

เลขที่ 2555-007

วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2555

เรียน กรรมการผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง รายงานประจำปี 2554 ของบริษัท พีริเชียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี

ในรายงานประจำปีฉบับที่แล้ว บริษัทฯ ได้กล่าวถึงความไม่ชัดเจนแน่นอนของตัวเลขอุปทานของจำนวนเรือที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2554 สืบเนื่องจากอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และตัวเลขจำนวนเรือปลดระวางที่ยังมีความไม่แน่นอน ทั้งนี้ อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ หมายถึง ตัวเลขผลต่างระหว่างขนาดระวางเดทเวทตันของเรือที่ส่งต่อใหม่ ณ ต้นปี กับขนาดระวางเดทเวทตันของเรือใหม่ที่ต่อแล้วเสร็จและส่งมอบแล้ว ณ สิ้นปีของปีเดียวกัน ในปี 2554 การปลดระวางเรือสินค้าแห่งแรกของมีตัวเลขที่ดีเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ในทางตรงกันข้าม อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่มีตัวเลขที่ต่ำเพียงร้อยละ 28 ซึ่งยังห่างจากที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 50 ส่งผลให้ตัวเลขของจำนวนเรือที่ออกสู่ตลาดในปี 2554 มีเพิ่มขึ้นอย่างมากอีก 68 ล้านเดทเวทตัน และทำให้ ณ สิ้นปี 2554 มีกองเรือทั้งหมดจำนวนเป็น 622.27 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.25 ของการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดโลกซึ่งมากกว่าที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 12.5 ซึ่งอยู่บนสมมติฐานว่าไม่มีการปลดระวางเรือเลย (ในความเป็นจริง มีการปลดระวางเรืออยู่ที่ 33.3 เดทเวทตัน) ด้วยตัวเลขที่ผันผวนของอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่และการปลดระวางเรือ ทำให้ตัวเลขการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือในอนาคตจะยังคงไม่แน่นอนและไม่มีใครสามารถคาดการณ์ได้อย่างถูกต้อง บริษัทฯ มีความเห็นว่าตัวเลขทั้งสองนี้ก็จะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้ และจะผันแปรกับความแข็งแกร่งของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) บริษัทฯ คาดว่าการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางของกองเรือสินค้าแห่งแรกของในปี 2555 อาจเท่ากับตัวเลขของปี 2554 ที่ร้อยละ 10 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 30 และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 35 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือสินค้าแห่งแรกของโลกจะเพิ่มขึ้นอีก 63 ล้านเดทเวทตัน เป็นจำนวนทั้งหมด 686 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2555 อย่างไรก็ตาม ยังมีบางปัจจัยที่อาจทำให้การคาดการณ์นี้คลาดเคลื่อนได้ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

สถานะทางการเงินของตู้ต่อเรือต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งไม่นานไม่ได้กลายเป็นสิ่งที่ยากลำบาก โดยอุโหม่ฯหลายแห่งต้องปิดตัวลง ส่วนอื่นๆที่ยังคงพอดำเนินกิจการอยู่ได้จำเป็นต้องลดขนาดในการต่อเรือใหม่ของตนเองด้วยการเสริมความแข็งแกร่ง กล่าวคือ ตู้ต่อเรือบางแห่งได้กลับมารับงานในการผลิตชิ้นส่วนตัวเรือและการซ่อมแซมตัวเรือ ในขณะที่ตู้ต่อเรือบางแห่งได้เปลี่ยนเป็นตู้ต่อเรือที่ให้บริการปลดระวางเรือซึ่ง “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ ส่วนงานบริการธุรกิจเดินเรือของธนาคารเอชเอสบีซี (HSBC Shipping Services) ได้แสดงความเห็นล่าสุด โดยได้กล่าวอย่างย่อๆ แสดงให้เห็นถึงภาพของอุตสาหกรรมการต่อเรือกับปัญหาการให้สินเชื่อ ดังต่อไปนี้

“ตัวอย่างเช่น ตู้ต่อเรือที่จีนกำลังถูกผิคนัดชำระราคาเรือบรรทุกสินค้าแบบแทกองจำนวน 2 ลำขนาดระวางบรรทุก 115,000 ตันที่ตนซึ่งพร้อมจะส่งมอบในเดือนกันยายน 2555 และเดือนพฤษภาคม 2556 โดยผู้ซื้อได้เรียกร้องว่าพวกเขาไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับชำระค่าเรือได้และจำเป็นต้องบอกเลิกสัญญา ซึ่งแน่นอนว่าจะต้องถูกริบเงินที่ได้ชำระไปแล้ว เรื่องนี้จะต้องเป็นปัญหาบานปลายอย่างแน่นอน ทางเราได้ทราบมาว่าเรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC) จำนวน 6 ลำซึ่งพร้อมส่งมอบที่ตู้ต่อเรือหลักในเกาหลีกำลังถูกผิคนัดหรือมีข้อโต้แย้งกับผู้ซื้ออยู่ในขณะนี้ เรือเหล่านั้นมีมูลค่าการซื้อขายประมาณ 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ แต่มูลค่า ณ ปัจจุบันเหลือเพียง 90 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำเท่านั้น สัญญาสั่งซื้อเรือหลายฉบับที่ได้มีการลงนามกันก่อน Lehman ล้มละลาย คือ เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2551 กำลังถูกส่งมอบในขณะนี้หรือจะส่งมอบกันเร็วๆนี้ เรือดังกล่าวมีราคาสูงและผู้ซื้อส่วนมากได้ชำระเงินล่าช้ามากโดยหวังว่าจะมีธนาคารเข้ามาชำระเงินงวดสุดท้ายให้ ภายใต้เงื่อนไขการชำระเงินแบบเดิม คือ แบ่งชำระเป็น 4 งวดๆละร้อยละ 10 และงวดสุดท้ายร้อยละ 60 ซึ่งผู้ซื้อต้องชำระเงินส่วนแรกร้อยละ 40 เองก่อน ที่เหลืออีกร้อยละ 60 จะชำระโดยเงินกู้จากธนาคาร การคาดหวังว่าสินเชื่อจากธนาคารจะมีอยู่ในเวลาที่ใกล้เคียงกับเวลาที่ส่งมอบเรือนั้น (สำหรับการสั่งซื้อเรือเมื่อ 3-5 ปีก่อน) พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่ามีการผิดพลาดในหลายๆครั้งที่ผ่านมา ในสถานการณ์ที่ส่วนหลักของเรือได้ถูกสร้างแล้ว เรือจะถูกสร้างให้แล้วเสร็จและจะปรากฏในท้องตลาด เรือหลายลำแม้จะยังไม่ได้เริ่มสร้างหรือสร้างไปบ้างแล้วก็อาจจะถูกบอกเลิกได้ ผู้ที่ไม่มีเงินทุนและคาดการณ์ผิดจะได้รับการลงโทษ ในขณะที่ผู้ที่มีเงินทุนและรอบคอบจะได้รับการรางวัล”

ในด้านอุปสงค์ของเรือ บริษัทฯ มองเห็นถึงปัญหาอุปสรรคที่อยู่ข้างหน้า กล่าวคือ ในปี 2554 ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ต้องพบกับอุปสรรคด้านต่างๆ เช่น ปัญหาเงินเฟ้อ และปัญหาภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจสังหาริมทรัพย์ภายในประเทศ โดยจีนได้พยายามที่จะจัดการกับปัญหาทั้งสองนี้ด้วยการประกาศให้สถาบันการเงินของตนเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินสำรองที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในขณะเดียวกัน ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในช่วงปี 2554 มาตรการเหล่านี้ได้ส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของจีนได้ลดลงจากร้อยละ 9.7 เป็นร้อยละ 9.5 และเป็นร้อยละ 9.2 ก่อนจะสิ้นสุดที่ ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี ในขณะเดียวกัน อัตราเงินเฟ้อที่ได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ระดับร้อยละ 6.5 ก่อนจะลดลงมาสู่ระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ราคาอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวลดลงเช่นกัน และรัฐบาลจีนก็ได้เริ่มผ่อนปรนมาตรการเพื่อบรรเทาภาระของครัวเรือนของเศรษฐกิจของตน โดยได้ตัดลดอัตราดอกเบี้ยเงินสำรองของสถาบันการเงินของตนลงร้อยละ 0.50 บริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตรการแรกของอีกหลายๆมาตรการที่จะออกมากกระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่างๆในภาคธุรกิจสังหาริมทรัพย์ ตัวอย่างเช่น มาตรการกู้ยืมเงินที่เข้มงวด ข้อจำกัดในการได้กรรมสิทธิ์ในบ้านมากกว่า 1 หลัง และการควบคุมความต้องการที่ดินของบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ เป็นต้น

สิ่งเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจก่อสร้างจะต้องชะลอตัวลงในปี 2555 ซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของการบริโภคเหล็กทั้งหมดในจีน อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามีการคาดการณ์ว่าการเติบโตในภาคธุรกิจนี้จะลดลง แต่คาดว่าในปี 2555 ตัวเลขการใช้เหล็กและการนำเข้าแร่เหล็กจะยังคงสูงขึ้นทำลายสถิติ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามของจีนในการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและที่พักอาศัยภายในประเทศ ตามรายงานข่าวของสำนักข่าวรอยเตอร์ มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการผลิตเหล็กดิบของจีนจะเพิ่มขึ้นเป็น 728 ล้านตัน และตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กจะสูงถึง 720 ล้านตันในปี 2555 แต่เป็นที่น่าเสียดายที่มาตรการใดๆก็ตามที่จีนจะนำมาใช้ในการกระตุ้นเศรษฐกิจในปี 2555 นั้นคงจะเทียบไม่ได้เลยกับการใช้เงินอัดฉีดในอุตสาหกรรมเหล็กเมื่อปี 2551-2552 ที่มีมูลค่าถึง 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นสิ่งเดียวที่ช่วยโอบอุ้มตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองให้อยู่รอดได้ในช่วงปี 2552 และ 2553

บริษัทฯ เข้าใจว่าได้เกิดปัญหาเศรษฐกิจต่างๆมากมายในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก รวมทั้งสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาอาจกรีกักตั้งดินรนต่อผู้กับวิกฤต “เบย์ ออฟ พิกส์” (Bay of Pigs) ซึ่งเป็นวิกฤตทางเศรษฐกิจที่เสมือนอาวชนิวเคลียร์ที่ทำลายล้างความมั่งคั่งและมั่นคงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประเทศเหล่านั้น ปัญหาหนี้สินในระดับประเทศและระดับครัวเรือนที่ยังคงเป็นปัญหาอยู่ในสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป ได้ชี้ให้เห็นว่าการใช้จ่ายของภาครัฐและของผู้บริโภคจะยังคงซบเซาไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้น อุปสงค์ในเรือขนส่งสินค้าในอนาคตอาจจะเจือบเหงามากกว่าที่คาดการณ์ไว้

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่ลดลงดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็วโดยร้อยละ 20 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีอายุมากกว่า 20 ปี (คิดตามขนาดเคหะตันของเรือ) จะถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า จากการอ้างอิงข้อมูลในช่วงปี 2529 ซึ่งช่วงที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ต่ำกว่า 1,000 จุด เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองบางลำที่มีอายุเพียง 10-14 ปีได้ถูกปลดระวาง โดยเรือที่ถูกปลดระวางส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี และถ้านำเกณฑ์อายุในปี 2529 ที่กล่าวมาแล้วนั้น มาใช้กับการปลดระวางของกองเรือโลกในปี 2555 แล้ว จะเห็นได้ว่ามีเรืออย่างน้อยร้อยละ 30 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดของโลก (คิดตามขนาดเคหะตันของเรือ) ที่อาจถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท ฟริเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา ดังต่อไปนี้

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	1,137	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.5)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	29.22	28.39	44.63	52.89	54	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.02)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือที่เป็นอยู่ทั้งปี รวมถึงกองเรือของบริษัทฯ ที่มีขนาดเล็กลงหลังจากที่บริษัทฯ ได้ขายเรือที่มีอายุมากออกไป ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต

รางวัลและเกียรติยศ

ปี 2554 นิตยสาร **IR Magazine** ได้ยกย่องบริษัทฯ ให้เป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในประเทศไทยที่ดีที่สุดในตลาดสิงคโปร์” นิตยสาร IR Magazine ได้จัดอันดับบริษัทต่างๆ ที่มีการทำงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุดเอเชียเป็นเวลามากกว่าสิบปีแล้ว รางวัลและการจัดลำดับทั้งหมดในปี 2554 นั้น ได้พิจารณาจากผลการสำรวจนักลงทุนและนักวิเคราะห์มากกว่า 300 คนทั่วภูมิภาค โดยมี IR Insight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยของทางนิตยสารเป็นผู้ออกแบบงานสำรวจนี้ และควบคุมโดยบริษัท Maxy Moudo Research ซึ่งบริษัทวิจัยอิสระ

นิตยสาร Marine Money ฉบับเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2554 ซึ่งเป็นฉบับที่มีการจัดอันดับบริษัทต่างๆ ได้จัดอันดับให้บริษัทฯ เป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 45 ของโลก จากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) ด้วยแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะกลับไปอยู่หนึ่งใน 10 ลำดับแรกในปีต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 10 ของบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน สิ่งนี้เป็นการบ่งบอกว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและมีเสถียรภาพที่ดีที่จะดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือให้สำเร็จโดยไม่มีความเสี่ยงหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,433.51 ล้านบาท (ปี 2553: 3,403.36 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 718.52 ล้านบาท (ปี 2553: 1,133.73 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้เพิ่มขึ้นเป็น 15,356.50 ล้านบาท (ปี 2553: 14,611.97 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปี อยู่ที่ 22,893.25 ล้านบาท (ปี 2553: 19,961.89 ล้านบาท) เนื่องจากมีการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1,693.05 ล้านบาท และจากกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 727.61 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท (ปี 2553: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.52 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 3.64 ล้านบาท (ปี 2553: จำนวน 82.61 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 11,265 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 12,304 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ของปี 2553 รายได้จากการบินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุ

หลักเนื่องมาจากการลดลงของรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2554 เมื่อเทียบกับปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 4 เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 7.61 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 14 ปี ในปี 2554 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2554 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 644.41 ล้านบาทไปในปี 2554

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 18 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ ที่ 16 กันยายน 2554 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.50 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 18 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 14.21 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือคอกเบียร์

กองเรือของบริษัท

ณ สิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 25 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 704,258 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 28,170 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 14.2 ปี บริษัทฯ ขอรายงานถึงแผนการปรับลดอายุกองเรือในส่วนของการต่อเรือใหม่ที่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย ดังต่อไปนี้

อู่ต่อเรือ ABG: ตามที่บริษัทฯ ได้อธิบายในรายงานประจำปีฉบับที่แล้วว่า อู่ต่อเรือ ABG กำลังประสบกับปัญหาในการส่งมอบเรือให้ตรงตามกำหนดเวลา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าน่าจะเกิดจากการขาดแคลนแรงงานฝีมือจนทำให้ขีดความสามารถในการต่อเรือถูกจำกัดทางอู่ได้พยายามแก้ปัญหาอยู่ในขณะนี้ ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงเฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาด 34,000 เดทเวทตันลำแรก ในช่วงกลางเดือนมิถุนายน 2554 และคาดว่าจะได้รับมอบเรือขนาดเดียวกันอีกสองลำในปี 2555 หากทางอู่ต่อเรือ ABG ยังคงรักษาขีดความสามารถในการต่อเรือในระดับนี้ได้ บริษัทฯ อาจจะมีโชคได้รับมอบเรือ 3 ลำต่อปีจากทางอู่ ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ เหล่านี้ บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิเลือกที่จะยกเลิกการต่อเรือลำใดที่ล่าช้ากว่ากำหนดวันส่งมอบตามสัญญา หรือสามารถขายต่อสัญญาต่อเรือที่ล่าช้านี้ให้กับบริษัทอื่น หรือสามารถเจรจาทำข้อตกลงและราคาต่อเรือใหม่ จนถึงขณะนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาต่อเรือจำนวน 5 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ลำ และ ขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ) ไปให้กับบริษัทอื่นซึ่งไม่มีความผูกพันเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีกำไรจากการขายเป็นเงินมากกว่า 3 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำเรือ

บริษัทฯ ได้เริ่มแผนการลดอายุกองเรือของบริษัทฯ ด้วยการซื้อเรือรจเรข นารี (ขนาด 29,870 เดทเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2552 เรืออนลินี นารี (ขนาด 31,699 เดทเวทตัน ต่อที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 1 ปี 2553 เรือกาญจนา นารี (ขนาด 56,920 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) และเรือภริมา นารี (ขนาด 56,823 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) ในไตรมาส 4 ปี 2554 และเรือจามจรี นารี (ขนาดระวางบรรทุก 33,733 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือฝาแฝดของเรือจามจรี นารี ในไตรมาส 1 ปี 2555 นอกจากนี้ ในช่วงปี

2555 บริษัทฯ ยังมีกำหนดรับมอบเรือซูปราแมกซ์ต่อใหม่ขนาด 57,000 เดทเวทตันต่อลำ จำนวน 4 ลำ จากผู้ต่อเรือในประเทศจีน ที่บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาต่อมา และเพื่อให้แผนการปรับกองเรือโดยการเพิ่มขนาดกองเรือเป็น 60-70 ลำ เสร็จสมบูรณ์นั้น บริษัทฯ มีโครงการที่จะซื้อเรือเพิ่มจากตลาดเรือมือสอง หรือเรือใหม่ที่ขายทอดตลาดเรือต่อใหม่ในช่วง 12-24 เดือนข้างหน้า ซึ่งโครงการนี้จะเป็นเสมือนภาพต่อชิ้นสุดท้ายที่จะเป็นประโยชน์ที่ดีต่อบริษัทฯ ในปีต่อไป สำหรับองค์กรอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้ว โครงการขยายการลงทุนขนาดใหญ่เช่นนี้ ย่อมเป็นสิ่งที่ทำทายเป็นอย่างมาก แต่สำหรับบริษัทฯ แล้ว ไม่ได้เป็นเช่นนั้น ตั้งแต่เดือนกันยายน 2546 ถึงเดือนกันยายน 2547 บริษัทฯ ได้เพิ่มขนาดกองเรือจาก 28 ลำไปเป็น 52 ลำ ด้วยการซื้อเรือ 24 ลำ จากตลาดเรือมือสองในช่วงเวลาเพียงแค่ 12 เดือนเท่านั้น ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางเพิ่งเริ่มเป็นขาขึ้นของภาวะกระทิงที่แท้จริง ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดการทำตามแผนการปรับกองเรือได้ในช่วงตลาดขาขึ้นได้ และในเวลาไม่กี่เช่นเดียวกัน บริษัทฯ หวังอีกครั้งว่าจะสามารถซื้อเรืออีก 15-25 ลำ ในขณะที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ที่ประมาณ 1,000 – 1,500 จุด โดยคาดว่าสภาพตลาดในช่วงนี้จนถึงปี 2555 น่าจะเป็นตลาดที่เอื้ออำนวยให้บริษัทฯ สามารถทำตามแผนการปรับกองเรือได้ง่ายกว่าช่วงตลาดขาขึ้น ครบใจที่ยังมีการขายเรือในตลาดอยู่ คงจะไม่มีอุปสรรคใดๆ ในการปฏิบัติตามแผนนี้ ในความเป็นจริงแล้ว ในทุกวันนี้ บริษัทฯ ได้รับข้อมูลประกาศขายเรือใหม่อย่างมากมาย ซึ่งถ้าเพียงบริษัทฯ ตกลงตามราคาที่คุณขายเสนอแล้ว บริษัทฯ อาจสามารถปฏิบัติตามแผนดังกล่าวได้โดยใช้ระยะเวลาที่น้อยกว่า 3 - 6 เดือนเท่านั้น แต่การที่บริษัทฯ ยังไม่ซื้อเรือเพิ่มในตอนี้ ก็เพียงเพราะบริษัทฯ คาดว่าราคาเรือน่าจะลดลงต่ำกว่าตอนนี้ เนื่องจากปัญหาของทั้งผู้ต่อเรือและการให้สินเชื่อสำหรับการต่อเรือยังคงยืดเยื้อ โดยด้านหนึ่งเกิดจากการขาดแคลนแหล่งเงินทุน และอีกด้านหนึ่งเกิดจากไม่มีใครต้องการเรือใหม่ที่ตนเองได้สั่งต่อไว้เมื่อสองสามปีก่อนในช่วงภาวะขาขึ้น ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะดำเนินการตามแผนให้ลุล่วงได้โดยการทำข้อตกลงที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอ หรือซื้อต่อเรือต่อใหม่จากการขายทอดสัญญาต่อเรือที่มีปัญหา

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหวนเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด เมื่อใดที่บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในแผนการซื้อกองเรือทดแทนได้ บริษัทฯ เชื่อว่าจะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทฯ สามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าได้ในระดับราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ ดังนั้น บริษัทฯ จะยังคงเฝ้าระวังสถานการณ์เพื่อเสาะหาจังหวะที่ดีที่เหมาะสมในการจัดหากองเรือทดแทนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยการมีขนาดกองเรือที่แข็งแกร่งประมาณ 60-70 ลำ ให้ได้ภายในสองปีข้างหน้า

เหตุการณ์สำคัญของปี 2554

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเริ่มต้นได้ไม่ดีในปี 2554 โดยมีเหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นตัวแปรสำคัญ สินค้าแห่งเทกองต่างๆ ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่เลวร้ายที่สุดที่เกิดขึ้นในประเทศออสเตรเลียในรอบหลายปี นำท่วมรุนแรงที่สร้างความเสียหายให้กับบรรดาเหมืองแร่ถ่านหินและรางรถไฟขนส่งทำให้ปริมาณสินค้านั้นลดลงอย่างมาก ต่อมา ได้เกิดภัยพิบัติธรรมชาติในทวีปเอเชีย กล่าวคือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งร้ายแรงที่ประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม ทำให้เกิดสึนามิขนาดยักษ์ที่ได้สร้างความเสียหายอย่างร้ายแรงกับท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรม ซึ่งถือเป็นอุปสรรคอีกครั้งต่อตลาดเรือขนส่งเทกอง เนื่องจากการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นน้อยลง

ตัวเลขของเรือเทกองต่อใหม่ที่มีการส่งมอบจากอู่ต่อเรือต่างๆ ได้ทะลุจุดสูงสุดในปี 2553 โดยมีเรือใหม่ทั้งหมด 1,248 ลำ (ขนาดบรรทุกรวม 101.17 ล้านเดเวทตัน) ออกสู่ตลาดในปี 2554 ในขณะเดียวกัน บรรดาเจ้าของเรือได้พยายามปลดระวางเรือเมื่อราคาซากเรืออยู่ในระดับสูง โดยในปี 2554 ได้ทุบสถิติใหม่ในการปลดระวางเรือ โดยมีเรือเกือบ 33.3 ล้านเดเวทตัน ที่ถูกปลดระวาง ส่งผลให้ขนาดกองเรือเทกองของโลกอยู่ที่ 622.27 ล้านเดเวทตัน เมื่อต้นปี 2555

ผลพวงของวิกฤติการเงินโลกยังคงสร้างปัญหาอยู่โดยเกิดผลกระทบเป็นลูกโซ่จากธนาคารที่เกิดปัญหาไปยังบรรดารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่อยู่ท่ามกลางปัญหาการค้ำค้ำชำระหนี้โดยประเทศโปรตุเกส ไอร์แลนด์ อิตาลี กรีซ และสเปน กลายมาเป็นประเทศที่ก่อให้เกิดวิกฤติ “เบย์ ออฟ พิกส์” (bay of pigs) ในสหภาพยุโรป สหภาพยุโรปเองก็ได้พยายามแก้ปัญหาโดยการตัดลดงบประมาณรายจ่ายควบคู่กับการใช้นโยบายทางการคลังที่เข้มงวด ซึ่งแน่นอนว่ามาตรการเหล่านี้จะทำให้อุปสงค์จากภูมิภาคนี้ลดต่ำลง ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ใช้วิธีแก้ปัญหาที่ต่างกันโดยใช้วิธีการ “เปิดก๊อกน้ำ” (opened the taps) ด้วยการทุ่มเม็ดเงินเข้าไปในระบบเศรษฐกิจของตนเป็นรอบที่ 2 (QE2) ด้วยความหวังว่า การกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจให้เข้มแข็งขึ้นได้ ในขณะที่ประเทศจีนได้ตัดสินใจที่จะต้องลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เพื่อไม่ให้เกิดภาวะฟองสบู่แตก

ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้พยายามดิ้นรนแก้ปัญหาภายในประเทศในช่วงปี 2554 ซึ่งเกิดภาวะเงินเฟ้อและภาวะฟองสบู่ที่กำลังก่อตัวขึ้นในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยได้พยายามจัดการกับปัญหาทั้งสองอย่างนี้ด้วยการให้สถาบันการเงินของนครเพิ่มอัตราดอกเบี้ยสำรองไปที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในเวลาเดียวกันก็ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในระหว่างปี 2554 มาตรการเหล่านี้ส่งผลให้จีดีพีลดลงจากร้อยละ 9.7 ในไตรมาสหนึ่ง เหลือร้อยละ 9.5 ในไตรมาสสอง และเหลือร้อยละ 9.2 ในไตรมาสสาม ก่อนที่จะลงมาอยู่ที่ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี อย่างไรก็ตาม ตัวเลขอัตราเงินเฟ้อซึ่งได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ร้อยละ 6.5 ได้ลดลงมาสู่ระดับที่ควบคุมได้ โดยราคาอสังหาริมทรัพย์เองก็ได้ลดลงเช่นกัน ต่อมาจีนได้มีการลดอัตราดอกเบี้ยสำรองของสถาบันการเงินลงร้อยละ 0.50 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตรการแรกๆ ของอีกหลายๆ มาตรการที่จะออกมามากระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่างๆ สำหรับการจำนองอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ในปี 2555 ภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของอุปสงค์เหล็กทั้งหมดในประเทศจีนจะต้องหดตัวลงมากขึ้น

การตกต่ำลงอย่างมากของมูลค่าตัวเรือ ตั้งแต่ปี 2551 ได้ทำให้บัญชีงบดุลของบรรดาบริษัทเจ้าของเรือด้อยมูลค่าลงและทำให้บรรดาธนาคารต่างๆ ต้องเผชิญกับความเสียหายจากการค้ำค้ำชำระหนี้ที่มากขึ้นด้วยจำนวนของการปรับโครงสร้างทางการเงินและการล้มละลายของบริษัทที่จดทะเบียนในบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อุตสาหกรรมเดินเรือได้เผชิญกับวิกฤติสินเชื่อตึงตัว โดยแน่นอนว่าจะไปจำกัดด้านอุปทานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีอัตราผลตอบแทนของความเสียหายสูง บริษัทฯ ได้เคยอธิบายแล้วว่า การขาดแคลนแหล่งเงินทุนได้สร้างปัญหาให้กับบรรดาอู่ต่อเรือหลายแห่งและหวังว่าปัจจัยเหล่านี้จะช่วยทำให้ปริมาณอุปทานของกองเรือใหม่ถูกจำกัดมากขึ้น

จะเห็นแล้วว่า ตลาดใหญ่ที่สุดของด้านอุปสงค์ทั้งสามแห่งของโลกกำลังประสบกับปัญหาจากการใช้นโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่มีมากจนเกินไปในช่วงแยกที่สุดของวิกฤติเศรษฐกิจโลก เมื่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆหมดไป จึงขึ้นอยู่กับประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศแถบเอเชีย และประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่อื่นๆ ว่าจะสามารถจัดการกับปัญหาและสนับสนุนการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่ใช้มาตรการกระตุ้นต่างๆมาเป็นตัวขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเติบโตด้วยอุปสงค์แทน สำหรับด้านอุปทาน ตัวเลขที่ตกต่ำในบัญชีของบรรดาบริษัทเจ้าของเรือ อู่ต่อเรือ และธนาคารน่าจะเป็นแสงสว่างแห่งความหวังที่จะช่วยจำกัดและลดปริมาณของเรือต่อใหม่ออกสู่ตลาด เพื่อให้อุปสงค์ในเรือขนส่งมีมากขึ้น จนในที่สุดตลาดขนส่งจะเข้าสู่วงจรธุรกิจช่วงขาขึ้นต่อไปในช่วงหลังปี 2556

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากอยู่ที่ 686 ล้านตันในปี 2554 หรือขยายตัวร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับ 618 ล้านตันเมื่อปี 2553 ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์ จีนคาดว่าจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2555 ประมาณ 720 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2554 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอยู่ที่ประมาณ 684 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปริมาณ 625 ล้านตันในปี 2553 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์นั้น คาดว่าจีนจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 728 ล้านตัน ในปี 2555 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 และปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 และขยายตัวอีกร้อยละ 11 เป็น 182 ล้านตันในปี 2554 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,600 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,100 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ สิ้นปีอยู่ที่ 1,738 จุด หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับเมื่อต้นปีที่ 1,693 จุด โดยมีจุดต่ำสุดที่ 1,043 จุด เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2554 และสูงสุดที่ 2,173 จุด เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 สาเหตุสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI พุ่งตัวขึ้นได้ระหว่างปีเนื่องจากความแออัดของเรือขนาดแคปไซส์ที่จอดรอเทียบท่าที่มากกว่าปกติ และในช่วงครึ่งหลังของปี มีความต้องการเรือขนส่งสินค้าที่ติดค้างจากประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับการนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 182 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ จากภาวะวิกฤติทางการเงินทำให้เกิดการเสียสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของตลาดมากขึ้น ส่งผลให้อุปทานในเรือลดลง จนในที่สุดการปลดระวางเรือเก่ามีปริมาณมากถึง 33.3 ล้านตัน ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2554 อยู่ที่ 1,549 จุด ซึ่งลดลงร้อยละ 44 ของค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี 2553 ที่ 2,758 จุด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 – 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิง รอบต่ำสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 – 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะ กระทิง (ช่วงปี 2547 – 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

อัตราค่าระวางที่ผันผวนทำให้เกิด**ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา** สัญญาเช่าเรือระยะยาวจะปฏิบัติตามได้จริงหรือไม่ขึ้นอยู่กับคู่สัญญาเท่านั้น ผู้เช่าเรือรายใหญ่หลายรายที่จำใจต้องปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวเหล่านี้ได้พยายามทุกทางไม่ว่าจะถูกกฎหมายหรือไม่เพื่อที่จะหาช่องทางให้ตนเองไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว ในรายงานประจำปีฉบับที่แล้ว บริษัทฯ ได้คาดว่าในปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 อาจจะไม่ใช่ปีที่ดีนัก โดยมีบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากผลของสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่างๆ ที่ล้มละลายในปี 2554 แต่จะต้องตกตะลึง หากจำนวนบริษัทที่ล้มละลายจะไม่เพิ่มมากขึ้นในปี 2555 ก่อนที่จะค่อยๆ น้อยลงในปี 2556 จึงเป็นการเตือนให้ระวังว่ายังมีความยากลำบากในอนาคต

ในปี 2554 รายได้ต่อวันต่อเรือหนึ่งลำสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ยังคงสะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์ของเราที่มุ่งเน้นการทำสัญญาเช่าเรือระยะเวลายาวเพื่อความมั่นคงและโอกาสที่มองเห็นมาสู่การสร้างผลกำไร โดยสามารถหลีกเลี่ยงความผันผวนของค่าระวางรายวันที่บริษัทฯ อาจต้องเผชิญ ถ้าหากบริษัทฯ หารายได้ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยที่ 11,265 เหรียญสหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขประมาณการที่ 11,500 เหรียญสหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ สามารถทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,650 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำในปี 2554 ขนาดระวางบรรทุกโดยเฉลี่ยต่อลำของกองเรือบริษัทฯ อยู่ที่ 28,170 เดทเวทตัน ซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกับขนาดของเรือที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณดัชนีค่าระวางของเรือแฮนด์ไชส์ (BHSI Index) ซึ่งดัชนี BHSI มีตัวเลขอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยของปีอยู่ที่ 10,902 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดังนั้น เมื่อดูผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่มีอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวันในช่วงปี 2554 จึงเห็นได้ชัดว่า รายได้จากอัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ นั้นสูงกว่าดัชนี BHSI

ข้อมูลอุตสาหกรรมแยกส่วน

ขนาดเรือแฮนด์ไชส์	ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554
ดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไชส์ BHSI	10,902 เหรียญสหรัฐ	718 จุด	698 จุด	829 จุด	577 จุด
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก	-	9,500 เหรียญสหรัฐ	7,817 เหรียญสหรัฐ	11,298 เหรียญสหรัฐ	5,710 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก	-	11,603 เหรียญสหรัฐ	12,209 เหรียญสหรัฐ	12,929 เหรียญสหรัฐ	9,887 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ ขนาดแฮนด์ไชส์	-	11,291 เหรียญสหรัฐ	9,959 เหรียญสหรัฐ	-	-
อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย	-	11,265 เหรียญสหรัฐ	9,922 เหรียญสหรัฐ	-	-

ตารางข้างบนแสดงอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยต่อวันสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ที่ทำการขนส่งสินค้าในบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิกและแอตแลนติก ทั้งรายปีและรายไตรมาสของปี 2554 รวมทั้งค่าเฉลี่ยโดยรวมประจำปี 2554 ของอัตราค่าเช่าเรือทั้งหมดทุกเส้นทางที่นำมาใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไฮส์ (BHSI) ตามตารางจะเห็นว่าอัตราตลาดค่าเช่าเรือสำหรับเส้นทางในมหาสมุทรแปซิฟิกจะสูงกว่าในมหาสมุทรแอตแลนติกอยู่มาก อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า จากอัตราค่าเช่าเฉลี่ยรายปี บริษัทฯ สามารถให้เช่าเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ในอัตราค่าเช่าที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยของตลาดทั้งสองมหาสมุทร

ขนาดเรือซูปราแมกซ์	ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554
ดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ BSI	16,066 เหรียญสหรัฐ	1378 จุด	1404 จุด	1612 จุด	1176 จุด
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก	-	10,278 เหรียญสหรัฐ	8,780 เหรียญสหรัฐ	12,477 เหรียญสหรัฐ	4,161 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก	-	15,838 เหรียญสหรัฐ	16,256 เหรียญสหรัฐ	18,392 เหรียญสหรัฐ	14,025 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ ขนาดซูปราแมกซ์	-	9,249 เหรียญสหรัฐ	9,249 เหรียญสหรัฐ	-	-
อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย	-	11,265 เหรียญสหรัฐ	9,922 เหรียญสหรัฐ	-	-

ตารางข้างบนแสดงข้อมูลเช่นเดียวกับตารางก่อนหน้านี้ ต่างกันเพียงตารางนี้แสดงอัตราค่าเช่าและดัชนีของเรือขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งขนาดเรือประเภทนี้ของบริษัทฯ ได้เดินเรืออยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น ซึ่งต่างจากเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีเรือขนาดซูปราแมกซ์ 2 ลำที่ซื้อเข้ามาเพิ่มในกองเรือในช่วงครึ่งหลังของไตรมาสสี่ ทำให้บริษัทฯ ไม่ได้รับค่าเช่าเต็มทั้งไตรมาส ดังนั้น อัตราค่าเช่าเฉลี่ยที่แสดงในตารางจึงต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวางเรือยังคงเข้มข้น โดยมีเรือ 388 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 153 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลง 235 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.5 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10 – 30,000 เดทเวทตัน) ลดลงจาก 3,151 ลำ เป็น 2,916 ลำ ในปี 2554 การอ่อนตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และคงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงลดต่ำลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคตอันใกล้

เรือใหม่จำนวนมากที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2555 และ 2556

เรือขนาดเคปไซส์ (90,000+ เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,561 ลำ ขนาดระวางรวม 265 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)

มีเรือจำนวน 519 ลำ ขนาดระวางรวม 94.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 128 ลำ ขนาดระวางรวม 43.91 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.6 ที่จะมีอายุเกิน 22 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555 - 2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (60 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,814 ลำ ขนาดระวางรวม 135 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)

มีเรือจำนวน 665 ลำ ขนาดระวางรวม 51.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.8 ที่จะมีอายุเกิน 24 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555 - 2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดสมดุลกับกองเรือต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดและช่วยฟื้นค่าระวางในอนาคตอันใกล้

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,325 ลำ ขนาดระวางรวม 119.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)

มีเรือจำนวน 645 ลำ ขนาดระวางรวม 35 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 293 ลำ ขนาดระวางรวม 14.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.4 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,248 ลำ ขนาดระวางรวม 43.2 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)

มีเรือจำนวน 462 ลำ ขนาดระวางรวม 16.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 434 ลำ ขนาดระวางรวม 16.7 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.5 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,916 ลำ ขนาดระวางรวม 59.1 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)

มีเรือจำนวน 243 ลำ ขนาดระวางรวม 4.75 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 972 ลำ ขนาดระวางรวม 22.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.9 ที่จะมีอายุเกิน 27 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้คาดว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยในปี 2551 อยู่ที่ร้อยละ 23 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และลดลงเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 จากนั้นได้ลดลงเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 ทั้งนี้ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นอย่างไในปี 2555, 2556 และ 2557 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรตรงข้ามกับดัชนีค่าระวางเรือ โดยเฉพาะถ้าหากดัชนีค่าระวางเรือลดลงและอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 1,500 จุด

สถานภาพการแข่งขันของบริษัท จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 26 ลำ รวมกับเรือส่งต่อใหม่อีก 19 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง 12 ลำและเรือบรรทุกซีเมนต์ 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ ABG ในประเทศอินเดีย และเรือขนาดซูปราแมกซ์อีก 4 ลำ จากอู่ต่อเรือใน

สาธารณรัฐประชาชนจีน) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือส่งต่อใหม่ที่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ดีกว่าค่าเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติการณ์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาคงต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ โดยทั่วไปได้ลดลงในปี 2553 และ 2554 ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ ได้คลายความกังวลลงได้หลังจากที่ค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นอีกถ้าหากไม่เป็นเพราะค่าระวางเรือตกต่ำอย่างหนักในปี 2551 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากก่อนหน้านี้ รวมทั้งค่าน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ ค่าซ่อมบำรุงรักษาตัวเรือ ค่าอุปกรณ์/อะไหล่ และค่าเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับซ่อมแซมที่ถูกกว่า เจ้าของเรือที่ดีส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบันที่จะปรับลดอายุกองเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดอายุกองเรือนี้จะยังดำเนินต่อไปในปี 2555

สำหรับปี 2554 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าสู่ซ่อมเรือที่ลดลงจากการที่บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าออกไป เพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง **ค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน** ในรูปแบบของเงินโบนัสพนักงานที่ได้ลดลงไปด้วยเช่นกัน ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสบนเรือยังคงเพิ่มขึ้นท่ามกลางปัญหาการขาดแคลนที่เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ ซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า ด้วยเหตุนี้**ค่าจ้างคนประจำเรือ**จึงได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2554 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปี 2555

ผู้ให้ประกันภัย P&I Clubs ได้ตั้งเป้าให้แต่ละรอบปีมีการเรียกชดเชยค่าเสียหายน้อยที่สุดซึ่งได้ช่วยให้บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้มีสถานะการเงินที่ดีขึ้น การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่เป็นพิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทประกันเหล่านี้จะมีสถานะการเงินที่มั่นคง อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้ได้ประสบกับภาวะที่มีรายได้เพียงเล็กน้อยหรือไม่มีรายได้เลยจากเงินลงทุนในตลาดหุ้นและหุ้นกู้ที่อยู่ในภาวะตกต่ำ ปัญหาเหล่านี้เป็นประเด็นที่สำคัญมากสำหรับผู้รับทำประกันภัยที่มีความรอบคอบ กล่าวคือ การเพิ่มเบี้ยประกันภัยโดยรวมถึงความเสียหายเหล่านี้ด้วย ผู้ประกันภัยซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันนั้น มีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้บริษัทฯ คาดว่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องชำระสำหรับปี 2555 จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2554 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Conventions) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่ปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรทุกสินค้าแห่งทะเลบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเล (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ ภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยองค์กรแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบรับรองการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 นี้จะมีการบังคับใช้ภายใน 1 ปี หลังจากที่ประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศที่มีขนาดกองเรือรวมกันอย่างน้อยร้อยละ 33 ของกองเรือโลกให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าว โดยบริษัทฯ คาดว่า MLC 2006 จะถูกใช้บังคับได้ในปี 2556 ตามที่สหภาพยุโรปมีกำหนดการให้สัตยาบันในปี 2555 โดยบริษัทฯ กำลังเตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับใหม่นี้ก่อนการบังคับใช้

การให้ความสนใจต่อสิ่งแวดล้อม ได้กำลังเป็นเรื่องที่สำคัญมากขึ้นอีก คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวเพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้ร่วมทุนต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ อุตสาหกรรมเดินเรือได้ถูกจับตามองและตรวจสอบอย่างใกล้ชิดเป็นพิเศษ สืบเนื่องจากข่าวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งสำคัญต่างๆ ตัวอย่างเช่น กรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน “EXXON VALDEZ” มาตรการต่างๆที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอน โดยได้อธิบายไว้แล้วในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบาลในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการปฏิบัติตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและปกป้องสิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management – MRM) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงาน

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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกๆ ระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไอตโรลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

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

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะได้รับเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือ ด้วยอุปกรณ์ ECDIS ซึ่งเป็นเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือจะทำให้อุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ (ซึ่งอยู่บนแผ่นกระดาษ) หหมดความสำคัญไป ทั้งนี้ การใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย

มีสถาบันฝึกการเดินเรือเพียงไม่กี่แห่งในปัจจุบันที่สามารถเปิดอบรมการฝึกอบรมการใช้ ECDIS ได้ ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้กำลังดำเนินการที่จะติดตั้งอุปกรณ์การฝึก ECDIS ภายในศูนย์และขอใบอนุญาตรับรองการเปิดหลักสูตรนี้จากหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบ เพื่อให้ให้นักเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้รับการฝึกอบรมและเตรียมตัวอย่างเต็มที่สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ ECDIS บนเรือของบริษัทฯ ต่อไป

ภัยจากโจรสลัด เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก โดยทางผู้ให้ประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมด ตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากาสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่รับผิดชอบ โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆสามารถผลักภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้ผันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจับปล้นเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไปไล่ล่าไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถวางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางการออกล่าเรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น ดังนั้น เรือสินค้าที่เดินเรือบริเวณที่เดิมทีถือว่าเป็นเขตห่างไกลภัยจากโจรสลัดโซมาเลียก็ไม่ใช่เช่นนั้นอีกต่อไป โดยเฉพาะในมหาสมุทรอินเดียที่ขาดการลาดตระเวนคุ้มครองจากบรรดาเรือรบของประเทศต่างๆที่มีในอ่าวเอเดน (Gulf of Aden “GOA”) อย่างไรก็ตาม การมีบรรดาเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองแทบจะไม่มีผลใดๆเลย เนื่องจากสถิติจำนวนเรือสินค้าที่ถูกจับเรียกค่าไถ่ยังคงไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด

เมื่อไม่นานมานี้ เรือสินค้าลำหนึ่งถูกโจรสลัดยึดเรือในขณะที่จอดรอเทียบท่าอยู่บริเวณนอกชายฝั่งเมืองท่าซาลาลาห์ (Salalah) ประเทศโอมาน อย่างไรก็ตาม พื้นที่เสี่ยงภัยยังคงเป็น ตอนใต้ของทะเลแดง ช่องแคบ Bab Al Mandeb และ อ่าวเอเดน การโจมตีเรือขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดเล็ก (skiff) บริเวณทางแยกของเส้นทางการเดินเรือที่ได้รับการคุ้มครอง และเส้นทาง Mukalla/Bosaso แม้ว่าเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองก็ตาม ชี้ให้เห็นว่าการโจมตีของโจรสลัดยังคงเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยากว่าจะเกิดเมื่อใดและบริเวณใด ซึ่งพื้นที่เสี่ยงภัยยังคงแผ่ขยายออกไปทางใต้มากขึ้นเรื่อยๆ จนเกือบจะถึงช่องแคบ Mozambique ภัยคุกคามของโจรสลัดซึ่งเกิดขึ้นในประเทศโซมาเลียและขยายวงกว้างไปยังบริเวณอ่าวเอเดน และมหาสมุทรอินเดีย บ่งชี้ว่าภัยคุกคามต่อธุรกิจขนส่งทางเรือนี้จะไม่

หมดไปโดยง่ายในอนาคตอันใกล้นี้ โจรสลัดไม่มีการกลัวทลงโทษแม้แต่น้อยเพราะปัญหาความซับซ้อนของกฎหมายต่างๆ ที่ใช้บังคับ ทำให้ภัยจากโจรสลัดยังคงเพิ่มขึ้นต่อไป

การจ่ายเงินค่าไถ่เรือที่ถูกโจรสลัดยึดไปยังคงมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จาก 1 ล้านเหรียญสหรัฐโดยเฉลี่ยในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 4 ล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้ ซึ่งดูเหมือนว่าจะไม่มีขีดจำกัดการเรียกร้องจำนวนเงินค่าไถ่อย่างชัดเจนโดยโจรสลัดโซมาเลียนี้ โจรสลัดโซมาเลียใช้ความรุนแรงมากขึ้นต่อลูกเรือที่ถูกจับเป็นตัวประกัน ยังคงกระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแนวคิดของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายถึงการสมควรให้มีหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธประจำอยู่บนเรือในขณะที่เดินเรือผ่านอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดีย

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2554 มีการรายงานว่าถูกโจรสลัดโจมตีทั้งหมดเกือบ 266 ครั้งทั่วโลก ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 196 ครั้งในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2553 ตามสถิติที่เปิดเผยโดยสำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau) โดยมากกว่าร้อยละ 60 เป็นการโจมตีโดยโจรสลัดโซมาเลีย ณ วันที่ 30 มิถุนายน โจรสลัดโซมาเลียได้ยึดเรือไว้ทั้งหมด 20 ลำ โดยจับลูกเรือทั้งหมด 420 คนเป็นตัวประกัน นอกจากนี้มีเหตุการณ์ที่เรือถูกโจรสลัดโจมตีประมาณ 50 ครั้ง ในบริเวณประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ช่องแคบสิงคโปร์ และทะเลจีนใต้ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2554

กองทัพเรือไทย: ด้วยสถานการณ์โจรสลัดที่เลวร้ายมากขึ้น ทางกองทัพเรือของไทยได้มีการจัดส่งเรือรบเพื่อไปร่วมลาดตระเวนเส้นทางเดินเรือในอ่าวเอเดน โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการให้ความคุ้มครองเรือสินค้าที่สัญจรไปมา การช่วยเหลือของกองทัพเรือไทยเป็นสิ่งที่น่ายินดีที่จะช่วยผ่อนคลายความกังวลให้กับบริษัทฯ และลูกเรือทุกคน ซึ่งบริษัทฯ ต้องขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

MAST เป็นบริษัทเอกชนที่ให้บริการที่รักษาความปลอดภัยให้กับเรือของบริษัทฯ โดยได้มีการขยายพื้นที่ให้บริการให้ครอบคลุมทั่วมหาสมุทรอินเดีย ด้วยความเชี่ยวชาญของทีมรักษาความปลอดภัย ประกอบกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้บนเรือ ทำให้บริษัทฯ สามารถเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยได้โดยปลอดภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรียและบริเวณชายฝั่งประเทศยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี แต่ที่แตกต่างกัน เนื่องจากประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG) :** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ทำการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะที่ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** : บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 1.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545-2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

บทสรุป

อุปสงค์

ด้วยบรรยากาศของธุรกิจในปัจจุบันที่ระบบธนาคารมีความอ่อนแอมาก ประกอบกับอุปสงค์ความต้องการสินค้าจากตลาดใหญ่ที่สุดทั้งสามแห่งของโลก (สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศจีน) ยังดูไม่แน่นอน สถานการณ์ในอีก 2 ปีข้างหน้า จึงเป็นสิ่งที่น่าท้าทายและยากลำบาก อุปสงค์ที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากปัญหาโครงสร้างของระบบการเงินการธนาคารของโลก แต่ได้รับการฟื้นฟูค่อนข้างดีจากการให้ความร่วมมือกันของบรรดารัฐบาลของประเทศต่างๆทั่วโลก รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆที่นำมาใช้กันมากในช่วงปี 2552, 2553 และ 2554 สิ่งสำคัญที่สุด คือ บรรดาธนาคารต่างๆ จำเป็นจะต้องปล่อยสินเชื่อสำหรับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ได้ปล่อยให้ตั้งแต่เมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลกตอนกลางปี 2551 ดังนั้นยังคงต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งก่อนที่ทุกอย่างจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ แน่ใจว่าสิ่งที่น่ากังวล คือ ตัวเลขจีดีพีของโลก เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่เป็นเหมือนยาช่วยฟื้นฟูให้กับระบบเศรษฐกิจของบรรดาประเทศต่างๆเริ่มหมดลง ได้สร้างความหวังวิตกว่าตัวเลขจีดีพีของโลกอาจลดลงจนส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการเติบโตของอุปสงค์ สิ่งเหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ต้องเฝ้าติดตามเพื่อบ่งบอกว่าช่วงเวลาที่ดีนั้นใกล้เข้ามาหรือยัง

อุปทาน

เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงมากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 20 ของกองเรือทั้งโลกถูกปลดระวางแล้ว แต่ภายใต้สภาพตลาดค่าระวางในปัจจุบันตัวเลขการปลดระวางเรื่อนี้น่าจะเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 30 เนื่องด้วยข้อจำกัดของจำนวนอู่ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ ส่วนบรรดาเรือที่ยังมีอายุน้อยเกินกว่าที่จะถูกปลดระวางก็จะต้องถูกจอดทิ้งไว้

สำหรับเรือต่อใหม่ที่มีระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 32.5 (ขนาดระวางรวม 202.8 เดทเวทตัน) ของกองเรือโลกที่มีกำหนดการส่งมอบในช่วง 3 ปีข้างหน้าไปจนถึงสิ้นปี 2558 จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบ สืบเนื่องจากผลกระทบจากภาวะวิกฤติการเงิน ซึ่งถือว่าไม่ใช่เรื่องปกติ ทั้งนี้ตัวเลขข่งชี้ที่บริษัทฯ คาดการณ์ คือ ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 23 ในปี 2551 ได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 และเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 และน่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 30-40 ในปี 2555 และปีต่อไป

ด้านอุปทานกับด้านอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้ในอีกสองสามปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาธนาคารต่างๆ กลับสู่ภาวะปกติอีกครั้ง และน่าจะได้เห็นตลาดค่าระวางเรืออยู่ในช่วงขาขึ้นอีกครั้งหลังปี 2556 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2555 และปี 2556 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบาก ซึ่งแม้แต่เจ้าของเรือที่ฉลาดและรอบคอบที่สุดในการวางกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็ยังคงได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้น

ด้านการเงิน

การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญตลอดปี 2555 และปีต่อไป ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา บรรดาธนาคารต่างๆ ได้ให้เงินกู้กับบรรดาบริษัทเจ้าของเรือในการจัดซื้อเรือมือสองมูลค่าประมาณ 160 ถึง 175 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมูลค่าเรือที่ตกต่ำอย่างรวดเร็ว ทำให้เรือเหล่านี้มีมูลค่าสูญหายไปประมาณร้อยละ 60 ของมูลค่าที่สูงสุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2551 ดังนั้นเงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวส่วนใหญ่แทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนดได้ ถ้าเรือดังกล่าวมีการให้เช่าเรือตามสภาพตลาดด้วยแล้ว ธนาคารเหล่านี้ย่อมเกิดปัญหาใหญ่กับสภาพคล่องกระแสเงินสดที่อาจมีไม่มากพอที่จะครอบคลุมภาระดอกเบี้ย และ/หรือ การจ่ายเงินต้น และปัญหาจากการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์

การผ่อนคลายทางการเงินในลักษณะของสถานการณ์ในปี 2552 ถึง 2554 ด้วยแนวคิดที่ว่า “ไม่มีการผิดสัญญา ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ ค้ำประกัน ไม่ได้รับรู้ถึงการผิดชำระหนี้” คงจะเปลี่ยนไปในปี 2555 บริษัทฯ เห็นถึงสิ่งบอกเหตุในรูปแบบของการปรับโครงสร้างทางการเงิน และ/หรือ การล้มละลายของบรรดาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ตลอดปี 2554 ธนาคารกำลังบังคับให้มีการชำระเงินกู้ที่ผิดสัญญาคืนก่อนกำหนด ขายเรือที่เป็นหลักประกันเงินกู้ ณ ราคาที่สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่ได้ปล่อยกู้ไป สิ่งนี้จะทำให้ตัวเลขบัญชีงบดุลของธนาคารเป็นลบ และเป็นไปได้ที่จะทำให้เจ้าของเรือล้มละลายได้ ถ้าหากเจ้าของเรือนั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่และมีสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ในการต่อเรือจากธนาคารด้วยแล้ว เงินกู้เหล่านั้นจะหายไปทำให้สัญญาต่อเรือใหม่นั้นไม่บรรลุผล ซึ่งจะส่งผลให้มีการผลกระทบทางการเงินต่อไปยังบรรดาผู้ต่อเรือ และธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ผู้ต่อเรือ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการเดินทางเรือ ณ ปัจจุบันเพิ่งจะได้เริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามยังบรรดาเจ้าของเรือ ธนาคารเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของผู้ต่อเรือ

ปัญหาความตึงเครียดด้านการเงินในอุตสาหกรรมทางทะเลได้นำมาสู่บทวิเคราะห์ว่า เรือต่อใหม่จำนวนมากซึ่งมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงปี 2558 อาจเป็นเพียงแค่วงลวงตาเท่านั้น เนื่องจากอาจมีการยกเลิกการต่อเรือส่วนใหญ่ไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นความหวังท่ามกลางความมืดมนที่กำลังคุกคามอุตสาหกรรม

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อุณหาคอนี้ แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ร่วมลงทุนทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

(นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม)

กรรมการผู้จัดการ

(นายคุณฐู คาลี วาเดียม)

กรรมการ