

รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 32 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ตลาดค่าระวางเรือและดัชนี BDI

- โปรดดูวิดีโอที่น่าสนใจ beautiful video by BIMCO & ITN (<https://www.bimco.org/ShipsMakeTheWorldGo>) ซึ่งเกี่ยวกับบทบาทของเรือและคนประจำเรือ 1.7 ล้านคนที่ทำหน้าที่บนเรือเหล่านี้
- ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงเผชิญปัญหาเรื่องความไม่สมดุลกันระหว่างภาคอุปสงค์และภาคอุปทาน โปรดดูส่วนถัดไปสำหรับคำอธิบายโดยละเอียดในเรื่องนี้
- ปี 2563 แบ่งได้เป็นสองช่วง ช่วงครึ่งแรกของปีเกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองส่งผลให้อุปสงค์ลดลงและภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกอย่างเฉียบพลัน ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ในปี 2472 เหล่าผู้เชี่ยวชาญได้ออกมาบอกว่าตลาดสินค้าแห่งเทกองถูกทำลายโดยสิ้นเชิง แต่ในขณะเดียวกัน จีนและแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐที่ประกาศเมื่อเดือนพฤษภาคมทำให้ตลาดสินค้าแห่งเทกองและอุปสงค์กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง!
- ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI อยู่ที่ 685 จุดในครึ่งปีแรก และ 1,444 จุดในครึ่งปีหลัง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 110) โดยเริ่มต้นปีอยู่ที่ 976 จุดและ ณ สิ้นปีในวันที่ 24 ธันวาคม 2563 อยู่ที่ 1,366 จุด (เพิ่มขึ้นร้อยละ 40)
- เพื่อเป็นการเน้นย้ำถึงสถานการณ์ข้างต้น ในครึ่งแรกของปีอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 7,186 เหรียญสหรัฐและ ในครึ่งหลังของปีเฉลี่ยอยู่ที่ 18,913 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163!) อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 11,976 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 มกราคมและลดลงเป็นระดับต่ำที่ 1,992 เหรียญสหรัฐในวันที่ 14 พฤษภาคม จากนั้นเพิ่มขึ้นสูงไปเป็น 34,896 เหรียญสหรัฐในวันที่ 6 ตุลาคมและสิ้นสุดปีที่ 16,633 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม ในขณะที่อัตราเคปไซส์ของกองเรือสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.73 ในระหว่างปี 2563!
- จีนนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลในสัดส่วนร้อยละ 19.9 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 และจากออสเตรเลียในสัดส่วนร้อยละ 62.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในปี 2563



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

- ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลลดลงร้อยละ 1.2 ในขณะที่ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากการที่ปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ไกลกว่าถูกแทนที่ด้วยปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ใกล้กว่า ปัจจัยนี้ได้ส่งผลกระทบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในช่วงครึ่งปีแรก
- เครื่องดักจับเขม่าควันได้ถูกติดตั้งบนเรือกว่า 3,000 ลำ ซึ่ง “สิ้นเปลือง” กว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐหรือมากกว่านั้น ซึ่งเงินเหล่านี้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจริง ๆ เช่น การลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่านี้
- การเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ซึ่งประเมินโดย Clarksons Research ที่ลดลงร้อยละ 2.19 และโดยนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในช่วงปี 2563
- การส่งออกข้าวของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.9 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 14.4 ล้านตันในปี 2563
- จำนวนสุกรของจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการกำจัดโรคไข้หวัดหมูแอฟริกันทำให้ต้องมีการนำเข้าถั่วเหลืองและข้าวโพดปริมาณมาก
- ผู้บริโภคชาวอเมริกันชำระหนี้จำนวนมากในช่วง โควิด-19 เมื่อเทียบกับช่วงวิกฤตการเงินโลก ดังนั้นอาจมีการใช้จ่ายจำนวนมากเมื่อมีการฉีควัคซีนอย่างแพร่หลาย การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของตัวเลข GDP ของสหรัฐอเมริกา!
- เจ้าหน้าที่ธนาคารกลางสหรัฐคาดการณ์ว่าปี 2564 จะ “น่าประทับใจ!”
- ท่าเรือ LA รายงานการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 ในเดือนตุลาคม 2563 เมื่อเทียบกับเดือนตุลาคม 2562 ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 114 ปี!
- การนำเข้าและส่งออกของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 และร้อยละ 9.9 ในเดือนกันยายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนกันยายน 2562
- การส่งออกของจีนไปยังสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 46 ในเดือนพฤศจิกายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2562
- สหรัฐฯส่งออกถั่วเหลืองในปริมาณ 27.3 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- สหรัฐฯส่งออกข้าวสาลีในปริมาณ 1.9 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 8.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562

- จินนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 11.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 49 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,170 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 304.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 100.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินผลิตเหล็กในปริมาณ 1,053 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินส่งออกเหล็กในปริมาณ 53.7 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 16.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จินนำเข้าเหล็กในปริมาณ 20.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 51.9 จุดในปี 2563 เนื่องจากมาตรการกระตุ้นต่าง ๆ ของรัฐบาลจีน
- การเติบโตของ GDP ในปี 2563 ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 2.3 ซึ่งเป็นเศรษฐกิจหลักเพียงแห่งเดียวที่เติบโตในปี 2563 รัฐบาลจีนได้กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพิ่มความต้องการสินค้าแห่งเทกอง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP ของจีนจะเติบโตร้อยละ 8.1 ในปี 2564
- สหภาพยุโรปเห็นชอบมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเนื่องจากโควิด-19 มูลค่า 2.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!
- รัฐบาลและธนาคารกลางของประเทศต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลังมากกว่า 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งน่าจะส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 - ปี 2565
- ปรากฏการณ์ลานีญา (La Nina) ได้เกิดขึ้นและอาจนำไปสู่การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในครั้งแรกของปี 2564
- GDP ของสหราชอาณาจักรลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 11.4 ในปี 2563
- GDP ของญี่ปุ่นหดตัวร้อยละ 5.4 ในปี 2563
- GDP ของอินเดียหดตัวร้อยละ 12.2 ในปี 2563
- GDP ของสิงคโปร์หดตัวร้อยละ 6.7 ในปี 2563
- ในเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) กำหนดว่า GDP โลกในปี 2563 ลดลงร้อยละ 3.5 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2564 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ในปี 2565 การคาดการณ์ล่าสุดของ IMF ในเดือนมกราคมสำหรับอัตราการเติบโตของ GDP ปี 2564 มีดังนี้ ประเทศออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 ประเทศฝรั่งเศสเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ประเทศเยอรมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.5 ประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ประเทศอิตาลีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศเนเธอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศซาอุดีอาระเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ประเทศเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศสเปนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ประเทศอังกฤษเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 และประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 ทั้งนี้ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงสำหรับการคาดการณ์ GDP ในปี 2564 สำหรับ ประเทศเคนซาร์กเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศกรีซเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศนิวซีแลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 ประเทศนอร์เวย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศสวีเดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศสวิสเซอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศไต้หวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 และประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากการรายงานครั้งล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2563
- โควิด-19 ยังคงเป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศและต่อเศรษฐกิจโลก หากภัยคุกคามนี้ค่อย ๆ ลดลงไปภายในครั้งแรกของปี 2564 ซึ่งดูเหมือนจะมีความเป็นไปได้ที่ชัดเจนเนื่องจากมีวัคซีนมากกว่าสามชนิดที่พัฒนาเป็นผลสำเร็จก่อนสิ้นปี 2563 หากเป็นเช่นนั้นการขนส่งจะกลับสู่ภาวะปกติภายในครึ่งหลังของปี 2564
- ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่งในปี 2563 เราหวังว่าตลาดตราสารหนี้ / ตราสารทุนจะเปิดอีกครั้งในช่วงปี 2564 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตอนนี้นี่เรามีวัคซีนพร้อมใช้งานแล้ว

- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเป็นสนธิสัญญาการค้าเสรีที่ลงนามในเดือนพฤศจิกายนโดย 15 ประเทศเศรษฐกิจหลัก (ซึ่งมี GDP รวมทั้งสิ้น 26 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ซึ่งรวมถึงจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์และ 10 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะกระตุ้นการค้าในภูมิภาคและลดความเสี่ยงจากการต่อต้านโลกาภิวัตน์
- ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ของสหรัฐอเมริกาได้ให้คำมั่นว่าจะใช้จ่ายเงิน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการสร้างถนน สะพาน และจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า
- ในที่สุด Brexit ก็เสร็จสิ้น ซึ่งถือได้ว่าปัจจัยความไม่แน่นอนนี้ที่อาจส่งผลกระทบต่อตลาดได้หมดไป!
- สนธิสัญญา EU-China ได้ลงนามในเดือนพฤศจิกายนเพื่อให้สหภาพยุโรปสามารถเข้าถึงการลงทุนในจีนได้
- อัตราการส่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปัจจุบัน (ณ สิ้นปี 2563) อยู่ที่ร้อยละ 6.07 (ปริมาณร้อยละ 4.39 เป็นกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณร้อยละ 6.99 เป็นกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือคิดเป็นปริมาณรายไตรมาสต่ำสุดในรอบกว่า 20 ปี!
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดเวทตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเดเวทตัน) มากกว่าปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ (13.87 ล้านเดเวทตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- การรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 8.23 ล้านเดเวทตันในปี 2562 เป็น 15.1 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) ในปี 2563 แม้ว่าการปิดเมืองอันเนื่องมาจาก โควิด-19 จะทำให้การรีไซเคิลหยุดชะงักอยู่หนึ่งไตรมาส
- โควิด-19 ทำให้เกิดการล่าช้าในการขนส่งจากความแออัด การเปลี่ยนเส้นทางเพื่อผลัดเปลี่ยนลูกเรือเป็นการเพิ่มระยะทางในแ่งตันไมล์ และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือเป็นเวลา 14 วันส่งผลให้อุปทานของเรือทุกกลุ่มลดลง
- เจ้าของเรือยังคงลดความเร็วในการแล่นเรือลงเพื่อช่วยลดภาคอุปทาน
- การที่บริษัทฯ อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ นั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับต่ำที่เพียงร้อยละ 0.84 ในปี 2564
- การเติบโตสุทธิของอุปทานในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าปริมาณการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ที่ลดลงร้อยละ 2.19 ถึงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 (ซึ่งความต่างเกิดจากการประมาณการของ Clarksons Research และ Analysts) คาดว่าอัตรานี้จะกลับกันในปี 2564 และ ปี 2565 โดยคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะมากกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิในแต่ละปีของทั้งสองปีนี้
- ณ สิ้นปี 2563 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 56.2 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบัน (31.71 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 9.85 และ 24.48 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 4.18) ซึ่งเรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากจะต้องมีการลงทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่ากำมะถันต่ำ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) ที่ราคาสูง และอาจต้องเผชิญกับกฎเกณฑ์อื่น ๆ หลังปี 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้
- อีกวิธีหนึ่งในการมองแนวโน้มในอนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณเรือที่ส่งต่อใหม่ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 55.06 ล้านเดเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2566) ว่าคิดเป็นปริมาณร้อยละ (ร้อยละ 6.07) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2563 และพิจารณาว่าครั้งสุดท้ายที่มีตัวเลขต่ำเช่นนี้เกิดขึ้นเมื่อใด คำตอบคือในช่วงกลางทศวรรษหรือปี 2528!
- ข้อมูลจาก Clarksons แสดงให้เห็นการเติบโตสุทธิของกองเรือที่ร้อยละ 3.84 ในปี 2563 (จากปริมาณ 873.43 ล้านเดเวทตัน เป็นปริมาณ 906.99 ล้านเดเวทตัน) มุมมองของบริษัทฯ ต่อการเติบโตของภาคอุปทานภายในสิ้นปี 2564 และปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 1.84 และร้อยละ 0.22 (จากปริมาณ 906.99 ล้านเดเวทตัน เป็นปริมาณ 923.66

ล้านเคเวทตันภายในสิ้นปี 2564 และจากนั้นเป็นปริมาณ 925.73 ล้านเคเวทตันภายในสิ้นปี 2565) โดยคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือประมาณ 16 ล้านเคเวทตันต่อปี และมีอัตราการส่งมอบลำซ้ำที่ร้อยละ 15 ต่อปีในปี 2564 และปี 2565

- หากการคาดการณ์ของบริษัทฯ ที่คาดว่าภาคอุปทานจะเติบโตร้อยละ 1.84 เป็นไปตามคาด ปี 2564 ควรเป็นปีที่มีการเติบโตอย่างสมเหตุสมผลเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลก ที่ร้อยละ 5.5 ซึ่งได้คาดการณ์โดย IMF
- หากภาคอุปทานได้รับผลจากการที่เรือเก่าหลายลำต้องถูกรีไซเคิล การลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเจ้าของเรือที่เหลื่อที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และการต้องจอดเรือในอู่แห้งสำหรับเจ้าของเรือที่ต้องนำเรือเข้าตรวจเรือพิเศษขณะที่เรือมีอายุมากกว่า 20 ปี หากเป็นเช่นนี้ตลาดจะได้รับประโยชน์จากปริมาณเรือที่มีอยู่อย่างจำกัดในด้านอุปทาน

ครั้งนี้จะแตกต่างจากที่เคยเป็นมาจริงหรือไม่?

Signs Of A Recovery – This time *it is* different!

Capes TCE (Year)	2009*	2016**	2020**	2021 (as of 27 Jan)**
Start	\$8,997 (2 Jan)	\$4,811 (4 Jan)	\$11,976 (2 Jan)	\$16,656 (4Jan)
Low	\$8,997 (2 Jan)	\$1,985 (17 Mar)	\$1,992 (14 May)	\$16,656 (4 Jan)
High	\$93,197 (3 Jun)	\$19,515 (17 Nov)	\$34,896 (6 Oct)	\$26,489 (13 Jan)
End	\$37,191 (24 Dec)	\$10,078 (23 Dec)	\$16,409 (23 Dec)	\$17,790 (27 Jan)
Demand (BillionTonnemiles)	-3.36%	+2.10%	-2.19% to +0.5% ^A	+4.36% (+6.7% DNB)
Chinese Stimulus	USD 578 bn	-	USD 667 bn	-
Orderbook / Fleet ratio	+80.49%	+17.99%	+6.07%	-
Net Supply Growth	+9.23%	+2.40%	+3.84%	+1.7% (+1.5% DNB)

- **Recycling:** 2019 = 8.23 MDWT, 2020 = 15.10 MDWT (+83.5%).
- **Old Age Profile** 20+ years of age end of 2020 = 56.23 MDWT / 6.20% of existing fleet.

Note: * 2009 basis the Baltic 172K Capesize Index (4 Routes).

** 2016, 2020 & 2021 basis the Baltic 180K Capesize Index (5 Routes)

^AClarkson's explanation for the varying estimates: It is worth making clear that the dry bulk trade forecast on ShippingIntelligenceNetwork (derived from the Dry Bulk Trade Outlook) are produced by Clarkson's Research, an independent part of the Clarkson's Group, while the analyst report is produced by the dry cargo analyst staff in the broking department at Clarkson's Platou. While we generally have a well aligned view of the markets, it is not uncommon – particularly in such a dramatic and volatile year as 2020 – for our forecasts to show some differences. It is worth pointing out that tracking every single tonne of dry bulk trade, and its exact trade route, is not possible, and so any tonne-mile trade estimate published by either Clarkson's Research or the Clarkson's Platou analysts represent estimates based on a selection of trade flows and assumptions and the methodology used may not be the same. Both estimates do however show a clear tonne-mile bonus compared to the estimated growth rate of dry bulk trade in tons last year. We are also currently working on the January edition of the DBTO – the first since full year data became available for some trade flows, which may well lead to some upwards revisions to our trade position for full year 2020. It will likely take a few months until complete full year 2020 data is available for all countries and commodities, so there may well be further small changes to estimates published from both ourselves and the dry cargo analysts.

Precious Shipping PCL

Source: Clarkson's

เพื่อให้เข้าใจการนำเสนอภาพด้านบนได้ดีขึ้น โปรดอ่านคำอธิบายดังต่อไปนี้:

- บริษัทฯ ได้เลือกปี 2552 (ปีที่ถัดจากการเกิดเหตุการณ์วิกฤตการเงินโลก), ปี 2559 (ปีที่แย่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับธุรกิจขนส่งทางทะเล) และปี 2563 (ปีที่เกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ โควิด-19) เพื่อนำเสนอภาพด้านบน
- ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปี 2552 มีมากถึงร้อยละ 81 และตัวเลขนี้ชี้ให้เห็นว่าเพราะเหตุใดอุตสาหกรรมจึงอยู่ในภาวะถดถอยเป็นเวลา 12 ปีหลังจากนั้น (ปี 2552 ถึง ปี 2563) เพียงแค่พยายามรองรับอุปทานส่วนเกินนี้
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้เหล็กมูลค่า 578 พันล้านเหรียญสหรัฐทันทีหลังจากวิกฤตการเงินโลก ส่งผลให้ดัชนี BDI พุ่งตัวจาก 663 จุดในวันที่ 5 ธันวาคม 2551 สู่ระดับสูงที่ 4,291 จุดในวันที่ 3 มิถุนายน 2552 และแตะจุดสูงสุดที่ 4,661 จุดในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2552

- ปี 2559 เป็นปีที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ (ร้อยละ 2.4 เทียบกับร้อยละ 2.1) ในขณะที่ยังคงคืนรนกับอุปทานส่วนเกินที่เกิดขึ้นหลังจากวิกฤตการเงินโลก ในปี 2559 ยังมีสัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือสูงถึงร้อยละ 18 และไม่ได้รับประโยชน์จากแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจใด ๆ ของรัฐบาลจีน ทำให้เป็นปีที่แย่มากที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- ในปี 2563 อุปสงค์ลดลงในครั้งแรกของปีแต่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในครึ่งหลังของปี สำหรับตัวเลขการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ในปีนี้อยู่ระหว่างติดลบร้อยละ 2.19 (ข้อมูลจากการวิจัยของ Clarksons) ถึงบวกร้อยละ 0.50 (ข้อมูลจากนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou) อัตราค่าเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาของเรือขนาดเคปไซส์เปลี่ยนแปลงจากค่าเฉลี่ยที่ 7,186 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี เป็นค่าเฉลี่ยที่ 18,913 เหรียญสหรัฐในครึ่งหลังของปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163) แม้กองเรือขนาดเคปไซส์จะเติบโตร้อยละ 3.73 ในระหว่างปี สิ่งนี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความสมดุลของอุปทานและอุปสงค์
- ทำไมปี 2564 ถึงแตกต่าง? สัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือ (ร้อยละ 6.07) อยู่ในจุดต่ำสุดในรอบ 20 ปีหรือนานกว่านั้น ซึ่งหมายความว่าแม้ว่าจะมีการปลดระวางเรือในปริมาณน้อย แต่อุปทานเรือใหม่ก็มีไม่มาก ซึ่งส่งผลให้เจ้าของเรือต่าง ๆ สามารถทำเงินได้ในช่วงไม่กี่ปีข้างหน้าเนื่องจากคาดว่าอุปสงค์จะยังคงขยายตัวต่อไป
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดทเวทตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเดทเวทตัน) มากกว่าปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ (13.87 ล้านเดทเวทตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น คชช. BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- เรือที่มีอายุเกิน 20 ปีคิดเป็นร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบันซึ่งสูงกว่าสัดส่วนระหว่างปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือที่ร้อยละ 6.07 ณ สิ้นปี 2563
- คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2563 ถูกจำกัดเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยยาวนานถึง 12 ปี ธนาคารไม่ปล่อยเงินกู้แก่เจ้าของเรือ ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่ง เรือขนาดอัลตราแมกซ์อายุ 5 ปีขายในราคา 16 - 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบกับเรือขนาดอัลตราแมกซ์สั่งต่อใหม่ขายอยู่ที่ราคา 26 - 27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แทบจะไม่ต้องคิดเลยว่าควรซื้อเรือมือสองมากกว่า และความไม่แน่นอนอย่างมากเกี่ยวกับกฎระเบียบใหม่เกี่ยวกับก๊าซเรือนกระจกที่ทำให้คำสั่งต่อเรือใหม่มีจำนวนลดลง
- อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 16,656 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคมและเพิ่มสูงถึง 26,489 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 มกราคม และปิดที่ 15,675 เหรียญสหรัฐในวันที่ 29 มกราคม 2564 ซึ่งเป็นอัตราค่าระวางในเดือนมกราคมที่สูงที่สุดในรอบกว่าทศวรรษ เรากลับพบดูใหม่ว่าช่วงเวลาที่ดีกำลังจะมาถึง?
- ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในปี 2593 จะอยู่ที่ 3.5 เท่าของปริมาณการขนส่งในปี 2551 โดยต้องใช้เรือเพิ่มขึ้น 3.5 เท่า แต่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกกฎเกณฑ์ว่าก๊าซเรือนกระจกจะต้องลดลงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2551!
- เรือที่สร้างด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในหลังจากปี 2568 จะมีอายุการใช้งานลดลงเหลือเพียง 10 ปีถึง 15 ปีก่อนที่จะถูกแทนที่ด้วยเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์เพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับในอนาคต
- กฎระเบียบใหม่ภายใต้การกำหนดโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ อาจบังคับให้เจ้าของเรือที่มีเรืออายุ 20 ปีซึ่งเป็นเรือที่ใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงต้องปลดระวางเรือเหล่านั้นซึ่งจะทำให้ภาคอุปทานมีการลดลงมากขึ้นหลังปี 2566
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐในปลายเดือนพฤษภาคม 2563 ซึ่งมากกว่าที่เคยออกหลังวิกฤตการเงินโลกเกือบร้อยละ 16 เพื่อต่อสู้กับโควิด-19 ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองในปี 2564 และหลังจากนั้น
- รัฐบาลและธนาคารกลางต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลัง 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐซึ่งน่าจะส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 / ปี 2565

- ปี 2564 มีอัตราดอกเบี้ยของอุปสงค์ที่ร้อยละ 4.36 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 6.7 (ข้อมูลจาก DNB Markets) เทียบกับอัตราดอกเบี้ยของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 1.7 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 1.5 (ข้อมูลจาก DNB Markets) ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเช่าเหมาลำเป็นเวลาที่มีอัตราที่แข็งแกร่งและปี 2564 จะเป็นจุดเริ่มต้นของรายได้ที่แข็งแกร่งสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เหตุการณ์สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2563

กระบวนการอนุญาตตลาดการของบริษัทฯ กับ Sainty ได้สิ้นสุดลงด้วยความสมัครใจของทั้งสองฝ่าย โดยผลจากระงับข้อพิพาทมีดังต่อไปนี้

1. บริษัทฯ ได้รับเงินสดตามสัญญาระงับข้อพิพาทจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐในวันที่ 29 กรกฎาคม 2563
2. เมื่อเทียบกับจำนวนเงินดังกล่าวข้างต้น เงินจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐได้เคยแสดงเป็น “เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ” ภายใต้สิทธิทรัพย์สินของงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ
3. “เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ” ดังกล่าวได้ถูกล้างออกและแทนที่ด้วยจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายใต้รายการเงินสดในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ
4. ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้แสดงรายการขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดจำนวน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ
5. การขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงในจำนวนเดียวกัน กล่าวคือจำนวน 27.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
6. บริษัทฯ ได้ดำเนินการดังกล่าวข้างต้นด้วยความจำเป็นที่จะต้องนำเงินสดเข้าสู่บริษัทฯ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
7. จากการระงับข้อพิพาทนี้ บริษัทฯ ได้ประหยัดค่าใช้จ่ายทางกฎหมายเพิ่มเติมเป็นจำนวนกว่า 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และประหยัดเวลาในการจัดการ
8. การจัดการความไม่แน่นอนจากคดีความออกไปจะช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ

ในวันที่ 19 พฤษภาคม และ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการแก้ไขข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้รุ่น PSL206A และหุ้น PSL211A

1. บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนจำนวน 392 ล้านบาทเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 จำนวน 627.2 ล้านบาทเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 จำนวน 282.24 ล้านบาทเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2564 และอีกจำนวน 329.28 ล้านบาท จะไถ่ถอนในวันที่ 12 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ หลังจากจากการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่นนี้มีเงินต้นคงเหลือจำนวน 329.28 ล้านบาท ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 9 ธันวาคม 2564
2. บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนจำนวน 359 ล้านบาทเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 โดยหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่นนี้อีกจำนวน 359 ล้านบาทในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 หุ้นกู้รุ่นนี้มีเงินต้นคงเหลือจำนวน 2,872 ล้านบาท ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 22 กรกฎาคม 2565

บริษัทฯ ยังคงมีความตั้งใจที่จะไถ่ถอนหุ้นกู้ทั้งสองรุ่นก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน

บริษัทฯ ได้พยายามลดต้นทุนทางการเงินโดยรวมผ่านการทำรายการรูปแบบใหม่กับลูกค้ารายหนึ่งของบริษัทฯ การคิดนอกกรอบเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาและทำให้เกิดอีกหนึ่งประวัติศาสตร์แรกสำหรับ PSL

1. PSL ดำเนินการให้ได้รับค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าเป็นระยะเวลาหนึ่งปี สำหรับสัญญาเช่าระยะยาวของเรือ 5 ลำ ในวันที่ 1 ตุลาคม 2563
2. ค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 26.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

3. PSL สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดอย่างมากระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า
4. สิ่งนี้นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและไม่เคยมีใครทำได้มาก่อน!
5. เมื่อพิจารณาถึงสถานะของตลาดทุน ธนาคารไม่เต็มใจที่จะปล่อยเงินกู้ และเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาดทั่วโลก สิ่งที่เกิดขึ้นนี้เปรียบเหมือนเป็นสิ่งเหลือเชื่อ!
6. PSL ใช้เงินที่ได้มาจำนวน 4.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐในการชำระเงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวก่อนกำหนดเป็นระยะเวลาหนึ่งปีให้แก่ธนาคารผู้รับจำนอง
7. ส่วนเงินที่ได้มาอีกจำนวน 19.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่า 627.20 ล้านบาท บริษัทฯ ได้ใช้ในการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนของหุ้นกู้รุ่น PSL206A (ตามที่ได้อธิบายด้านบน)
8. เงินที่เหลือจะถูกนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทั่วไปของบริษัทฯ

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,751.06 ล้านบาท (ปี 2562: 4,183.03 ล้านบาท) และบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 1,294.85 ล้านบาท รวมผลขาดทุนที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการเข้าทำสัญญาาระงับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sainty จำนวน 868.72 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิไม่รวมขาดทุนที่เกิดขึ้นครั้งเดียวอยู่ที่ 426.13 ล้านบาท (ปี 2562: ขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 228.49 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 10,134.29 ล้านบาท (ปี 2562: 11,559.05 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปีเป็น 21,396.85 ล้านบาท (ปี 2562: 25,060.55 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลักๆ มาจากการปิดสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน การรับเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคืนจากอู่ต่อเรือ Sainty และค่าเสื่อมราคาของเรือ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำทั้งในปี 2562 และปี 2563

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 1,275.67 ล้านบาท (ปี 2562: ขาดทุนสุทธิจำนวน 219.74 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 14.74 ล้านบาท (ปี 2562: จำนวน 6.04 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 4.44 ล้านบาท (ปี 2562: จำนวน 2.71 ล้านบาท) การระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้รายได้ลดลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคมปี 2563 อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้นหลังจากที่หลายประเทศทั่วโลกได้ยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์อันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 นอกจากนี้ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เน้นโครงสร้างพื้นฐานของจีนทำให้อัตราค่าระวางปรับตัวดีขึ้นเนื่องจากอุปสงค์สำหรับสินค้าแห่งเทกองแข็งแรงแรง เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 8,332 เหรียญสหรัฐในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับ 9,622 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวัน) ลดลงจาก 4,778 เหรียญสหรัฐในปีก่อน เป็น 4,705 เหรียญสหรัฐในปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 1 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 7.63 วันต่อลำเรือ (ในปี 2563 อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 9.3 ปี) โดยมีเรือ 14 ลำเข้ารับการซ่อมแซมในอู่แห้งและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 27 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2563 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 4.32 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 27 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 8.23 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือคอกเบียร์

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา ๑ มาดังต่อไปนี้

ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดถอนหุ้นกู้สองรุ่น จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระงับข้อพิพาทกับผู้อู่เรือ Sainty นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือนจำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง

กองเรือของบริษัทฯ : ณ สิ้นปี 2563 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุก รวม 1,585,805 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวทตัน ต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 9.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรที่ผันผวน และคาดเดาได้ยาก จึงหวั่นไหวในการตกลงซื้อเรือ นั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือ ในปี 2563 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 8,332 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้เล็กน้อยที่ 4,650 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการประสบปัญหาในการเปลี่ยนถ่ายลูกเรือเนื่องจากไม่มีเที่ยวบิน การตรวจโควิด-19 ทั้งก่อนและหลังขึ้นเครื่องบิน มาตรการกักตัว 14 วันในโรงแรมต่างๆ ซึ่งมีราคาสูง เที่ยวบินส่วนตัวที่มีราคาสูงมาก การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือซึ่งต้องใช้ต้นทุนสูง เพื่อเปลี่ยนถ่ายลูกเรือ

การแบ่งส่วนตลาด / การเปรียบเทียบ : ในปี 2563 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (BHSDI) อยู่ที่ระดับ 445 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,003 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2563 เรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 8,214 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSDI ร้อยละ 2.64 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 744 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,189 เหรียญสหรัฐต่อวัน เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 8,464 เหรียญสหรัฐต่อวัน มากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.36 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2564 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 15 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 137.5 ล้านเหรียญสหรัฐ

	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เข้าเรือไปแล้ว	2,190	1,992	1,825	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เข้าเรือไปแล้ว	17	15	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,577	14,062	14,550	14,550	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	29.7	28.0	26.6	26.6	26.6

การรีไซเคิลเรือ ดำเนินไปด้วยดีโดยมีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 15.1 ล้านตันเวทตัน ในระหว่างปี 2563 (แม้ว่าในอนาคตปีอื่นเคยมีการปิดเมืองในช่วงสัปดาห์ที่สามของเดือนมีนาคมจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม) รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 8.23 ล้านตันเวทตันในปี 2562 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) อายุของกองเรือโลก ณ สิ้นปี 2563 มีปริมาณ 56.2 ล้านตันเวทตัน (ปริมาณ 31.71 ล้านตันเวทตันของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณ 24.48 ล้านตันเวทตันของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือร้อยละ 6.2 (ร้อยละ 9.85 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 4.18 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 6.07 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2566 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นปี 2563) ทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2563 อุปทานเรืออยู่ที่ 873.43 ล้านตันเวทตัน และจนถึงสิ้นปี เพิ่มขึ้นเป็น 906.99 ล้านตันเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 15.1 ล้านตันเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 48.66 ล้านตันเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.84 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 55.06 ล้านตันเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 6.07 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2564 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเคเบิลโกลด์ร้อยละ 2.69 ในปี 2563 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแสนตัน/ซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ และปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 14.15 ล้านตันเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 4.39 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2564 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2564 ร้อยละ 6.19 (56.2 ล้านตันเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 9.85 หรือปริมาณ 31.71 ล้านตันเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 10.65 (96.62 ล้านตันเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 14.75 หรือ 47.49 ล้านตันเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมียุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2566 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - ปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2564 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น

และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ได้มีผลใช้บังคับ เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 56.2 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 6.19 ของกองเรือในปัจจุบัน (31.71 ล้านเดเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 9.85 และ 24.48 ล้านเดเวทตัน เป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 4.18) ณ สิ้นปี 2563 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์กฎข้อบังคับหลังจากปี 2566

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,154 ลำ ขนาดระวางรวม 390.63 ล้านเดเวทตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 27.6 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 7.06 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 113 ลำ ขนาดระวางรวม 18.96 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 4.85 ที่จะมียูเกน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,451 ลำ ขนาดระวางรวม 194.5 ล้านเดเวทตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 161 ลำ ขนาดระวางรวม 13.31 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 6.84 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 404 ลำ ขนาดระวางรวม 30.17 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 15.51 ที่จะมียูเกน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 3,777 ลำ ขนาดระวางรวม 212.23 ล้านเดเวทตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 180 ลำ ขนาดระวางรวม 10.52 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 4.96 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 578 ลำ ขนาดระวางรวม 28.83 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 13.58 ที่จะมียูเกน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 40,000 เดเวทตัน - มีเรือ 4,029 ลำ ขนาดระวางรวม 109.63 ล้านเดเวทตัน ณ สิ้นปี 2563) มีเรือจำนวน 137 ลำ ขนาดระวางรวม 3.64 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 3.32 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2567 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 758 ลำ ขนาดระวางรวม 18.66 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 17.02 ที่จะมียูเกน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 11.79 และอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 15.1 ล้านเดเวทตัน อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมามีอยู่ที่ร้อยละ 22.8 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 14.7 ล้านเดเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรื่อนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2563 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.84 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห่งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.36 ในปี 2564 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2564 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมมูลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงหรือใกล้จะถึงแล้ว ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดการระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าขบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2563 นั้นน้อยมากเมื่อเทียบกับการปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 48.66 ล้านเดเวทตัน

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์: ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2566 และหลังจากนั้น IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงกว่าแต่ “สะอาดกว่า” นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และด้วยเหตุนี้ปริมาณของมลพิษทางอากาศรวมทั้งฝุ่น “กรด” ที่เป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซเสียดังกล่าวก็ได้ลดลง

มุมมองมหภาค

สหรัฐอเมริกา: นายโจ ไบเดน ผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกาตั้งเป้าหมายที่จะบรรเทาความทุกข์ยากภายในประเทศที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก เศรษฐกิจของสหรัฐกำลังฟื้นตัวหลังจากได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการระบาดของโควิด-19 ในปี 2563 คาดว่าตัวเลข GDP ที่แท้จริง คือ หดตัวร้อยละ 3.7 ในปี 2563 ก่อนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 ในปี 2564 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ในปี 2565 โดยคาดว่าอัตราการว่างงานจะค่อย ๆ ลดลงแต่จะยังคงสูงขึ้นเมื่อเทียบกับระดับก่อนการระบาดเนื่องจากการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของผู้ติดเชื้อโควิด-19 อย่างไรก็ตาม การว่างงานเป็นเวลานานที่หลายคนต้องเผชิญจะยังคงกดดันอุปสงค์และนำไปสู่การผิคนัดชำระหนี้ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต การเริ่มฉีดวัคซีนจะช่วยบรรเทาความตึงเครียดของธุรกิจขนาดเล็กลง ๆ ภาคครัวเรือนและภาคบริการได้อย่างมาก

จีน: หลังจากการลดลงรายไตรมาสที่ลงต่ำที่สุดและการเพิ่มขึ้นอย่างมากที่ตามมาอย่างเป็นทางการในไตรมาสแรกและไตรมาสสองของปี 2563 ตามลำดับ และการทรงตัวในไตรมาสสาม คาดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจะกลับสู่ระดับก่อนการมีการแพร่ระบาดโดยมีการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8 ในปี 2564 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 ในปี 2565 การลงทุนโดยเฉพาะการลงทุนในหนี้และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางพลังงานที่กระตุ้นเศรษฐกิจได้กระตุ้นการเติบโตในปี 2563 การลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงแข็งแกร่ง การส่งออกได้เพิ่มขึ้นจากความต้องการหน้ากานามัยและวัสดุและอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 รวมถึงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการทำงานทางไกล ภาคการบริโภคยังคงฟื้นตัวจากผลกระทบที่เกิดจากการระบาด มาตรการกระตุ้นทางการเงินซึ่งจำเป็นในระหว่างการระบาดกำลังถูกยกเลิกเนื่องจากแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ การประกอบธุรกิจทางการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Shadow Banking) ได้มีปริมาณเพิ่มขึ้นหลังจากได้ลดลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การเพิ่มขึ้นของบริษัทที่ผิคนัดชำระหนี้ทำให้ความเสี่ยงด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น นโยบายการคลังจะยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุน โดยการลดภาษีหลายครั้งและการขยายสิทธิประโยชน์ทางสังคมที่ส่งเสริมการบริโภคท่ามกลางความเชื่อมั่นที่ลดลงของผู้บริโภค

สหภาพยุโรป: กลุ่มการค้าของสหภาพยุโรปเริ่มต้นปี 2563 ด้วยความไม่แน่นอนอย่างมากเกี่ยวกับผลการเจรจา Brexit แต่กลับได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการระบาดของโรคโควิด-19 ในไตรมาสแรกของปี 2563 OECD คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจะหดตัวร้อยละ 7.5 ในปี 2563 และจะเป็นระยะเวลาถึง 2 ปีเต็มก่อนที่เศรษฐกิจจะกลับมาสู่ระดับก่อนการระบาด สหภาพยุโรปเป็นหนึ่งในประเทศเศรษฐกิจหลักกลุ่มแรกที่เริ่มการฉีดวัคซีนให้กับประชากร การฉีดวัคซีนจะช่วยให้อุปสงค์ฟื้นตัว ช่วยลดความไม่แน่นอน และกระตุ้นการบริโภคที่ลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาด เพื่อหลีกเลี่ยงการดึงตัวทางเศรษฐกิจก่อนเวลาอันควรซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฟื้นตัว ยังคงมีนโยบายการคลังของประเทศต่างๆ เพื่อสนับสนุนในอีกสองปีข้างหน้า ใช้ประโยชน์จากอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำมาก และการจัดหาเงินทุนจำนวนมากภายใต้แผนการฟื้นฟูของสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการระบาดของโรคมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อเชิงลบอย่างยาวนานต่อบางภาคส่วน องค์ประกอบของมาตรการทางการคลังจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนจากการเน้นการสนับสนุนรายได้ไปสู่การส่งเสริมแรงงานและการจัดสรรเงินทุนใหม่

ญี่ปุ่น: การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจญี่ปุ่นอย่างหนักส่งผลให้ GDP ลดลงร้อยละ 5.25 ในขณะที่เศรษฐกิจกำลังฟื้นตัว แต่การเติบโตยังคงชะงักและเศรษฐกิจยังคงขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรงไวรัสโคโรนาจนกว่าจะสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากการยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ การบริโภคคาดว่าจะฟื้นตัวขึ้นโดยได้รับการสนับสนุนจากเงินอุดหนุนและมาตรการต่าง ๆ ของรัฐบาล นอกจากนี้ เนื่องจากประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ได้มีแนวโน้มทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น การขยายตัวของภาคส่งออกจะยังคงแข็งแกร่งขึ้น รัฐบาลญี่ปุ่นดำเนินการอย่างเหมาะสมเพื่อรักษาเศรษฐกิจด้วยการกระตุ้นทางการคลังที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการดำเนินการใด ๆ นอกเหนือจากมาตรการที่มีอยู่ในปัจจุบันการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอาจชะลอตัวลง การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ยืดหยุ่นและยั่งยืนจะต้องมีการสนับสนุนเชิงนโยบายและการปฏิรูปเชิงโครงสร้างเพิ่มเติม

อินเดีย: อินเดียเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบความสำเร็จกับการปิดเมืองที่รุนแรงที่สุดในบรรดาการปิดเมืองทั่วโลก การปิดเมืองบังคับให้ประชากรหลายล้านคนต้องเดินทางกลับบ้านและประสบปัญหา GDP หดตัวรุนแรงที่สุดในกลุ่มประเทศ G20 ในขณะที่เกษตรกรได้รับประโยชน์จากสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย ภาคการผลิตและภาคบริการได้รับผลเสียจากมาตรการกักกันและความไม่แน่นอน ความยากลำบากทางสังคมอย่างมากยังคงมีอยู่และการลดลงของอัตราการว่างงานเป็นผลมา

จากอัตรากำลังแรงงานที่ลดลง โควิด-19 กำลังทำให้จุดอ่อนในด้านความยากจน การเข้าไม่ถึงสวัสดิการมีจำนวนมาก ความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม และการขาดโอกาสในการจ้างงาน ที่มีอยู่ก่อนหน้าการระบาดทั่วความรุนแรงขึ้น เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น รัฐบาลได้ตอบสนองด้วยมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจสามมาตรการ แต่จำเป็นต้องมีมาตรการทางการคลังเพิ่มเติมเพื่อบรรเทาความเสียหายพร้อมกับแผนองค์กรร่วมระยะกลางที่น่าเชื่อถือ

งาน PSL Maritime Day Run Us: จำปี

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ฉลองวันเดินเรือโลกเพื่อมุ่งเน้นความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ชิมสำหรับปี 2563 คือ “การขนส่งทางทะเลที่ยั่งยืนเพื่อโลกที่ยั่งยืน” องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้เปิดโอกาสให้ผู้นำจากภาคส่วนต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ไตร่ตรองถึงงานที่ทำและเสนอขั้นตอนเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการเพื่อนำไปสู่อนาคตที่ยั่งยืน นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้สร้างความตระหนักรู้ถึงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ของสหประชาชาติ และจัดแสดงผลงานที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศและประเทศสมาชิกดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย บริษัทฯ เชื่อมโยงอย่างยั่งยืนในการแบ่งปันอุดมคติและค่านิยมของบริษัทฯ เนื่องจากสิ่งนี้เป็นแนวทางในการตัดสินใจขององค์กรและเสริมทิศทางการจริยธรรมสำหรับการดำเนินการ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เป็นเวลาหลายปีที่บริษัทฯ ได้ใช้โอกาสนี้และจัดงาน “PSL Maritime Day Run” ประจำปี โดยงานดังกล่าวนี้มีความสำคัญและดึงดูดผู้เข้าร่วมจำนวนมากจากภายในองค์กรตลอดจนนักเรียนจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี นอกเหนือจากการสร้างความตระหนักรู้ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งแล้ว บริษัทฯ ยังใช้โอกาสนี้เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและส่งเสริมการออกกำลังกาย อย่างไรก็ตาม ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่สามารถจัดงานนี้ได้เนื่องจากมีปัญหาทางด้านขั้นตอนการขออนุญาตต่างๆ และในปี 2563 เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 แต่เป็นความตั้งใจของบริษัทฯ ที่จะจัดงานนี้อีกครั้งเมื่อหน่วยงานราชการอนุญาตให้สามารถจัดได้และสถานการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ศูนย์ฝึกอบรบคนประจำเรือ (Maritime Training Center)

ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรบคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ปี 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรบนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของบุคลากรประจำเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรบของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ห้องฝึกจำลองการเดินเรือได้รับการปรับปรุงระบบเป็นรุ่นล่าสุด การปรับปรุงในครั้งนี้รวมถึงการเปลี่ยนโปรเจ็กเตอร์ทั้งหมด รวมทั้งแผงควบคุม คอนโซล และซอฟต์แวร์ที่อัปเดตตามความต้องการของกองเรือของบริษัท

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายน ปี 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม The Manila Amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่าง ๆ มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก The Manila Amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรบ PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนได้รับการฝึกและมีใบรับรองตามที่ได้กำหนดไว้ก่อนวันที่อนุสัญญานี้จะถูกบังคับใช้

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”): เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นสมาชิก the International Group of P&I Clubs และหนึ่งในผู้รับประกันภัยเพียงไม่กี่รายที่ให้การรับประกันภัยทั้งตัวเรือ และ P&I นอกจากนี้หลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้วีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ 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) สำหรับความปลอดภัยและควมมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้นโดยทำการสอนโดยอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ บริษัทฯ มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่ประจำเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว เจ้าหน้าที่ประจำเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแรงเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรงตัวของเรือโดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและผู้บริหารทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

ในปี 2563 ในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 การอบรมหลักสูตรนี้ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์และมีการหยุดชะงักเพียงเล็กน้อย มีเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือของเราทั้งหมด 626 คนเข้าร่วมอบรมหลักสูตรทั้งหมด 14 หลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่มีต่อการฝึกอบรมลูกเรือของเราและมาตรฐานที่สูงของเรา

มีการออกแบบจำลองต่าง ๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณห้าปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือ โดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่น ๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบก ซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจนแล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติ มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ขนาดระวางบรรทุก 120 TEU ชื่อ Yara Birkeland โดยเรือดังกล่าวได้ถูกส่งมอบให้แก่เจ้าของในเดือนพฤศจิกายน 2563 และในขณะที่อยู่ในระหว่างการทดสอบเพื่อนำมาใช้จริง ในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทกูเกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่าง ๆ มากมาย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์ แต่อุบัติเหตุเหล่านั้นที่ก็สามารถป้องกันได้โดยมนุษย์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัทฯ สำหรับปี 2563 อยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และต่ำกว่าในปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐ ซึ่งโดยหลักเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับลูกเรือที่ลดลงในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2563 ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วการผลัดเปลี่ยนลูกเรือนั้นไม่สามารถทำได้เนื่องจากข้อจำกัดด้านการเดินทางในหลายประเทศอันเป็นผลมาจากโควิด-19 ในไตรมาสสี่ของปี 2563 มีเพียงไม่กี่ประเทศที่เริ่มอนุญาตให้ลูกเรือเดินทางได้แม้ว่าจะมีข้อจำกัดหลายประการ รวมถึงข้อกำหนดที่ให้ลูกเรือต้องกักตัวเมื่อเดินทางมาถึงประเทศบ้านเกิดของตน ด้วยเหตุนี้ค่าใช้จ่ายในการผลัดเปลี่ยนลูกเรือจึงเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงไตรมาสสุดท้าย ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสำหรับการผลัดเปลี่ยนลูกเรือดูเหมือนจะมีแนวโน้มที่จะเป็นเช่นนี้ต่อไปในปี 2564 และจนกว่าสถานการณ์ทั่วโลกจะกลับสู่ระดับก่อนเกิดโควิด-19 ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการที่หัวหน้าช่างเทคนิคต้องเดินทางไปทั่วโลกเพื่อตรวจสอบเรือได้ลดลงในปี 2563 เนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายสำคัญอื่นๆ ส่วนใหญ่ยังคงเหมือนเดิมโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ นอกจากนี้ สิ่งที่เราให้ความสำคัญคือการมุ่งเน้นมาตรฐานการฝึกอบรม

สำหรับบุคลากรระดับสูงที่จำเป็นในการปฏิบัติการในกองเรือที่ทันสมัยและใช้เทคโนโลยีล้ำสมัยของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยอยู่ภายใต้การควบคุม เนื่องจากมีบันทึกการเรียกเอาประกันที่ดีของบริษัทฯ และเนื่องจากความสัมพันธ์อันยาวนานและเป็นประโยชน์ร่วมกันของบริษัทฯ กับบริษัทประกันและนายหน้า

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น ‘IMO 2020’ ในฐานะกฎข้อบังคับที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเป็นข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดของปริมาณการปล่อยกำมะถันทั่วโลกซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 กฎระเบียบดังกล่าวกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือใช้นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยมวล (เรียกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก หรือ VLSFO) ในขณะที่มีความกังวลในตอนแรกในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลเกี่ยวกับความเพียงพอของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่รองรับการใช้งานทั่วโลก แต่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันก็ได้ต่อสู้กับความท้าทายและทำให้ผลิตภัณฑ์มีจำหน่ายเพียงพอทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อกังวลบางประการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่จัดหาได้ที่ทำเรือหลายแห่งและความเหมาะสมสำหรับการใช้งานกับอุปกรณ์ของเรือซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเป็นหลักซึ่งมีส่วนช่วยในการหล่อลื่นและความหนืดที่เหมาะสม

ทางเลือกอื่นแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากคือการติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสียซึ่งเรียกอีกอย่างว่า เครื่องกรองก๊าซไอเสียหรือเรียกง่าย ๆ ว่าเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งในกรณีนี้เรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงต่อไปได้ (น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง; ปริมาณกำมะถันมากถึงร้อยละ 3.5) และเครื่องดักจับเขม่าควันถูกคาดว่าจะล้างและ ‘ดักจับ’ ก๊าซไอเสียเพื่อลดปริมาณค่ากำมะถันให้ต่ำกว่าระดับร้อยละ 0.5 ข้อเสียโดยธรรมชาติของระบบดังกล่าวคือน้ำเสียซึ่งจะต้องถูกปล่อยออกสู่ทะเลจะมีการปนเปื้อนกำมะถันเพิ่มขึ้นในรูปของกรดซัลฟิวริก และกรดซัลฟิวรัส จึงทำให้ทะเลเป็นมลพิษแทน! หลายประเทศทั่วโลกได้สั่งห้ามปล่อยน้ำเสียที่มีการปนเปื้อนในน้ำมันของคุณแล้ว ด้วยเหตุนี้จึงกำหนดให้เจ้าของเรือที่เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนอกจากการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงแล้ว ควรสำรองปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากให้เพียงพอ นอกจากค่าใช้จ่ายที่สูงในการจัดซื้อรวมทั้งการติดตั้งของเครื่องดักจับเขม่าควันและการหยุดดำเนินการระหว่างสองถึงสามเดือนสำหรับการติดตั้งอุปกรณ์แล้ว ยังมีความท้าทายทางเทคนิคในการออกแบบระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ไม่ปลอดภัย จากเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้นเห็นได้ชัดว่าเครื่องดักจับเขม่าควันหลายเครื่องที่ติดตั้งบนเรือมีการใช้งานที่ล้มเหลวภายในไม่กี่เดือนหลังการติดตั้งและต้องการการซ่อมแซมซึ่งมีราคาสูงในการลากจูงเรือไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุด เนื่องจากเครื่องยนต์หลักพังลงอันเป็นผลมาจากกรณีที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้อง เป็นต้น

เรือจำเป็นต้องใช้น้ำถ่วงเรือซึ่งโดยพื้นฐานแล้วเป็นน้ำทะเล ในถังสำหรับบรรจุน้ำถ่วงเรือบนเรือเพื่อให้เรือยังคงทรงตัวเมื่อไม่มีสินค้าบนเรือและเพื่อให้ใบพัดของเรือจมอยู่ใต้น้ำ ผู้บริหารของประเทศส่วนใหญ่ในโลกยืนยันแนวปฏิบัติที่เข้มงวดในการจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือเพื่อไม่ให้สิ่งมีชีวิตในน้ำ ณ ส่วนหนึ่งของโลกที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือถูกแพร่กระจายไปยังส่วนอื่น ๆ ของโลกผ่านการปล่อยน้ำถ่วงเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎข้อบังคับที่กำหนดให้เรือต้องบำบัดน้ำถ่วงเรือที่บรรจุลงในถังด้วยระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งบนเรือ อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนหลังจากที่มีรัฐให้สัตยาบันจำนวน 30 รัฐซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของระวางบรรทุกการขนส่งทางทะเลของโลก เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือใหม่ที่สร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และเรือเก่าที่มีอยู่จำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวที่ละขั้นตอนในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ปัจจุบันมีระบบบำบัดที่ได้รับการรับรองจาก IMO ไม่กี่ระบบในตลาดที่ยังไม่ผ่านการอนุมัติจากข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นของหน่วยยามฝั่งสหรัฐ (USCG) นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดที่แตกต่างหากที่จัดทำโดยหน่วยยามฝั่งสหรัฐสำหรับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งโดยหลักแล้วกำหนดจากจำนวนระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการรับรองจาก USCG ที่มีอยู่ในตลาด ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 28 ลำในกองเรือของพีเอสแอล เรือที่เหลืออีก 8 ลำ ที่ปัจจุบันต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือที่ได้รับจากท่าเรือในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งใด ๆ เพื่อที่จะได้รับการอนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือในท่าเรือถัดไป เรือเหล่านั้นจะได้รับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองก่อนวันที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ USCG / IMO

ผลจากการริเริ่มขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) การทำงานและสภาพความเป็นอยู่ของลูกเรือบนเรือได้รับความสำคัญเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะทำให้ความสำคัญที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นทางการและรับรองว่ามี การปฏิบัติตามอย่างสม่ำเสมอ ILO ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล 2006 (MLC 2006) เรือทุกลำที่มีน้ำหนักเกิน 500 ตันในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องมีใบรับรองแรงงานทางทะเล (MLC) และปฏิญญาว่าด้วยการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านแรงงานทางทะเล (DMLC) บนเรือเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามอนุสัญญา ใบรับรองเหล่านี้จะได้รับจากรัฐเจ้าของธงและองค์กรที่ได้รับการยอมรับหลังจากการตรวจสอบและสำรวจบนเรือแต่ละลำอย่างละเอียด อนุสัญญา MLC 2006 ได้บรรลุจำนวนรัฐสมาชิกที่ให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 เรือทุกลำต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและมีใบรับรองที่ถูกต้องสำหรับการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 นอกจากนี้ ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ตกลงที่จะแก้ไข MLC หลายครั้งเพื่อนำหลักการที่ได้ตกลงกันเมื่อปี 2552 โดยคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ IMO / ILO ร่วมกันกลับมาใช้การแก้ไขเหล่านี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ประเทศไทยให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC 2006 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และผลที่ตามมา MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือที่ชักธงไทยตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ใบรับรองด้านแรงงานทางทะเล (Statement Of Compliance: SOC) ของ MLC 2006 ซึ่งจนถึงปัจจุบันได้ออกให้กับเรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ ได้ถูกแทนที่ด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล (Marine Labor Certificate: MLC) นี่เป็นการพัฒนาที่น่ายินดีและอำนวยความสะดวกในการแล่นเรือธงไทยทั่วโลกอย่างราบรื่นเนื่องจากช่วยลดความเสี่ยงที่ SOC จะไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ สิงคโปร์ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนหน้านี้ ดังนั้นเรือของบริษัทฯ ที่จดทะเบียนในสิงคโปร์จึงได้รับการปฏิบัติตามมาตรฐานมาโดยตลอด เรือที่อยู่ภายใต้ MLC 2006 จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้บริการความปลอดภัยทางการเงินอื่น ๆ เพื่อยืนยันว่ามีการประกันหรือการประกันด้านความมั่นคงทางการเงินอื่น ๆ สำหรับค่าใช้จ่ายและค่าใช้จ่ายในการส่งตัวลูกเรือกลับประเทศตลอดจนสิทธิตามสัญญาจ้างเป็นระยะเวลาสี่เดือนและสิทธิประโยชน์ในกรณีที่เรือถูกทิ้ง (ระเบียบข้อ 2.5) นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมสำหรับความรับผิดชอบสำหรับการเรียกร้องตามสัญญาที่เกิดจากการบาดเจ็บส่วนบุคคลของลูกเรือ การทุพพลภาพหรือการเสียชีวิต (ระเบียบข้อ 4.2) P + I Clubs ของเรือแต่ละลำได้จัดเตรียมใบรับรองดังกล่าวไว้กับเรือทุกลำในกองเรือของเรา

การให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ไม่ใช่แค่คำพูดตามสมัยนิยมอีกต่อไปที่จะบอกว่าบริษัทฯ นั้นได้ “อนุรักษ์และใส่ใจสิ่งแวดล้อม” (Going Green); องค์กรต่าง ๆ ทั่วโลกกำลังได้รับการผลักดันจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้หันมาใส่ใจสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยได้รับคำแนะนำจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบใหม่ๆ IMO ร่วมกับ ICS กำลังมีบทบาทเชิงรุกในการวางกฎระเบียบที่จะบังคับใช้กับการขนส่งทางทะเลในระดับโลก หนึ่งในนั้นคือการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จำเป็น (วัดเป็นกรัมต่อตัน - ไมล์) ในการเดินทาง ซึ่งคล้ายกับกฎ MRV ของสหภาพยุโรป (ตรวจสอบ รายงานผล และประเมินผล: Measuring, Reporting and Verification: MRV) ซึ่งได้เริ่มใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 สำหรับเรือทั้งหมดที่ดำเนินงานในภูมิภาคสหภาพยุโรป ในทิศทางเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทั้งหมดติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DCS) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ซึ่งกำหนดให้เรือต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกประจำปีต่อ IMO ผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธง กฎระเบียบนี้ยังกำหนดให้การพัฒนาการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management plans: SEEMP) ที่มีอยู่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยและได้รับการรับรองโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในรัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับ ในเดือนเมษายน 2561 IMO ได้มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซในปี 2551 กฎระเบียบเหล่านี้จะยุติการใช้เรือรุ่นเก่าที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่า บริษัทฯ ได้ริเริ่มในการเตรียมการล่วงหน้าสำหรับกฎระเบียบเหล่านี้โดยการตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดให้เรือทุกรายงานการรวบรวมข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไปยังองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐเจ้าของธงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป นอกจากนี้เรายังทำงานด้วยตัวเรือที่สะอาดเสมอ (โดยใช้สีป้องกันเฟรียงที่มีประสิทธิภาพและโดยการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) เนื่องจากช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ (ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยคาร์บอน) ที่สำคัญกว่านั้น การซื้อเรือใหม่สำหรับกองเรือได้รับการคัดเลือกโดยคำนึงถึงลักษณะการปฏิบัติงานที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” เป็นหลักการดำเนินงานอย่าง ‘เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม’ จะเป็นไปได้ด้วยระวางบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดน้ำมันมาก และมีการใช้ความร้อนเหลือทิ้งจากเครื่องยนต์อย่างเหมาะสม (แม้แต่ก๊าซไอเสียจากเครื่องยนต์เสริมจะถูกเปลี่ยนผ่านหม้อไอน้ำ

เพื่อใช้ความร้อนที่เหลืออยู่) เรือขนาดอัลตราแมกซ์รุ่นใหม่ที่มิระวางบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้นทำงานโดยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญา IMO และข้อบังคับที่กำหนดโดยแต่ละประเทศเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์ ฮาลอน และสารซีเอฟซีจากเรือ กฎระเบียบเหล่านี้คาดว่าจะเข้มงวดมากขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า นอกจากนี้บางรัฐในสหรัฐอเมริกา มีแนวโน้มที่จะกำหนดให้เรือที่มีกำหนดเทียบท่าเรือของพวกเขาใช้พลังงานชายฝั่งซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าพลังงานที่สร้างขึ้นบนเรือ เทคโนโลยี 'Bonnet' เป็นอีกแนวคิดหนึ่งซึ่งปัจจุบันมีให้บริการเฉพาะในบางท่าเรือซึ่งสามารถรับก๊าซไอเสียจากเรือเพื่อบำบัดก่อนปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ

เพื่อเป็นการตอกย้ำความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจสอบเพื่อรับการรับรอง ISO 14001 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 และได้รับใบรับรองใหม่ ISO 14001: 2015 จาก Class NK ของประเทศญี่ปุ่น ก่อนได้รับใบรับรองดังกล่าว บริษัทฯ มีใบรับรอง ISO 14001: 2004 ซึ่งออกให้เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ISO 14001: 2015 เป็นกรอบสำหรับแนวทางแบบองค์รวมและเชิงกลยุทธ์สำหรับนโยบายแผนและการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจะแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของพีเอสเอสได้ใช้ "การวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ" (Shipboard Energy Efficiency Management plans: SEEMP) ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ MARPOL Annex VI ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 นอกจากนี้เรายังได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการกำจัดขยะที่เข้มงวดมากขึ้นตามที่ MARPOL Annex V กำหนดซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556

นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กฎระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยการรีไซเคิลเรือมีผลบังคับใช้กับเรือต่างประเทศในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต้องมีใบรับรอง Inventory of Hazardous Material (IHM) ซึ่งออกโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไปใบรับรองดังกล่าวจะแสดงทั้งปริมาณและตำแหน่งของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่บนเรือ แม้ว่าจะใช้เวลาและมีความแพง แต่บริษัทฯ ก็เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบล่วงหน้าเป็นอย่างดี ช่างเทคนิคอาวุโสของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมจากสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือเพื่อให้ความสามารถในการปฏิบัติตามขั้นตอนต่างๆ เพื่อให้เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ IHM ในขณะที่เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วนและได้รับการรับรองก่อนที่กฎระเบียบของสหภาพยุโรปมีการบังคับใช้ในวันที่ 31 ธันวาคม 2563

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขหลายประการในอนาคต เหตุการณ์นี้ได้รับแรงหนุนจากหนึ่งในภัยพิบัติทางทะเลที่เลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ นั่นคือการสูญเสียชีวิตเรือ El Faro ซึ่งเป็นเรือขนส่งแบบ Ro-Ro ชักธงสหรัฐฯ และลูกเรือ 33 คนซึ่งจมลงในบาสามาสมือเดือนตุลาคม 2558 ขณะพยายามเดินเรือผ่านพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนของ USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายน 2560 ได้เน้นถึงข้อผิดพลาดหลายประการโดยหลักเป็นข้อผิดพลาดมาจาก Master ของเรือและรวมถึงคำแนะนำ 36 ข้อเกี่ยวกับความปลอดภัยและการพยายามแก้ไขบทบัญญัติในอนุสัญญา SOLAS

ด้วยการละลายของปริมาณน้ำแข็งขั้วโลกอันเนื่องมาจากภาวะโลกร้อน และผลที่ตามมาคือการเพิ่มความสามารถในการเดินเรือในเส้นทางภาคเหนือ ในวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้รับหลักการมาตรฐานด้านความปลอดภัยสำหรับเรือที่ปฏิบัติการในน่านน้ำขั้วโลก (Polar Code) และการแก้ไขที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 มาใช้เพื่อให้เป็นข้อบังคับหลักภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยมาตรการดังกล่าวนี้มุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือในสภาพแวดล้อมขั้วโลกที่รุนแรงและกฎระเบียบในการป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารเหลวที่เป็นพิษในปริมาณมาก สิ่งปลูกสร้างและขยะ คณะอนุกรรมการด้านการป้องกันมลพิษและการตอบสนองของ IMO ได้ตกลงกันในหลักการในปี 2563 เพื่อร่างการแก้ไขที่กำหนดให้เรือที่เดินเรือผ่านน่านน้ำอาร์กติกต้องไม่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงหนักทุกเกรด โดยคาดว่ากฎระเบียบดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2567

อุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง

อุตสาหกรรมการเดินเรือมีความกังวลเกี่ยวกับการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการปรับเปลี่ยนการออกแบบถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวางเพื่อแก้ไขข้อกังวลเหล่านี้ ผู้บริหารของบริษัทฯ เข้าใจถึงผลกระทบทางธุรกิจ จึงได้ประเมินประสิทธิภาพของการออกแบบที่มีศักยภาพ และได้ดำเนินการเพื่อก้าวไปข้างหน้า เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง (ESDs) เช่น อุปกรณ์ Mewis Duct ซึ่งเป็นระบบอุโมงค์คريبซึ่งจะสร้างเกลียวหมุนวนของน้ำก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อความสูญเสียในการไหลของกระแสของใบจักรเรือ Pre-Shrouded Vanes ซึ่งเป็นอุปกรณ์ช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำล่วงหน้าก่อนจะเข้าไปที่ใบจักรเรือ เพื่อช่วยประหยัดพลังงาน และ Hub Vortex Absorbed Fins ซึ่งเป็นศูนย์กลางของคريبดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ ซึ่งติดอยู่ที่ด้านท้ายของใบจักรเรือเพื่อลดการสูญเสียพลังงาน จากการวิเคราะห์พบว่าช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 6 นอกจากนี้ เรือที่มีอายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงมากกว่าได้ถูกแทนที่โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ในช่วงปี 2556 ถึงปี 2560 ซึ่งเรือเหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า โดยเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า น้ำหนักเรือเบากว่า รูปแบบตัวเรือที่ดีกว่า และใช้พลังงานความร้อนจากไอเสียจากเครื่องยนต์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยลงและกำลังติดตามความคืบหน้าในด้านต่อไปนี้

ระบบหล่อลื่นด้วยอากาศ ได้มีการใช้ “Bubble technology” เพื่อลดแรงเสียดทานระหว่างตัวเรือกับน้ำโดยการจ่ายอากาศไปที่ท้องเรือส่วนล่างเพื่อสร้างฟองอากาศขนาดเล็กที่เคลือบท้องเรือส่วนล่างในแนวราบทั้งหมดของตัวเรือ เทคโนโลยีนี้ทำงานได้ในทุกสภาวะการเดินเรือโดยไม่ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ และไม่มีข้อจำกัดหรือส่งผลเสียต่อรูปแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ หากมีการออกแบบตัวเรือที่เหมาะสม ระบบหล่อลื่นด้วยอากาศคาดว่าจะสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ระหว่างร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 15 อีกทั้งยังช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญ การหล่อลื่นด้วยอากาศเป็นเทคโนโลยีการออกแบบการใช้พลังงานที่ได้รับการรับรองอีกแบบหนึ่ง และสำหรับบางภาคส่วนของกองเรือพาณิชย์ที่กำลังคิดค้นเพื่อเพิ่มคะแนนด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานดูเหมือนว่าระบบหล่อลื่นด้วยอากาศนั้นน่าจะเป็นทางแก้ปัญหาที่ดี

การบำบัดเชื้อเพลิงแบบนาโนเทคโนโลยี ใช้สารเติมแต่งเชื้อเพลิงอเนกประสงค์ซึ่งประกอบด้วยตัวเร่งปฏิกิริยาระดับโมเลกุลที่ทำให้มั่นใจได้ถึงการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด สารเติมแต่งยังสามารถลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ซึ่งหมายความว่าสามารถยืดระยะเวลาในการบำรุงรักษา โดยอนุภาคจะทำปฏิกิริยากับคาร์บอนที่สะสมอยู่ภายในเครื่องยนต์เพื่อกำจัดสิ่งตกค้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ NanOx™ ของบริษัท Martek Marine เป็นหนึ่งในการบำบัดเชื้อเพลิงนาโนเทคโนโลยีที่น่าตื่นตาตื่นใจที่สุดในการเข้าสู่ตลาด Nanoclusters ช่วยเพิ่มความหนืดได้มากกว่าร้อยละ 30 ในการผสมของเชื้อเพลิง / อากาศที่ดียิ่งขึ้น ซึ่งช่วยเพิ่มกำลังเครื่องยนต์ได้มากกว่าร้อยละ 10 การเติมสารที่ถังเชื้อเพลิงทำให้เชื้อเพลิงฉีดเป็นละอองมากขึ้นที่หัวฉีดจึงช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่าร้อยละ 7 และการแตกตัวที่มีอนุภาคเล็กในกระบอกสูบช่วยให้การเผาไหม้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ลดการปล่อยมลพิษลงร้อยละ 25 และช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย ตัวเร่งปฏิกิริยานาโนจะขจัดคราบคาร์บอนและป้องกันการสะสมของคราบคาร์บอน ลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ในอากาศซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าอะไหล่

การออกแบบกระเปาะหัวเรือ (Bulbous bow) รุ่นใหม่ ช่วยลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่นโดยการสร้างระบบคลื่นของตัวเองที่ไม่อยู่ในเกลียวคลื่นเดียวกับคลื่นที่เกิดจากตัวเรือทำให้สามารถลดความต้านทานที่เกิดจากคลื่น โดยองค์ประกอบทั้งหมดที่ใช้พิจารณาในการออกแบบประกอบไปด้วย ปริมาตร ส่วนขยายตามแนวตั้งของศูนย์กลางของปริมาตร ส่วนขยายตามยาว และรูปร่าง ลักษณะของส่วนกระเปาะหัวเรือต้องสอดคล้องกับรูปทรงด้านหน้าและการทอดยาวผ่านทางด้านข้างและท้องเรือ ส่วนหัวนุ้ยของเรือจะมีประสิทธิภาพสูงสุดในอัตราส่วนความเร็ว - ความยาวเฉพาะและอัตราการกินน้ำลึก การเปลี่ยนแปลงความเร็วและอัตราการกินน้ำลึกเปลี่ยนรูปแบบในการสร้างคลื่นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายความว่าการลดลงของอัตราการกินน้ำลึกหรือความเร็วอาจนำไปสู่การเพิ่มแรงเสียดทานและในกรณีนี้ ความเป็นกลางในการออกแบบส่วนกระเปาะหัวเรือจึงมีความจำเป็นเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพที่ดีในแต่ละช่วงที่คาดการณ์ไว้ของอัตราการกินน้ำลึกและความเร็ว

Onboard DC Grid ระบบการจัดการระบบไฟฟ้ากระแสตรงบนเรือที่ถูกพัฒนาโดยบริษัท ABB ช่วยให้เรือลดการใช้เชื้อเพลิง ลดเสียงรบกวน และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยการจ่ายกำลังไฟฟ้าในอัตราที่เหมาะสมกับที่เครื่องยนต์ต้องการ โดยการตรวจสอบให้แน่ใจว่าเครื่องยนต์ทำงานด้วยความเร็วที่แตกต่างกันเพื่อประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสูงสุดในแต่ละระดับของปริมาณการบรรทุกสินค้า การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงจะลดลงอย่างมาก การทดสอบล่าสุดโดยใช้การกระจายกำลังไฟฟ้าแบบ DC Grid บนแท่นจ่ายพบว่าสามารถลดการใช้เชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 27 นอกจากนี้ยังช่วยลดเสียงรบกวนในห้องเครื่องร้อยละ 30 ซึ่งนำไปสู่การปรับปรุงสภาพการทำงานบนเรือ

ระบบ Low Loss Hybrid Energy System (LLH) ของบริษัท Wartsila เป็นเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมใหม่ซึ่งใช้แหล่งพลังงานหลายแห่งที่มีที่มาจากแตกต่างกันมาใช้ร่วมกันในการขับเคลื่อนตัวเรือให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด คุณสมบัติที่สำคัญของระบบคือความสามารถในการลดภาระเครื่องยนต์ที่ทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นและเพิ่มการปล่อยมลพิษลงชั่วคราว ด้วยการเพิ่มการใช้ซ้ำของพลังงาน ระบบจะช่วยให้เครื่องยนต์ทำงานได้ใกล้เคียงกับจุดที่เหมาะสมที่สุดซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุดและปล่อยมลพิษน้อยที่สุด ประโยชน์อีกข้อของระบบนี้ คือช่วยลดการบำรุงรักษาลงและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขึ้นผ่านการตอบสนองอย่างรวดเร็วจากระบบกักเก็บพลังงาน การควบคุมระบบทั้งหมดด้วยการควบคุมแบบไฮบริดเป็นองค์ประกอบหลักในการควบคุมทั้งหมดรวมถึงการควบคุมความเสถียรของระบบไฟฟ้าของเรือและการไหลของพลังงาน นอกเหนือจากการประหยัดเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 ต่อปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทและรูปแบบของเครื่องยนต์และรูปแบบการเดินเรือ LLH ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซพิษได้อย่างมาก

Fuel Oil Emulsion (FOE) technology (FOE) เทคโนโลยีการผสมน้ำมันให้เข้ากันได้ดี ช่วยให้เชื้อเพลิงนั้นสามารถเผาไหม้ได้อย่างสมบูรณ์มากกว่าเชื้อเพลิงที่ไม่มีการผสมได้ดี ดังนั้น จึงใช้เชื้อเพลิงน้อยลง ลดการปล่อยก๊าซ และเครื่องยนต์จะเดินได้เย็นลงและต้องการการบำรุงรักษาน้อยลง สิ่งนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและระดับการปล่อยมลพิษทำให้ประหยัดเงินได้อย่างมาก

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ได้มากขึ้น โดยได้พัฒนาระบบต่างๆ ของกองเรือวิเคราะห์การเดินเรือโดยทำให้มีระยะแล่นเรือเปล่าที่สั้นลง ขนาคะวางบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ขึ้น และการลดความเร็วในการแล่นเรือลง

Getting to Zero Coalition

กลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition เป็นความร่วมมือระหว่าง Global Maritime Forum กลุ่ม Friends of Ocean action และ World Economic Forum สร้างขึ้นตามคำเรียกร้องเพื่อให้ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนซึ่งได้เปิดตัวในเดือนตุลาคม 2561 และลงนามโดยผู้นำต่างๆ มากกว่า 70 รายจากทั่วทั้งอุตสาหกรรมการเดินเรือ สถาบันการเงินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ตลอดจนหลักการโพไซดอน (the Poseidon Principles) ซึ่งเป็นกรอบการทำงานระดับโลกสำหรับการปรับพอร์ตสินเชื่อบริษัทการเดินเรือของสถาบันการเงินที่ให้ความสำคัญกับสภาพภูมิอากาศ ซึ่งเปิดตัวในวันที่ 18 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ เป็นสมาชิกของกลุ่ม Getting to Zero Coalition และจะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคตของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล จุดเริ่มต้นสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้คือการมีเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ในเชิงพาณิชย์ได้ในเส้นทางการค้าในทะเลลึกภายในปี 2573 สิ่งนี้จะต้องอาศัยทั้งการพัฒนาเรือและห่วงโซ่อุปทานเชื้อเพลิงในอนาคต ซึ่งจะสามารถทำได้ผ่านการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดและการดำเนินการร่วมกันอย่างมุ่งมั่นระหว่างอุตสาหกรรมการเดินเรือ ภาคพลังงาน ภาคการเงิน รัฐบาล และ IGOs เท่านั้น งานวิจัยที่นำเสนอในช่วงทดสอบการทำงานแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายระยะสั้น ซึ่งถูกนำมาใช้โดยประเทศสมาชิกของ IMO ในเดือนเมษายน 2561 คือ การลดการปล่อยก๊าซสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศต่อการขนส่งต่อเที่ยวอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 คงจะไม่เพียงพอที่จะป้องกันผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศจากการขนส่งทางทะเล สิ่งนี้เองแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนานโยบายต่างๆ แรงขับเคลื่อนจากอุปสงค์ และกลไกการระดมทุนเพื่อกระตุ้นและลดความเสี่ยงของผู้ลงทุนรายแรกๆ การใช้เครื่องมือด้านนโยบาย และมาตรการที่อ้างอิงตลาดเพื่อปิดช่องว่างของความสามารถในการแข่งขันระหว่างเชื้อเพลิงธรรมดาและเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง การสำรวจและคิดค้นเทคโนโลยี

เส้นทางการเปลี่ยนถ่ายและเชื้อเพลิงทางเลือก การระบุและใช้โอกาสระดับโลกสำหรับโครงการพลังงานสีเขียวที่สามารถขับเคลื่อนการลดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเล และนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนและครอบคลุมในประเทศกำลังพัฒนา ในขณะที่เดียวกันก็ต้องทำให้แน่ใจว่าไม่มีประเทศใดถูกทิ้งไว้ข้างหลัง ขณะนี้สมาชิกกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ได้เตรียมพร้อมที่จะก้าวไปข้างหน้ามากกว่าที่หน่วยงานกำกับดูแลได้กำหนด เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีและรูปแบบธุรกิจที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน กลุ่มแรกของอุตสาหกรรมการเดินทางเรือที่มุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ที่จะดำเนินการต่างๆ เพื่อการพัฒนา ทดสอบ และปรับใช้เทคโนโลยีที่จำเป็นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศ ภาคอุตสาหกรรมการเดินทางเรือมุ่งเน้นไปที่วิธีการกำจัดคาร์บอนพลพิษและพยายามที่จะนำเสนอเชื้อเพลิงและเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงการปล่อยมลพิษทางอากาศโดยสิ้นเชิง เชื้อเพลิงสำหรับการเดินทางเรือรูปแบบใหม่ซึ่งได้มาจากทรัพยากรทางเลือกที่ยังไม่เคยถูกนำมาใช้ อาจนำมาซึ่งการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ แต่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในทั้งตัวเรือ ท่าเรือ และการเดินทางเรือ

เชื้อเพลิงแห่งอนาคต

เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) จะมีบทบาทสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งทางทะเลในช่วงอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ในมุมมองทางเทคนิคแล้ว เชื้อเพลิงชีวภาพเป็นเชื้อเพลิงที่ง่ายที่สุดที่สามารถนำมาใช้ได้เนื่องจากสามารถผสมผสานกับเชื้อเพลิงที่มีอยู่และที่ใช้อยู่บนเรือได้ เชื้อเพลิงชีวภาพไม่ต้องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื้อเพลิงนี้ อย่างไรก็ตาม เชื้อเพลิงชีวภาพน่าจะเป็นที่ต้องการสำหรับภาคการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางบกเนื่องจากพลังงานต่อหน่วยสูงเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงสะอาดอื่น ดังนั้นจึงอาจมีปริมาณไม่เพียงพอสำหรับภาคการขนส่งทางทะเลในระยะยาว อย่างไรก็ตาม คาดว่าการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพมีแนวโน้มที่จะได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า เนื่องจากเป็นวิธีแก้ปัญหาระยะสั้นที่ง่ายที่สุดในภาคการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในภาคการขนส่งทางทะเล

ไฮโดรเจน (Hydrogen) เป็นเชื้อเพลิงมีความน่าสนใจเพราะไม่ปล่อยก๊าซคาร์บอนหรือสารก่อมลพิษอื่น ๆ ออกมาเมื่อเผาไหม้ ผู้ผลิตไฮโดรเจนที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถผลิตไฮโดรเจน “สีน้ำเงิน” หรือไฮโดรเจนคาร์บอนต่ำได้โดยการดักจับและกักเก็บคาร์บอนที่ปล่อยออกมาในระหว่างกระบวนการผลิต อย่างไรก็ตาม ยังอยู่ระหว่างการวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการประหยัดพลังงานในการผลิตไฮโดรเจน “สีเขียว” จากน้ำผ่านกระบวนการทางเคมีความร้อน (Thermochemical Processes) โดยใช้พลังงานหมุนเวียน อีกแนวทางหนึ่งที่สามารถทำได้ในการผลิตเชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลางคือการแปรรูปไฮโดรเจนสีเขียวพร้อมกับคาร์บอนหรือไนโตรเจนเพื่อผลิตเชื้อเพลิงที่เป็นก๊าซหรือของเหลว พลังงานต่อหน่วยของก๊าซไฮโดรเจนค่อนข้างต่ำและจำเป็นต้องทำให้เป็นของเหลว และเก็บไว้ภายใต้ความกดดันเพื่อให้สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงได้ ทำให้เกิดความท้าทายในการขนส่งและการจัดเก็บ ไฮโดรเจนเหลวหนึ่งหน่วยมีพลังงานน้อยกว่าครึ่งหนึ่งของพลังงานจากน้ำมันดีเซลและต้องใช้พื้นที่ในการกักเก็บมากกว่าสองเท่า นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อจัดเก็บและขนส่งของเหลวที่มีอุณหภูมิสูงซึ่งมีจุดเดือดที่ลบ 253 องศาเซลเซียส ด้วยข้อจำกัดเหล่านี้ไฮโดรเจนจึงไม่น่าจะได้รับความสนใจในแบบที่เคยเห็นกับแอมโมเนีย

แอมโมเนีย (Ammonia) ในขณะที่อาจใช้เวลาหลายปีก่อนที่จะสามารถนำมาใช้ได้ แต่แอมโมเนียได้รับความสนใจเป็นพิเศษสำหรับใช้ในโครงการเรือต้นแบบของเรือที่มีค่าการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ทั่วโลก สูตรทางโมเลกุลของแอมโมเนีย (NH₃) ช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่ปราศจากคาร์บอนและกำมะถัน ปัจจุบันแอมโมเนียที่มีจำหน่ายในท้องตลาดส่วนใหญ่ได้มาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าแอมโมเนียบริสุทธิ์ ซึ่งจะเปลี่ยนไปเมื่อมีการผลิตแอมโมเนียในระดับที่เหมาะสมผ่านกระบวนการอิเล็กโทรลิซิสของพลังงานหมุนเวียนซึ่งเป็นการพัฒนาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษนี้ การใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงในระยะแรกมีแนวโน้มที่จะใช้ในเรือเฉพาะกลุ่มที่ปฏิบัติงานในภูมิภาคที่มีการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างเข้มงวดและในเส้นทางที่กำหนดไว้ตายตัว เรือบรรทุกแอมโมเนียและเรือบรรทุกก๊าซ LPG สามารถใช้ขนส่งแอมโมเนียได้ ความต้องการแอมโมเนียจะเพิ่มขึ้นจากกลุ่มผู้ใช้พลังงานในปริมาณมาก เช่น เรือสำราญและเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางที่เชื้อเพลิงแอมโมเนียสามารถหาได้ง่าย เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกเชื้อเพลิงทางทะเลร้อยละ 5

ของการบริโภคทั่วโลกไม่น่าจะเป็นกลุ่มแรกที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียเนื่องจากมีเส้นทางการค้าที่หลากหลาย ภูเขาสำคัญในการนำเรือที่ขับเคลื่อนด้วยแอมโมเนียมาใช้คือการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการฝึกอบรมซึ่งอาจใช้เวลาหลายปีเนื่องจากลักษณะของเชื้อเพลิงที่ซับซ้อนมากขึ้น

เมทานอล (Methanol) เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลที่ปลอดภัย ประหยัดต้นทุน และมีจำหน่ายทั่วโลก โดยมีปริมาณการผลิตทั่วโลก 110 ล้านตัน วัตถุประสงค์หลักในการผลิตคือก๊าซธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม เมทานอลสามารถหมุนเวียนได้ร้อยละ 100 เนื่องจากสามารถผลิตได้จากวัตถุดิบหมุนเวียนได้หรือจากเชื้อเพลิงไฟฟ้า เชื้อเพลิงเมทานอลไม่ก่อให้เกิดการปล่อยกำมะถัน ปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำมาก และสามารถย่อยสลายได้ทางชีวภาพ นอกจากนี้ยังสามารถผสมกับเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มีอยู่ได้ เครื่องยนต์เมทานอลเชื้อเพลิงคู่ในปัจจุบันทำงานได้ดี และเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นจะช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพนี้ต่อไป เช่นเดียวกับเชื้อเพลิงทางทะเลที่มีอยู่เช่นน้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) เมทานอลเป็นของเหลวที่มีอุณหภูมิตามสภาพแวดล้อม ดังนั้นจึงจัดเก็บและขนส่งได้ค่อนข้างง่าย

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือที่มีการพิสูจน์แล้วและมีจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ ปัจจุบันมีเรือประมาณ 120 ลำที่ใช้ระบบเครื่องยนต์ 2 ประเภท LNG ส่วนใหญ่ประกอบด้วยก๊าซมีเทนซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่ร้ายแรงและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซมีเทนดักจับความร้อนในบรรยากาศได้มากกว่าถึง 86 เท่าเมื่อเทียบกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณเท่ากันสำหรับระยะเวลา 20 ปี LNG นั้นได้รับความนิยมลดลงหลังจากที่นักวิทยาศาสตร์หลายคนได้เริ่มเผยแพร่รายงานผลการศึกษาที่มีการตรวจพบว่าการใช้ LNG แบบ “well to wake” นั้นอาจมีการรั่วไหลของก๊าซมีเทนส่งผลให้เกิดการปล่อยมลพิษ ซึ่งเรียกว่า “Methane slip” Methane Slip นั้นหลักๆ จะเกิดขึ้นในขั้นตอนการเผาไหม้ในระหว่างการผลิต แต่ก็เกิดขึ้นในระหว่างการใช้งานด้วย

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นการรวมกันของโพรเพน (C₃H₈) และบิวเทน (C₄H₁₀) ก๊าซปิโตรเลียมเหลวสามารถหาได้ง่ายทั่วโลกและได้รับการยกย่องว่าเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ประหยัดพลังงาน และขนส่งได้สะดวกและราคาไม่แพง ปัจจุบันมีแหล่งที่มาของก๊าซชนิดนี้มาจากกิจกรรมการผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ด้วยเทคโนโลยีและเทคนิคใหม่ ๆ ก๊าซ LPG สามารถผลิตได้จากพลังงานหมุนเวียน มีสถานที่จัดเก็บก๊าซ LPG กว่า 1,000 แห่งทั่วโลกที่สามารถใช้เป็นสถานที่จัดเก็บของก๊าซ LPG และเรือที่ให้บริการขนส่งก๊าซ LPG ขนาดเล็กอีกกว่า 700 ลำที่สามารถใช้จัดส่งและเติมน้ำมันให้กับเรือต่าง ๆ ได้ ก๊าซ LPG เป็นแหล่งพลังงานที่น่าสนใจเช่นเดียวกับก๊าซ LNG โดยมีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่า ต้นทุนการลงทุนที่ต่ำกว่า และความอ่อนไหวต่อสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่น้อยกว่า จนถึงขณะนี้ก๊าซ LPG เป็นเชื้อเพลิงทางทะเลที่ได้รับการทดลองใช้กับผู้ให้บริการขนส่งก๊าซ LPG เท่านั้น ไม่น่าเป็นไปได้ที่เจ้าของเรือในภาคส่วนอื่นที่ไม่ใช่เรือ LPG จะใช้เชื้อเพลิงชนิดนี้อย่างแพร่หลายเนื่องจากต้นทุนด้านเงินทุนที่เพิ่มขึ้นและความซับซ้อนเมื่อเทียบกับการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือที่มีอยู่ในขณะนี้

การดักจับและจัดเก็บคาร์บอน วิธีการที่ซับซ้อนซึ่งเกี่ยวข้องกับการดักจับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่แหล่งผลิตหรือโดยตรงจากอากาศและการเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่จัดเก็บซึ่งโดยปกติคือชั้นถ่านหิน ชั้นหินอุ้มน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำมัน และก๊าซที่ว่างเปล่า และพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ลึกลงไปได้พื้นผิวโลก ความสามารถในการเชิงพาณิชย์เป็นความท้าทายที่สำคัญในปัจจุบัน บริษัทน้ำมันหลัก ๆ รวมถึงบริษัทขนส่งหลายแห่งกำลังค้นคว้าวิธีแก้ปัญหาเพื่อลดต้นทุน หากพวกเขาประสบความสำเร็จในการดำเนินการดังกล่าวเทคโนโลยีนี้มีศักยภาพเพียงพอที่จะกลายเป็นบทบาทสำคัญ เนื่องจากหมายความว่าเชื้อเพลิงที่มีอยู่ในขณะนี้จะยังคงสามารถใช้ต่อไปได้

การใช้พลังงานในรูปแบบของพลังงานไฟฟ้า (Electrification) เรือที่ใช้พลังงานกึ่งไฟฟ้าและเรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้ากำลังได้รับการผลักดัน การกักเก็บพลังงานในแบตเตอรี่และการควบคุมพลังงานที่เหมาะสมสามารถช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง ลดการบำรุงรักษา และลดการปล่อยมลพิษได้อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ช่วยให้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าของผู้พัฒนาในยุโรปสามารถลอยน้ำได้ ทั้งนี้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้าหรือไฮบริดต้องการแบตเตอรี่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและน้ำหนักเบาลงเพื่อการพัฒนา พลังงานต่อหน่วยเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามพลังงานเหล่านั้นยังไม่เพียงพอสำหรับอุปทานของเรือขนาดใหญ่ที่ต้องใช้พลังงานสำหรับการเดินทางในระยะไกล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

และเทคโนโลยีการชาร์จแบตเตอรี่เพื่อให้ชาร์จแบตเตอรี่ได้เร็วขึ้นก็มีความสำคัญเช่นกันและด้วยเหตุนี้เรือเดินทะเลจึงไม่น่าจะเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสมบูรณ์ในอนาคตอันใกล้

ภาวะโลกร้อน และก๊าซเรือนกระจก (GHG)

การขนส่งสินค้าทางทะเลอาจเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะอาดที่สุด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประหยัดน้ำมันที่สุด แต่ก็ยังเป็นแหล่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ เมื่อพูดถึงเรื่องการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือจะต้องมีบทบาทมากขึ้นในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเนื่องจากเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักทั้งเรื่องของสาเหตุและแนวทางแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้

การตระหนักถึงผลกระทบที่เป็นอันตรายของภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ได้กลายเป็นประเด็นที่แพร่หลายและประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมกลายเป็นจุดสนใจ องค์กรต่างๆ ทั่วโลกรวมทั้งอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือหันมาใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้นกว่าเดิม

จากการเผยแพร่โดย Bloomberg ใน The Washington Post เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2563 อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเติบโตขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปีในช่วงสามทศวรรษที่ผ่านมาและมีเรือเดินทะเลจำนวน 90,000 ลำ รองรับการขนส่งสินค้ามากกว่าร้อยละ 90 ของการซื้อขายสินค้าข้ามมหาสมุทรของโลก กองเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกมีส่วนในการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่าปริมาณการผลิตโดยมนุษย์ทั่วโลกถึงร้อยละ 3 และเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลประมาณ 5 ล้านบาร์เรลต่อวัน นอกจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แล้วเรายังปล่อยมลพิษอันมีส่วนช่วยทำให้เกิดภาวะโลกร้อนอื่น ๆ อีกจำนวนหนึ่งเช่น Black Carbon (BC) และ Nitrous Oxide (N₂O) ซึ่งทำให้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกรุนแรงขึ้นและน้ำในมหาสมุทรเกิดภาวะเป็นกรด มลพิษเหล่านี้มีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกทั้งทางตรงโดยทำหน้าที่เป็นตัวกักจับความร้อนในชั้นบรรยากาศหรือทางอ้อมโดยการช่วยสร้างก๊าซเรือนกระจกเพิ่มเติม

ในเดือนสิงหาคม 2563 องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศได้เปิดตัวโครงการ “Fourth IMO Greenhouse Gas Study” ที่รอคอยมานาน ในมุมมองเชิงบวก ในช่วงปี 2551 ถึงปี 2561 ดัชนีการเกิดคาร์บอนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศดีขึ้นประมาณร้อยละ 30 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการขนส่งทางเรือลดลงร้อยละ 7 แม้ว่าการค้าทางทะเลจะเติบโตร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นจาก 977 ล้านตันเป็น 1,076 ล้านตัน ในขณะที่มลพิษทางอากาศที่มีอายุสั้นเช่น Black Carbon (BC) และก๊าซมีเทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 และร้อยละ 150 ตามลำดับ

ในปี 2563 พบว่าการปล่อยมลพิษทั่วโลกลดลงอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนถึงร้อยละ 7 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชั่วคราวเพื่อตอบสนองต่อการหยุดชะงักทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ที่เกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและมาตรการที่ใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด ดัชนีการเกิดคาร์บอนในการขนส่งทางเรือดีขึ้นร้อยละ 11 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับตัวเลขในปี 2561

การขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกในแง่ปริมาณและก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 3 ในทางกลับกันอุตสาหกรรมปศุสัตว์ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 9.9 ตามรายงานของสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา แต่ในขณะที่อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลต้องทำให้เรือมีค่ามลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vessels) ในขณะที่ไม่มีใครพูดถึงค่ามลพิษเป็นศูนย์หรือลดการปล่อยมลพิษจากธุรกิจปศุสัตว์ โลกของเราในช่วงแปลกประหลาด!

เพื่อดำเนินการตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้รับมาตรฐาน ISO 14001:2015 ในปี 2551 การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณ 916 ล้านตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2.85 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 32,822 ล้านตัน

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการวางแผนและพัฒนาแผนงานสำหรับกลยุทธ์ที่ครอบคลุมในการลดก๊าซเรือนกระจกจากเรือต่างๆ ในทำนองเดียวกัน บริษัทฯ ได้ใช้ปี 2551 เป็นพื้นฐานในการตรวจสอบการลดลงโดยเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกองเรือของบริษัทฯ มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ประมาณ 554,145 ตันในปี 2551 และ 477,061 ตันในปี 2563 ซึ่งคิดเป็นการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 13.9 (77,084 ตัน)

การเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการกำหนดจุดหมายและเป้าหมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยรวมลดลงอย่างต่อเนื่องและมีการปรับปรุงการดำเนินงานที่ทำให้เกิดคาร์บอนนั้นดีขึ้น

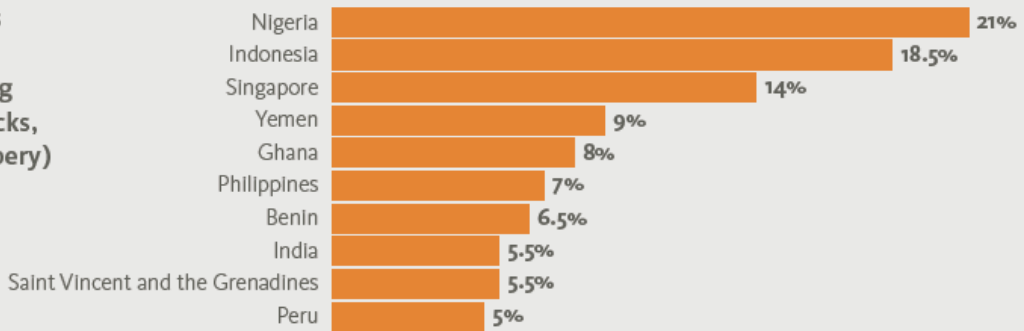
Vessel types	Y2014			Y2019			Y2020		
	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile	No of Vessels	CO2 Emissions in tonnes	Carbon intensity - Grams CO2 per Tonne - Nautical Mile
Cement	3	16388	40.380	4	40614	28.607	4	38158	27.584
Handysize	13	168072	12.725	15	208807	11.939	15	184789	11.388
Supramax	9	148789	10.636	9	146847	9.783	9	135837	9.524
Ultramax (Eco)	2	14112	8.267	8	129815	7.167	8	118277	7.338
Log	11	103918	14.224	0	0	0.000	0	0	0.000
Bulk	6	57612	20.003	0	0	0.000	0	0	0.000
Whole Fleet	44	508891	12.884	36	526083	10.111	36	477061	9.941

ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้รักษาระดับและประเมินบันทึกการปล่อยก๊าซเสียของกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่น่าเชื่อถือในการประเมินความคืบหน้า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เรือรุ่นเก่าถูกปลดระวางและถูกทดแทนด้วยเรือ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนต่อเที่ยวการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2563 คาดว่าค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนต่อเที่ยวการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 9.941 กรัมต่อตันไมล์ หากใช้ปี 2557 เป็นพื้นฐาน จะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนลดลงร้อยละ 22.84 สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงประมาณ 2.943 กรัมต่อตันไมล์ในปี 2563 หากเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 และปี 2563 สำหรับกองเรือเดียวกัน จะเห็นได้ว่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง 49,022 ตัน (ร้อยละ 9.32) และค่าเฉลี่ยปริมาณคาร์บอนลดลงร้อยละ 1.68 หรือคิดเป็นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง 0.17 กรัมต่อตันไมล์

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือ ลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือและครอบครัวของพวกเขา เพื่อช่วยให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น โปรดจินตนาการว่าคุณถูกทิ้งร้างบนเกาะเล็ก ๆ ที่ซึ่งไม่มีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งหนีหรือหลบหนี ไม่มีการปกป้องใดๆ จากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีอะไรที่จะปกป้องตัวเองได้และถูกโจมตีโดยกลุ่มอาชญากรที่ผ่านการฝึกและใช้อาวุธปืนระดับทหาร!

ในปี 2563 พบว่ามีเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธเพิ่มขึ้นทั่วโลก International Maritime Bureau (IMB) รายงานว่าในปี 2563 จำนวนเหตุการณ์ที่รายงานเพิ่มขึ้นเป็น 195 เหตุการณ์จาก 162 เหตุการณ์ในปี 2562 ในปัจจุบันอ่าวกีนี (GOG) เป็นเขตน่านน้ำที่อันตรายที่สุดในโลกอย่างไม่มีข้อโต้แย้ง ในช่วงปี 2563 มีลูกเรือจำนวน 135 คนซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 95 ของการลักพาตัวทั้งหมดทั่วโลก ได้ถูกรายงานว่ามีลักพาตัวจากเรือที่ค้าขายในภูมิภาค GOG แผนภูมิซึ่งเป็นข้อมูลอ้างอิงจากรายงานของ IMB สำหรับปี 2563 ช่วยให้ทราบถึงสัดส่วนร้อยละของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ได้รับรายงานในระหว่างปี

Top 10 locations for incidents of piracy (including attempted attacks, kidnap and robbery)



จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ในจำนวน 195 เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก มี 88 เหตุการณ์เกิดขึ้นในน่านน้ำแอฟริกา ตะวันตก 62 เหตุการณ์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 30 เหตุการณ์ในอเมริกาใต้และอเมริกากลาง 10 เหตุการณ์ในอนุทวีปอินเดีย 4 เหตุการณ์ในเอเชียตะวันออกและ 1 เหตุการณ์ในพื้นที่อื่น ๆ ในโลก ในพื้นที่ที่เคยมีความเสี่ยงสูงบริเวณอ่าวเอเดนและแถบโซมาเลียไม่มีรายงานการปล้นเรือแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP5 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน เพราะบริเวณเหล่านี้ยังคงจัดเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง IMB ได้รายงานว่าโจรสลัดโซมาเลียยังคงสามารถโจมตีเรือได้ จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีจำนวนลดลง เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยองค์กร IFC มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ความปลอดภัยทางไซเบอร์

ในขณะที่เรือรุ่นใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจต่อไปเพื่อเพิ่มการควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ ขณะที่ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาพูดคุยเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ ได้ประเมินภัยคุกคามนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัย เพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและยังคงมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่าง ๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่าง ๆ เนื่องจากมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่าง ๆ มาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์ เป้าหมายหลักของอุตสาหกรรมในตอนนี้คือความสามารถ ในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เหล่านี้

มติ MSC.428(98) ของ IMO ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ของระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 โดยมีมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับ

การอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกไปรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้มีมาตรการดังกล่าวบนเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ แล้ว

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้แก้ไขช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบในระบบโครงสร้างพื้นฐานทาง IT ของสำนักงาน โดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register สมาชิกของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค นอกจากนี้ ยังมีการประเมินช่องโหว่ดังกล่าวบนเรือตัวอย่างในกองเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ GAP บริษัทฯ ได้ดำเนินการและทำตามมาตรการที่แนะนำทั้งหมดทั้งในสำนักงานและบนเรือของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในโลกไซเบอร์
- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- ในปี 2563 บริษัทฯ ได้อัปเดตระบบ Firewall ในสำนักงาน
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้นเพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบเซิร์ฟเวอร์ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมล (ฟิชซิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบนำทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- สำหรับระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์

- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล: ในช่วงปี 2563 เนื่องจากการระบาดของโรคโควิด-19 พนักงานส่วนใหญ่ต้องทำงานจากที่บ้านเป็นเวลาหลายเดือน การเปลี่ยนจากการทำงานในสำนักงานเป็นการทำงานจากระยะไกลเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและประสบความสำเร็จภายในเวลาอันสั้น สิ่งนี้เป็นไปได้เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่าง ๆ ให้อยู่ในรูปแบบของดิจิทัลมาโดยตลอดและเราได้ดำเนินการตามขั้นตอนการระบุและเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการทำงานที่บริษัทฯ เป็นประจำซึ่งเรามุ่งมั่นที่จะดำเนินการต่อไป บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้พนักงานและคนประจำเรือได้เพิ่มความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ แม้ว่าศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จะต้องปิดในช่วงส่วนใหญ่ของปี 2563 เนื่องจากโควิด-19 แต่การฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ ก็ไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากศูนย์ฝึกอบรมทั้งหมดถูกย้ายไปเป็นออนไลน์อย่างรวดเร็วและได้รับผลตอบรับในเชิงบวกจากทั้งผู้ฝึกสอนและลูกเรือ

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 4.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 223 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - ปี 2546

อุปสงค์

อุปสงค์

บรรยากาศทางธุรกิจสำหรับปี 2563 ยังคงมีความผันผวนอย่างมาก ปัจจัยเชิงลบในปี 2563 คือสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมือง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่ลดลง มาตรการการกีดกันทางการค้าที่กำลังเพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินความต้องการ และกำลังการผลิตที่อู่ต่อเรือสามารถรับรองการสั่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2563 ซึ่งรวมไปถึง แผนกระตุ้นทางการเงินและการคลังมูลค่า 17.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะช่วยผลักดันให้อัตราการเติบโตของตัวเลข GDP โลกเป็นร้อยละ 5.5 ตามที่ระบุโดย IMF แผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียเริ่มจากจีนสู่ทวีปยุโรป การที่จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเนื่องจากต้องการลดมลพิษภายในประเทศและได้เปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งต้องอาศัยแร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตรายปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน และการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ที่อาจส่งผลให้เรือใหม่เหล่านั้นล่าช้าก่อนกำหนด อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและความกดดันทางกฎเกณฑ์ เศรษฐกิจสหรัฐยังคงดีกว่าที่คาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น และค่าเงินต่าง ๆ ในทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนตัวลงซึ่งช่วยให้ออกกำลังกายส่งออกฟื้นตัว สิ่งสำคัญที่สุด ปัญหาความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมืองที่คลี่คลายลงภายใต้รัฐบาลของไบเดน การลดสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา กับประเทศจีน ความไม่แน่นอนของ Brexit ได้หายไป การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้เพิ่มสภาพคล่องตามความจำเป็น และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากขึ้นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของจีนอยู่ในสถานะเติบโต เหตุการณ์เหล่านี้จะช่วยให้อุปสงค์ดีขึ้นเนื่องจากไม่มีปัจจัยจากความไม่แน่นอนซึ่งได้บั่นทอนการตัดสินใจซื้อขายสินค้าในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา

อุปทาน

ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมงร้อยละ 12.77 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางรวม 111.24 ล้านตัน) จะอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2566 หากไม่มีการรีไซเคิลเรือจนถึงสิ้นปี 2566 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดค้าระหว่างในช่วงปี 2564 ถึงปี 2566 เรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 6.2 (ขนาดระวางรวม 56.23 ล้านตัน) มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2566 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่เรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 11.8) ซึ่งจะช่วยเหลือเวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดค้าระหว่างเรือ

ด้านการเงิน

การระบาดของโควิด-19 สร้างความเสียหายอย่างรุนแรงให้กับตลาดการเงินในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 ตลาดทุนในประเทศไทยและประเทศอื่นปิดลงสำหรับธุรกิจต่างๆ ที่เชื่อว่าได้รับผลกระทบจากการระบาด ธนาคารทั่วโลกเฝ้าดูสถานการณ์อย่างกังวลใจเนื่องจากลูกค้าจำนวนมากต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการปิดกิจการเนื่องจากไวรัสขนาด 100 นาโนเมตรที่โจมตีทำลายธุรกิจต่างๆ ธนาคารต่างๆ มุ่งเน้นไปที่การพยายามให้อยู่รอดมากกว่าการขยายธุรกิจด้วยการปล่อยสินเชื่อใหม่ สถาบันการเงินเพื่อธุรกิจเดินเรือในสิงคโปร์มีจำนวนลดลงเนื่องจากธนาคารได้ปิดสำนักงานลงเพื่อลดการขาดทุนซึ่งส่วนใหญ่มาจากในภาคสินค้าโภคภัณฑ์และภาคอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง

โควิด-19 ไม่ส่งผลกระทบต่อการพูดคุยภายในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการลดคาร์บอน มีความคืบหน้าของอุตสาหกรรมซึ่งกำลังเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาหลายอย่าง มีการประกาศโครงการต้นแบบเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ในปี 2563 และเรคาดว่าจะมีมากขึ้นในปี 2564 ข้อดีของเรื่องนี้ก็คือปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดจำนวนลงจนถึงขั้นหยุดชะงัก ซึ่งมีแนวโน้มที่จะไม่เพิ่มขึ้นในปี 2564 หรือแม้กระทั่งปี 2565 เนื่องจากการออกแบบเรือใหม่ที่เสนอโดยผู้ต่อเรือต่างๆ ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ต้องการลดการปล่อยก๊าซเสียต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งร้อยละ 40 ในปี 2573 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเสียในปี 2551

ในปี 2562 ธนาคารพาณิชย์ชั้นนำหลายแห่งที่เน้นการให้สินเชื่ออุตสาหกรรมเดินเรือได้ร่วมกันเปิดตัวหลักการโพไซดอน (the Poseidon Principles) โดยมุ่งมั่นที่จะพิจารณาเรื่องสภาพภูมิอากาศสำหรับการปล่อยสินเชื่อสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ในปี 2563 มีการลงนามสัญญาเงินกู้ภายใต้หลักการโพไซดอนรวมประมาณ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นปีที่บริษัทได้ลงนามใน “เงินกู้สีเขียว” ครั้งแรกกับธนาคาร BNP Paribas เพื่อจัดหาเงินทุน / รีไฟแนนซ์สำหรับต้นทุนรวมของระบบจัดการน้ำถ่วงเรือของบริษัท บริษัท คาดว่าแนวโน้มในการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) ในภาคการเงินจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

จากข้อมูลของ Marine Money อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล (ไม่รวมอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง) โดยรวมตลาดทุนในปี 2563 เพิ่มขึ้น 9.82 พันล้านเหรียญสหรัฐเทียบกับ 6.7 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2562 โดยจำนวน 7.86 พันล้านเหรียญสหรัฐมาจากหุ้นกู้และ 1.96 พันล้านเหรียญสหรัฐจากหุ้นทุน หุ้นทุนมูลค่า 1,062 ล้านดอลลาร์ได้รับการระดมทุนจากการเสนอขายหุ้นครั้งแรก (IPO) ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2557 ซึ่งเปรียบเทียบกับการระดมทุนเพียง 15 ล้านดอลลาร์จากการเสนอขายครั้งแรกในปีก่อนหน้า กิจกรรมในตลาดทุนมีค่อนข้างน้อยในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 แต่ได้ฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีเนื่องจากเศรษฐกิจต่างๆ ได้เริ่มฟื้นตัวและค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าระวางสำหรับการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์ได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งและคาดว่าจะมีเงินทุนตามมา ดังนั้น กลุ่มการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์จึงเป็นผู้ออกตราสารหนี้รายใหญ่ที่สุดในปี 2563 ด้วยมูลค่ากว่า 3.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในทางตรงกันข้ามตลาดการเงินค่อนข้างมีความรอบคอบมากขึ้นเกี่ยวกับการฟื้นตัวของกลุ่มการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ดังนั้น จึงมีตราสารหนี้มูลค่าเพียง 227 ล้านดอลลาร์ที่ออกโดยบริษัทต่างๆ ในกลุ่มการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาดโดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่ออนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของ บริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

19 กุมภาพันธ์ 2564