล่นในน่านน้ำสหภาพยุโรป โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลามากและมีต้นทุนสูง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือซังกรงสหรัฐฯ ชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้จมในบาฮามาสในเดือนตุลาคม 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและยังระบุ 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญา SOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

จากการที่น้ำแข็งขั้วโลกกำลังละลายเนื่องจากภาวะโลกร้อนและมีการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือแถบขั้วโลกเหนือ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2557 – ปี 2558 เพื่อให้ใช้บังคับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) อนุสัญญานี้เน้นที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ และผู้โดยสารที่อยู่บนเรือซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมแถบขั้วโลกที่รุนแรงและยังรวมไปถึงกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวในสินค้า สิ่งปฏิภูลและขยะ มีการคาดการณ์ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถัน ตามมา

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center) ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้ง ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับ ฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถ ฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ใน รูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดิน เรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวอย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้ สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการ ปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผล ให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถ ให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคน ประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายน 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม the Manila amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่างๆ มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก the Manila amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคน ได้รับการฝึกและมีใบรับรองดังตามที่ได้กำหนดไว้ก่อนที่อนุสัญญานี้จะถูกบังคับใช้

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตร สำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร งานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความ ปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่ม ทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาด ของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับ ใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายใน ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดีทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบ เดินเรือเป็นทีม (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 การฝึกอบรม ของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases)

ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทตามทันกับการพัฒนาล่าสุดในการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่างๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่นๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้าและผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบต่างๆไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่างๆอันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมามีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมน้ำเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวกลายสภาพเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แบริบ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแบริบ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แบริบ็อกไซต์กลายสภาพเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรจุทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแบริบ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่างๆสำหรับเรือลำเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยเล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่นๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติชื่อ Yara Birkeland โดยมีกำหนดปล่อยลงน้ำในปีนี้และจะเริ่มเดินเรือภายในปี 2563 ในเดือนตุลาคม บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์

Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ยังได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่างๆมากมาย อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ยังคงมีอยู่ โดยในเดือนมิถุนายน อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือต้องตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการเจาะเข้าโปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างผิดกฎหมายและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เมื่อบริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ Maersk ตกเป็นเหยื่อของการโจมตีจากไซเบอร์ระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นจากมัลแวร์เรียกค่าไถ่ชื่อ NotPetya มีการรายงานว่ามีมัลแวร์เรียกค่าไถ่ที่ถูกซ่อนไว้ในเอกสารที่ชื่อว่า แบบแสดงรายการภาษีในยูเครน เหตุการณ์นี้ทำให้ระบบไอทีของ Maersk ปิดตัวลงและคาดว่าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายถึง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่น่าแปลกใจคือ เหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นกับบริษัท Maersk ที่ใช้เทคโนโลยีแพลตฟอร์มบล็อกเชนจาก IBM เพื่อการค้าแบบดิจิทัลและยังได้ดำเนินการเพื่อวางประกันทางทะเลบนบล็อกเชนซึ่งเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดในอุตสาหกรรม

ไม่กี่เดือนต่อมาในเดือนตุลาคม ยังมีการพบอีก 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ กล่าวคือ กลุ่มบริษัท BW ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งทางเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก เปิดเผยว่าเป็นอีกหนึ่งบริษัทที่แฮกเกอร์คอมพิวเตอร์พุ่งเป้าและช่องโหว่ด้านความปลอดภัยส่งผลกระทบต่อแพลตฟอร์มการสื่อสารบนเรือ AmosConnect ของ Stratos Global ถูกเปิดเผยโดยบริษัทวิจัย IOActive

เนื่องมาจากกรณีข้างต้น ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญคือในขณะที่เรือรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์จะกลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่างๆทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพูดคุยเพื่อหาทางรับมือ

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกทำกระตุ่นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่างๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ่นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่างๆ เนื่องจากมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่างๆเพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆมาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

การโจมตีทางไซเบอร์ต่อภาคธุรกิจได้สร้างสถิติโดยเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวภายในห้าปีและคาดว่าจะในปี 2561 ต้นทุนทางการเงินจากการโจมตีทางไซเบอร์จะเพิ่มสูงขึ้น

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่างๆที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอและจนถึงบัดนี้บริษัทฯ 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 ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก เมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2560 มีภัยจากโจรสลัดและการโจรกรรมติดอาวุธบนเรืออย่างน้อยที่สุดนับตั้งแต่ปี 2538 โดยมีเรือขนาดเล็กสามลำที่แล่นเข้าใกล้ชายฝั่งโซมาเลียถูกจี้ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล และปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน มาตรการเหล่านี้จะช่วยป้องกันการโจมตีเรือของบริษัทฯ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศในจิเรียว และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการพยายามและการโจมตีโดยโจรสลัด 33 ครั้งในปี 2559 อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศในจิเรียวมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นความต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยสกัดกั้นจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

สิ่งที่คาดหวังในปี 2561 จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปี 2560-2561

ในขณะที่ปี 2560 เป็นปีที่มีความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลของภาคอุตสาหกรรมเดินเรือโดยมีการใช้ดิจิทัลและเทคโนโลยีใหม่ๆ เพิ่มขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น บล็อกเชน (Blockchain) สภาพแวดล้อมจริงกับวัตถุเสมือน (Augmented Reality) เรือที่แล่นโดยอุปกรณ์อัตโนมัติ (Autonomous Vessels) โดรน (Drones) การเรียนรู้เชิงลึก (Deep Learning) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things) เทคโนโลยีเสมือนจริง (Virtual Reality) เทคโนโลยีหุ่นยนต์และเทคโนโลยีที่สวมใส่ได้ (Robotics and Wearable Technologies) (“Cyborg Crew”) จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2561 และในอนาคตข้างหน้า เทคโนโลยีส่วนใหญ่เหล่านี้มีการใช้งานอยู่แล้วในอุตสาหกรรมอื่น ๆ และต้องการมีการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมเดินเรือ

บล็อกเชน (Blockchain) – เป็นการปฏิวัติใหม่ในการขนส่งสินค้าทางเรือจริงหรือ?

แต่เดิมอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมอนุรักษ์นิยมและไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง อุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางเรือมักจะอยู่ในกลุ่มท้ายๆ ที่จะมีการใช้มาตรฐานใหม่และเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างไรก็ตาม มีความพยายาม ที่จะใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนในอุตสาหกรรมเดินเรือ แม้ว่าจะยังคงอยู่ในขั้นทดลองใช้ในปัจจุบันก็ตาม

เทคโนโลยี บล็อกเชน (Blockchain) คืออะไร?

บล็อกเชน มักถูกอธิบายว่าเป็นระบบการบันทึกแบบดิจิทัลที่เปิดเผยและสามารถใช้ร่วมกันได้ ซึ่งระบบดังกล่าวสามารถ ตั้งโปรแกรมให้บันทึกธุรกรรมทางการเงินหรือข้อมูลที่สำคัญอื่นๆ ได้ ข้อมูลที่เก็บรักษาไว้ในบล็อกเชนอยู่ในฐานข้อมูลที่ใช้ ร่วมกันซึ่งใช้เครือข่ายคอมพิวเตอร์ในการส่งสัญญาณ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล จะมีการบันทึกว่าอะไรเปลี่ยนแปลง เมื่อใดและอย่างไร เมื่อเทียบกับข้อมูลที่จัดเก็บไว้ในที่เดียว ข้อมูลที่เก็บไว้ในบล็อกเชนจึงเป็นแบบสาธารณะและตรวจสอบได้ง่าย เนื่องจากไม่มีฐานข้อมูลส่วนกลางที่สามารถถูกแทรกแซงได้ และยังสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายผ่านทางอินเทอร์เน็ต

เทคโนโลยีบล็อกเชนส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือได้อย่างไร?

ในปี 2557 บริษัท Maersk พบว่าเพียงแค่การขนส่งสินค้าแช่เย็นจากแอฟริกาตะวันออกไปยังยุโรปจะต้องใช้คนและ บริษัทเกือบ 30 ราย รวมถึงต้องใช้การสื่อสารต่างๆกว่า 200 ครั้ง IBM ประเมินค่าใช้จ่ายจากเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องและ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการเป็นถึงหนึ่งในห้าของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ งานเอกสารยังอาจมีความล่าช้า การวางเอกสารผิดที่ และการแก้ไขที่เป็นการถ้อฉล ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น

เทคโนโลยีบล็อกเชนอาจสามารถกำจัดอุปสรรคเหล่านี้ได้โดยทำให้ลดระยะเวลาในการดำเนินการ เพิ่มความแม่นยำ เพิ่ม ความโปร่งใสเนื่องจากเป็นบันทึกสาธารณะและง่ายต่อการเข้าถึง เพิ่มความปลอดภัย และลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากลดการใช้หรือ ไม่มีการใช้เอกสารในรูปกระดาษและลดค่าใช้จ่ายในการบริหาร

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เทคโนโลยีบล็อกเชนน่าจะกำจัดข้อจำกัดบางอย่างได้ อันรวมไปถึงการปรับ ระบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสัญญาโดยเฉพาะสัญญาการขนส่งทางเรือ ความยืดหยุ่นในขณะที่ยังมีการเจรจาเงื่อนไข สัญญา รวมถึงความร่วมมือและการนำไปใช้โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ตัวอย่างของการใช้งานในปัจจุบันในการขนส่งสินค้าทางเรือ

ในเดือนมิถุนายน 2560 IBM และ Maersk ได้ประกาศความร่วมมือกันในการใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนเพื่อช่วยในการ เปลี่ยนแปลงภาคอุตสาหกรรมทั่วโลก โดยระบบนี้จะช่วยในการจัดการและติดตามเส้นทางของเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ทั่วโลก เป็นการป้องกันข้อผิดพลาดจากมนุษย์ ความล่าช้าที่ไม่พึงประสงค์และภัยคุกคามทางไซเบอร์ ความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ได้เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากบริษัท Maersk ได้กลายเป็นข่าวพาดหัวในปีที่แล้วในฐานะที่เป็น หนึ่งในเหยื่อของการโจมตีเรียกค่าไถ่แรนซัมแวร์ทั่วโลกซึ่งก่อให้เกิดการหยุดชะงักในระบบคอมพิวเตอร์ทั่วโลกของบริษัทและทำให้ บริษัทสูญเสียกำไรจำนวน 300 ล้านดอลลาร์ในไตรมาส 3 ปี 2560

ในเดือนกันยายนปี 2560 บริษัทอินส์ทแอนด์ยังได้ประกาศแผนการที่จะเปิดตัวแพลตฟอร์มบล็อกเชนตัวแรกสำหรับการ ประกันภัยทางทะเล รวมไปถึงบริษัทไมโครซอฟท์ บริษัท A.P Moller-Maersk และบริษัทอื่นๆ จะมีการรวบรวมข้อมูล เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ความเสี่ยง และความรับผิดชอบ ซึ่งจะช่วยให้บริษัทต่างๆ ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านประกันภัย และสร้างความมั่นใจในความโปร่งใสระหว่างลูกค้า โบรกเกอร์ ผู้ประกันและบุคคลที่สามอื่นๆ

ในเดือนธันวาคมปี 2560 Mitsui OSK Lines (MOL) ได้ร่วมกับ IBM ประเทศญี่ปุ่น และบริษัทอื่น ๆ เพื่อสาธิตว่า เทคโนโลยีบล็อกเชนสามารถดำเนินการข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด นอกเหนือจาก MOL แล้วมีผู้เข้าร่วม

อีก 5 ราย ได้แก่ บริษัท Sumitomo Mitsui Financial Group ธนาคาร Sumitomo Mitsui Banking Corporation สถาบัน Japan Research Institute Limited บริษัท Mitsui & Co บริษัท Mitsui Sumitomo Insurance Company และบริษัท IBM Japan ได้เข้าร่วมการทดสอบนี้

หน่วยงานทางภาครัฐต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปยุโรปกำลังให้ความสนใจกับเทคโนโลยีบล็อกเชน โดยกระทรวงพาณิชย์ของประเทศเนเธอร์แลนด์กำลังบังคับใช้แผนการการดูแลการนำร่องโดยเทคโนโลยีบล็อกเชนสำหรับเรือที่จดทะเบียนรัฐท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp ได้เริ่มการใช้งานระบบการบริหารโดยใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่อง และจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 170 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

บทสรุป

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2561 ถึงปี 2563 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ในปี 2561 ถึงปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการการคุ้มครองทางการค้าของประเทศที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินไปซึ่งมีเกินความต้องการ และกำลังการผลิตที่ต่อเรือสามารถรับรองการส่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2561 ถึงปี 2563 ซึ่งรวมไปถึงแผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.2 ถึง 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ เศรษฐกิจสหรัฐที่ต่ำกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงซึ่งช่วยให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ ลดลงทำให้มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ค่าเงินต่างๆ ในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว เวลานั้นจะที่บอกได้ว่าปี 2561 ถึงปี 2563 จะจบลงอย่างน่ายินดีหรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

อุปทาน - ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้มีเรือประมาณร้อยละ 23.8 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 193.70 ล้านเดทเวทตัน) จะอายุเกิน 15 ปีในระหว่างปี 2561 ถึงสิ้นปี 2564 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนที่สูง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2561 ถึงปี 2564 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 9.3 (ขนาดระวางรวม 75.30 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลก มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2564 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 33.7) ซึ่งจะช่วยเหลือเวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดระวางเรือ

ด้านการเงิน - จากที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์เมื่อปีที่แล้ว ในขณะที่ตลาดค่าระวางได้ฟื้นตัวในปี 2560 แต่สถานการณ์ในการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือกลับยังคงเลวร้าย โดยตลาดทุนยังคงขาดแคลนในปี 2560 เนื่องจากธนาคารต่างๆได้เลิกใช้นโยบาย “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” และได้เลือกเฟ้นผู้กู้ รวมทั้งคำนึงถึงวงเงินที่สามารถปล่อยกู้ได้ ส่งผลให้เจ้าของเรือต่างๆต้องมองหาแหล่งเงินทุนใหม่ๆ ดังนั้น จึงมีการแย่งชิงเงินทุนจากแหล่งเงินทุนทางเลือกต่างๆที่มีอยู่มากกว่าจากธนาคารบริษัทที่สับสนต่างๆจากจีน ซึ่งได้เริ่มปล่อยกู้ให้กับธุรกิจเดินเรือเมื่อไม่นานมานี้ยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องด้วยการปล่อยกู้ถึง 1.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐซึ่งเป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงกับปี 2559 อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าจำนวน 1.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐนี้ไม่ได้เป็นเงินทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับธุรกิจเดินเรือ เนื่องจากบริษัทที่สับสนหลายรายยังคงต้องพึ่งพิงธนาคารต่างๆทั้งในจีนและทวีปยุโรปซึ่งได้ปล่อยกู้ให้บริษัทที่สับสนซึ่งแทนที่จะปล่อยกู้ให้แก่นักเดินเรือ ผู้ลงทุนภาคเอกชนซึ่งเคยให้เงินทุนแก่อุตสาหกรรมเดินเรือจำนวนมากในอดีตที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี 2554 ถึงปี 2557 ยังคงไม่มีความเคลื่อนไหว สัดส่วนของเงินทุนจากภาคเอกชนให้แก่อุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2560 อยู่เพียง 1,302 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับปี 2556 ที่มีการเทเงินทุนให้แก่อุตสาหกรรมนี้เกือบ 7,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือกว่า 5 เท่าของปี 2560 เงินทุนจากผู้ลงทุนภาคเอกชนในฐานะแหล่งเงินทุนของธุรกิจเดินเรือมีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยมีการระดมทุนจำนวน 4,792 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวน 4,562 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 อย่างไรก็ตาม เงินเพิ่มทุนส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มทุนของบริษัทที่มีอยู่ในตลาดและแทบจะไม่มีกรออกหุ้นของบริษัทเข้าตลาดใหม่ (IPO) ดังนั้น เงินทุนที่เพิ่มขึ้นจากแหล่งดังกล่าวจึงไม่ควรเข้าใจผิดว่าแหล่งเงินทุนจากตลาดทุนนั้นสดใส และตามที่บริษัทฯ ได้กล่าวในปีที่แล้ว ปัจจุบันควรเป็นเครื่องบ่งบอกถึงความสิ้นหวังของบริษัทเดินเรือต่างๆ ซึ่งต้องจัดหาเงินสดไม่ว่าด้วยวิธีใดก็ตามและไม่ว่าต้นทุนเท่าใดก็ตาม แม้ว่าเงินทุนนั้นจะส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงหรือในบางกรณีแทบไม่เหลือก็ตาม แหล่งเงินทุนหลักของอุตสาหกรรมเดินเรือในปี 2560 คือ ตลาดหุ้นกู้ โดยในปี 2560 มีการระดมเงินทุนจากตลาดหุ้นกู้มากถึง 8,147 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับปี 2558 ที่จำนวน 4,611 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และปี 2559 ที่จำนวน 4,541 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เกือบร้อยละ 60 ของเงินทุนทั้งหมดของอุตสาหกรรมมาจากตลาดหุ้นกู้ ตลาดทุนทั้งภาคเอกชนและภาคมหาชน โดยมีการระดมทุนจากตลาดหุ้นกู้นอร์เวย์ถึง 3,172 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2560 เมื่อเทียบกับจำนวน 1,138 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 ซึ่งจะยิ่งนำประหลาดหากดูตัวเลขของเงินทุนที่ระดมได้จากตลาดหุ้นกู้ของสหรัฐฯ ซึ่งมีจำนวน 3,145 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับจำนวนเกือบ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2559 หรือจำนวนสูงถึง 20,458 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2556 ในขณะที่ปี 2560 ดูไม่ค่อยจะดีนักในแง่แหล่งเงินทุนสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ แต่สถานการณ์การระดมทุนอาจแย่กว่านี้หากไม่มีตลาดหุ้นกู้นอร์เวย์ สรุปได้ว่าปี 2560 เป็นปีที่น่าทำทนายเช่นเดียวกับปี 2559 ในด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน (ตัวเลขต่างๆมาจากนิตยสาร Marine Money)

ดังนั้นเช่นเดียวกับเมื่อต้นปี 2560 ในขณะที่มีการคาดการณ์เชิงบวกต่อตลาดค่าระวางในปี 2561 บริษัทฯ ยังคงมองเชิงลบต่อสถานการณ์การจัดหาแหล่งเงินทุนในปี 2561 แม้ว่าอาจจะไม่ได้เป็นสิ่งเลวร้ายเนื่องจากความยากลำบากในการหาแหล่งเงินทุนที่มีต้นทุนต่ำจะส่งผลให้ปริมาณเรือใหม่ลดลงซึ่งจะเป็นเครื่องชี้ไม่ให้มีการสั่งต่อเรือใหม่จากเจ้าของเรือ ซึ่งส่วนมากมักจะทำตามตลาดค่าระวางเรือที่ฟื้นตัวหากมีแหล่งเงินทุนที่เพียงพอ ดังนั้น ในปีข้างหน้า เจ้าของเรือที่มีสถานการณ์การเงินที่แข็งแกร่งที่สุดจะอยู่รอด และเจ้าของเรือที่แข็งแกร่งจะได้รับผลกำไร

สุดท้ายนี้ เพื่อเป็นการส่งท้ายด้วยความเชิงบวก บริษัทฯ ขอกล่าวถึงความคิดเห็นล่าสุดจากเมืองดาวอสในประเด็นเรื่องเศรษฐกิจโลกโดย Allan Murray บรรณาธิการของ Fortune CEO Newsletter

“ข้าพเจ้าได้เข้าร่วมการประชุมสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ในเมืองดาวอสมานานกว่าสองทศวรรษแล้วและไม่เคยมีครั้งไหนที่การประชุมจบลงด้วยการที่ผู้เข้าร่วมประชุมจากประเทศต่างๆมองแนวโน้มเศรษฐกิจเป็นไปในทางที่ดีเหมือนในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยมีเหตุผลดังนี้

- เศรษฐกิจโลกกำลังประสบกับความบังเอิญที่ไม่ปกติ โดยเศรษฐกิจของทุกภูมิภาคหลักของโลกกำลังขยายตัวพร้อมๆกัน แม้แต่ The New York Times ยังได้ยกประเด็นนี้ขึ้นพาดหัวในสุดสัปดาห์นี้
- เมื่ออัตราการว่างงานลดลงและอัตราเงินเฟ้อคงที่ เราจะต้องเผชิญกับความกดดันที่สูงเป็นเวลากว่าหลายปีที่ผ่านมา และผลตอบแทนอื่นๆ สำหรับคนงานจะเพิ่มขึ้นหลังจากที่พบเข้ามาเป็นทศวรรษ โดยบริษัทบางแห่งได้จ่ายโบนัสให้แก่คนงานในขณะที่มีการใช้มาตรการภาษีใหม่

- วาระทางการค้าของประธานาธิบดีทรัมป์ที่กล่าวว่า “อเมริกาต้องมาก่อน” ได้ถูกปรับปรุงที่เมืองดาวอสให้สมเหตุสมผลมากขึ้นเป็น “อเมริกาต้องมาก่อนแต่ไม่ใช่แค่อเมริกาโดยลำพัง” แต่ยังคงต้องรอดูในทางปฏิบัติ โดย Greg Ip แห่งนิตยสาร Wall Street Journal ได้เขียนไว้เมื่อสุดสัปดาห์นี้ว่า คำกล่าวดังกล่าวของประธานาธิบดีทรัมป์ได้ช่วยลดความกังวลทางการค้า
- ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการประมวลผลข้อมูลดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้นและทำให้กลายเป็นปัญญาประดิษฐ์ (AI) จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านผลผลิตทางธุรกิจอย่างมหาศาลรวมไปถึงการแก้ปัญหาทางสังคมที่ยากลำบาก รัฐมนตรี Philip Hammond แห่งสหราชอาณาจักรได้กล่าวในเมืองดาวอสว่า AI สามารถ “เพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นสองเท่าในเศรษฐกิจยุคใหม่ก่อนปี 2578”
- ผู้นำทางธุรกิจระดับโลกยุคใหม่กำลังทบทวนความรับผิดชอบของบริษัทของตนต่อสังคม โดยการเปลี่ยนแปลงนี้ได้รับแรงกระตุ้นจากประชานิยม ความเชื่อมั่นที่ลดลง ความล้มเหลวของรัฐบาลและการที่คนทำงานรุ่นใหม่ที่ต้องการนายจ้างที่ทำความดีๆ ให้แก่โลก
- อเมริกาเป็นประเทศที่น่าสนใจในการลงทุนที่สุดในโลก หลังจากสูญเสียตำแหน่งให้แก่จีนไปในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยกฎหมายภาษีฉบับใหม่จะส่งเสริมให้อเมริกานำลงทุนยิ่งขึ้น

ที่กล่าวมาทั้งหมดไม่สามารถลดภัยคุกคามทางการเมืองระหว่างประเทศที่โลกกำลังเผชิญได้ และคงไม่สามารถเพิกเฉยความท้าทายที่ยิ่งใหญ่ในการเตรียมบุคลากรทั่วโลกให้พร้อมรับมือโลกแห่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ไปได้

อย่างไรก็ตาม เป็นช่วงเวลาที่น่าจดจำ ถึงแม้ทั้งหมดที่กล่าวมาอาจไม่เป็นความจริงแต่ทั้งหมดเหล่านี้ก็ไม่ได้แย่จริงๆ แล้ว ประเด็นทางเศรษฐกิจเชิงลบต่างๆ ที่มีการถกเถียงกันในเมืองดาวอสล้วนแต่เป็นข่าวที่ดีทั้งหมดซึ่งเป็นที่น่าพอใจดังที่ Larry Summers เขียนไว้ในคอลัมน์เมื่อสัปดาห์ที่แล้วว่าหากเปรียบเทียบเศรษฐกิจในปัจจุบันกับเศรษฐกิจในช่วงปี 2533 ถึงปี 2549 แล้วนั้น “สิ่งเดียวที่เราต้องกลัวคือการไม่มีความกลัว”

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อุคนาคนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนูดีน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ



นายคชรุฑ์ คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร

6 กุมภาพันธ์ 2561