

เลขที่ 2560-004

วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

เรียน กรรมการผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง รายงานประจำปี 2559 ของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน)

## รายงานประจำปี

ปี 2559 นั้นจะถูกจดจำว่าเป็นปีที่ต่ำแย่มากที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับทั้งปี อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งต่ำกว่าตัวเลขดัชนีทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ซึ่งอยู่ที่ 715 จุดในปี 2529 ถึง 42 จุดหรือคิดเป็นต่ำกว่าประมาณร้อยละ 6

เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งได้เกิดขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้น คือ ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดอื่นๆ ในปี 2559 อีก กล่าวคือ Brexit (เดือนมิถุนายน) การส่งพิทักษ์ทรัพย์สินของ Hanjin (เดือนสิงหาคม) การจัดการน้ำถ่วงเรือได้กลายเป็นกฎหมาย (เดือนกันยายน) การกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เผาไหม้บนเรือที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะกลายเป็นกฎหมายในปี 2563 (เดือนตุลาคม) ทรมัป้ชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา (เดือนพฤศจิกายน) นโยบายการเลิกใช้ธนบัตรในประเทศอินเดีย (เดือนพฤศจิกายน) และเหตุการณ์น้ำเส้ำที่ทุตรัสเซียประจำประเทศตุรกีถูกยิงเสียชีวิตขณะมีการถ่ายทอดสดทางโทรทัศน์ (เดือนธันวาคม)

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีด้วยระดับ 473 จุด และลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์มาแตะที่ระดับ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆ มาอยู่ที่ 703 จุดก่อนสิ้นเดือนเมษายน ต่อมาได้ปรับตัวลงอย่างช้าๆ มาแตะที่ 580 จุดเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ปีนี้ไม่ได้เป็นเหมือนเช่นเคย ตลาดสร้างความประหลาดใจด้วยดัชนีที่ปรับตัวขึ้นไปถึง 748 จุด เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ดัชนี BDI ทรงตัวจนกระทั่งสิ้นเดือนสิงหาคม ซึ่งหลังจากนั้นดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนแตะจุดสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่ดัชนีแข็งแกร่งที่สุดของปี หลังจากนั้น ดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเรื่อยๆ จนปิดตัวที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

การส่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุด มีการเลื่อนการรับมอบเรือส่งต่อใหม่ออกไปเนื่องจากสถานการณ์

ความกดดันทางการเงิน ไม่ว่าจะของผู้ซื้อหรือของผู้ต่อเรือ ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทาน อันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยเดียวที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในปี 2559 ไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวันจนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือที่ถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 13.83 ล้านเดทเวทตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่เพียงแค่ 8.68 ล้านเดทเวทตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 2.8 ล้านเดทเวทตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่ การปลดระวางเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.43 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวจากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี ไปเป็น 790.41 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัว ในระหว่างปีอัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากมาอยู่ที่ระดับที่กลางๆก่อนสิ้นปี ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นอยู่ไม่ไกลเกินเอื้อม

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2559 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม หากนโยบายของทางการเงินที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีนจะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปัจจัยนี้อาจทำให้ ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลงในไตรมาสหนึ่ง ปี 2560

เริ่มต้นปีด้วยเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัว ประกอบกับผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือ มีการเลื่อนการส่งมอบเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดซึ่งเดิมมีกำหนดส่งมอบในเดือนตุลาคมถึงธันวาคม 2559 มาส่งมอบในเดือนมกราคม 2560 แทน อันทำให้อุปทานเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงอย่างมาก หวังว่าปัจจัยทั้งสามเหล่านี้ กล่าวคือ การลดลงของปริมาณการนำเข้าถ่านหิน การชะลอตัวของอุปสงค์ในช่วงเทศกาลตรุษจีน และผลกระทบของเดือนมกราคมที่ทำให้มีเรือเข้ามาในตลาดเพิ่มขึ้น จะไม่ทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำถึงระดับที่น่ากลัวเหมือนในช่วงสองเดือนแรกของปี 2559

ภาพรวมปี 2560 จะคล้ายกับปี 2559 เริ่มด้วยไตรมาสแรกที่ตกต่ำ ตามมาด้วยการฟื้นตัวในช่วงที่เหลือของปี แต่ขึ้นอยู่กับปลดระวางเรืออย่างรวดเร็วและในปริมาณมากดังเช่นในครั้งแรกของปี 2559 หากไม่มีการปลดระวางเรือในปริมาณมาก ตลาดอาจตกต่ำไม่ซ้ำแค่นั้นในไตรมาสแรกแต่ตลอดทั้งปี 2560 การขยายตัวของภาคอุปสงค์อย่างยั่งยืนบวกกับการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของภาคอุปทานจะส่งผลให้ตลาดค่าระวางและดัชนี BDI ฟื้นตัวอย่างยั่งยืน

**มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI** ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินซึ่งเป็นเช่นนี้มาเป็นระยะเวลา

พอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2560 เพิ่มขึ้นมากกว่าตัวเลขการปลดระวางในปี 2555 (36 ล้าน  
เตกวตัน) เรายังมีโอกาสที่จะได้เห็นปัญหานี้หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์  
เศรษฐกิจรอบโลกนั้นยังคงไม่มีเสถียรภาพและสร้างความสับสน รวมทั้งไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นว่าการค้าขายจะคล่องตัว  
ในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ธนาคารกลางสหรัฐได้ตัดสินใจปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะเพิ่มอีกร้อยละ  
0.75 ในปี 2560 โดยเฉพาะเนื่องจากภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังดีขึ้นอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์  
ซึ่งคุกคามข้างแข็งแกร่ง นิตยสารฟอร์จูนได้ระบุว่า “ไม่มีทางที่จะหลีกเลี่ยงความจริงที่ว่า หลังจากสิบปีแห่งความกังวลต่อ  
เศรษฐกิจที่ย่ำแย่ ตอนนี้ธนาคารกลางสหรัฐได้เห็นเศรษฐกิจสหรัฐกำลังดีขึ้น” สิ่งเหล่านี้ได้บอกว่สหรัฐอเมริกาซึ่งมี  
เศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกกำลังเดินไปได้ดีพอที่ธนาคารกลางสามารถเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและ  
คาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคตน่าจะทำให้ผู้บริโภคโลกมีเงินไว้จับจ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ทรัมป์กล่าวว่า  
โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐน่าจะช่วยกระตุ้นภาคอุปสงค์จากสหรัฐซึ่งมี  
เศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ปัจจัยนี้จะช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐและน่าจะช่วยให้เกิดความต้องการในการใช้ซีเมนต์  
เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี  
ขึ้น

**ผลกระทบจากกฎเกณฑ์** จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast  
Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 นั้น ได้กำหนดเรือทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการ  
จัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห่งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจจะถูกปลดระวางเมื่อถึง  
กำหนดเข้าอู่แห่งหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ จากการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วง  
เรือซึ่งมีต้นทุนที่สูงและยังเป็นระบบที่ไม่เคยมีการใช้อย่างแพร่หลายมาก่อนนั้นดูเหมือนว่าการติดตั้งระบบดังกล่าวจะมี  
ความเสี่ยงที่สูงเกินไป โดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมูลค่าเท่ากับเศษเสี้ยว ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลด  
ระวางเรือได้ง่ายขึ้น ณ ต้นปี 2560 มีเรือขนาดระวางรวม 114.94 ล้านเตกวตัน หรือร้อยละ 14.54 ของกองเรือโลกที่มีอายุ  
มากกว่า 15 ปีและจะต้องเข้าอู่แห่งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องเลือกระหว่างติดตั้งระบบจัดการน้ำ  
ถ่วงเรือซึ่งมีราคาสูงบนเรือ หรือปลดระวางเรือเหล่านี้แทน

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณค่า  
กำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผล  
กระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือ ส่วนต่างระหว่างราคา น้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดา  
กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วของเรือ กฎใหม่นี้ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์  
(SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลด  
การปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้  
กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม  
2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง  
ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มีความแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญ

คอลลาร์สหรัฐต่อต้าน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งมีราคา 3 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อเครื่อง (ราคานี้สำหรับเครื่องยนต์ 10 เมกะวัตต์ ซึ่งส่วนใหญ่สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ หรือ เรือขนาดปานามาแมกซ์ โดยน่าจะมีราคาแพงกว่านี้หากเป็นเครื่องสำหรับเรือขนาดเคปไซส์) หากตั้งสมมติฐานว่าเรือขนาดเคปไซส์กินน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 40 ตันต่อวันและอยู่ในทะเลเป็นเวลา 310 วัน จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 2.5 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อปีซึ่งจะทำให้การลงทุน 3 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐดูเหมือนจะคุ้มค่า แต่คุณลงทุนกับเรือที่มีอายุ 15 ปีหรือไม่? อาจจะไม่ และถ้าคุณไม่ลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนี้ คุณอาจเผชิญกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงประจำวันที่เพิ่มขึ้นจาก 12,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 300 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อต้าน) เป็น 19,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันดีเซลที่ 500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อต้าน) ซึ่งในกรณีดังกล่าว เจ้าของเรือมีแนวโน้มที่จะปลดระวางเรือ ประเด็นถัดไปคือส่วนต่างประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตันระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์และไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ในปี 2563 อุปสงค์น้ำมันเดินเรือคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 320 ล้านตันต่อปีซึ่งเกือบ 100 ล้านตันต่อปี จะเป็นน้ำมันที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ก๊าซ LNG และการใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน แต่ยังคงมีอีกประมาณ 200 ล้านตันต่อปีที่เหลือซึ่งจำเป็นต้องถูกเปลี่ยนเพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ หากสมมติว่า 1 ตันมี 6.35 บาร์เรล จะมีน้ำมัน 3.5 ล้านบาร์เรลต่อวันที่ถูกเปลี่ยนจากน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดาไปเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ ในกรณีเช่นนั้นอะไรจะเกิดขึ้นกับส่วนต่างของราคาน้ำมันทั้งสองชนิดที่ในปัจจุบันอยู่ที่ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อต้าน เราเชื่อว่าน้ำมันทั้งสองชนิดนี้จะมีราคาต่างกันมากขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาสูงขึ้น เรือทั้งหมดน่าจะแล่นช้าลง โดยสรุป กฎเกณฑ์ใหม่นี้จะช่วยเพิ่มความเร็วในการปลดระวางเรือและลดความเร็วในการแล่นเรือลง ซึ่งดูเหมือนจะเป็นแนวโน้มที่ดีต่อตลาด (ข้อมูลจาก DNB Markets)

คำถามคือ เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสถานะตลาดที่เป็นเช่นนี้ได้อย่างไรในปี 2560? บริษัทฯ เชื่อในการปฏิบัติตามกฎต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้ ดังนั้น กว่า 12 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 13 ลำ ซึ่งเชื่อว่าไม่มีเจ้าของเรือรายใดดำเนินการอย่างกระตือรือร้นเช่นนี้ หากตลาดแข็งแกร่ง การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตลาดซบเซา จะมีการปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 ซึ่งถ้าเกิดขึ้นจริง ประกอบกับการปลดระวางเรืออันเนื่องมาจากผลกระทบจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในปี 2561 ตลาดน่าจะสดใสในอนาคตข้างหน้า!

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2559 ดังนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 แต่เราหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีสำหรับช่วงที่เหลือของปีและยิ่งไปกว่านั้น เราหวังว่าจะประหลาดใจอย่างน่ายินดีกับผลที่จะเกิดขึ้น

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าเวลาที่ข้าวากหมากแพงมากที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือต่างๆ อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุกเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้สั่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆ

ที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดียุติเพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆล้มที่จะปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมนี้ดูแย่ โดยมียูต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงยูต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีนซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ ยูต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น ทั้งนี้ มียูต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงยูต่อเรือยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2558 และยังคงขาดทุนเท่าเดิมหรือมากขึ้น ในปี 2559

ปริมาณการสั่งต่อเรือที่ลดลงร้อยละ 71 (ซึ่งถือเป็นปริมาณการสั่งต่อเรือที่ต่ำที่สุดในรอบ 35 ปี) นั้นอาจส่งผลในแง่ดีหรือแง่ร้ายในอนาคตขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละบุคคล ในความเป็นจริง ในปีนี้มียูต่อเรือเพียงแค่ 113 แห่งได้รับการสั่งต่อเรือ (สำหรับเรือขนาดมากกว่า 1,000 ตันกรอสขึ้นไป) เมื่อเทียบกับจำนวนยูต่อเรือถึง 345 แห่งที่ได้รับการสั่งต่อเรือในปี 2556 ด้วยการสั่งต่อเรือบรรทุกน้ำมันที่ลดลงร้อยละ 83 และการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าเทกองที่ลดลงร้อยละ 46 (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดูเหมือนว่ายูต่อเรือจะยังคงอยู่ภายใต้ภาวะกดดัน ในปี 2560 โดยยูต่อเรือของประเทศจีนกำลังเผชิญกับความท้าทายใหม่จากราคาเหล็กที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือ เนื่องมาจากจำนวนการสั่งต่อเรือที่น้อยลงจะช่วยสร้างความสมดุลในตลาดขนส่งทางเรือจากในปัจจุบันที่มีจำนวนเรือมากเกินไปเกินความต้องการ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

Chong Hui Ru นักวิเคราะห์ซึ่งเป็นนายหน้าของ Banchemo Costa ได้กล่าวไว้ว่าในปีที่เราได้เห็นข่าวการล้มละลายของยูต่อเรือจีน ด้วยการคาดการณ์ว่าประมาณครึ่งหนึ่งถึงสามในสี่ของจำนวนยูต่อเรือในประเทศจีนเมื่อครั้งที่มีจำนวนสูงสุดอาจปิดตัวลงไปแล้วหรือกำลังจะปิดตัวลง (ข้อมูลจาก TradeWinds)

ราคาน้ำมันกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ ในระดับอัตราค่าระวางปัจจุบันคงไม่มีใครจะแล่นเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกรายเน้นให้แล่นเรือในความเร็วที่ประหยัดและได้ส่งกับตันให้แล่นเรือตามความเร็วนั้น เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่าสำหรับเจ้าของเรือซึ่งเลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจัยนี้จะทำให้การแล่นเรือช้ากลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม มีการคำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า

อาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดหายลงไปประมาณร้อยละ 10 (โปรดดูย่อหน้า “ผลกระทบทางภูมิศาสตร์”) อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดเวทตัน และ 16.72 ล้านเดเวทตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดเวทตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ถึงขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดเวทตันในปี 2559 ซึ่งร้อยละ 77.4 ถูกปลดระวางในครึ่งแรกของปี 2559 เนื่องจากค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2559 ทำให้การปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลง โดยอยู่ที่เพียงร้อยละ 22.6 ของปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมดของปี การปลดระวางเรือขึ้นอยู่กับการแข่งขันกับสองปัจจัยหลัก กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม ราคาเศษเหล็กสำหรับเหล็กเรือที่ถูกปลดระวางล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 300 เหรียญสหรัฐต่อตันซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กไม่น่าจะลดลงกว่านี้อีก ซึ่งหากราคาเศษเหล็กยังอยู่ในระดับเช่นเดียวกับปัจจุบัน และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 โดยทั่วไปแล้ว ในเวลาที่ค่าระวางตกต่ำ Charterer ซึ่งมีเรือให้เลือกมากมายจะไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนี้ ลูกค้าไม่ต้องการให้ขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่าๆกัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำและสร้างค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือแม้ว่าจะจอดเรือไว้เฉยๆก็ตาม ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำซึ่งไม่มีความหวังว่าจะปล่อยเรือให้เช่าได้ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเฝ้าดูราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และหากเกรงว่าราคาเศษเหล็กจะปรับตัวลดลงอีก เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนได้ง่ายยิ่งขึ้น นอกจากนี้ หากมีภาวะที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกใหม่ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง อาจจะทำให้การตัดสินใจในการปลดระวางเรือง่ายขึ้นไปอีก

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2563 จะมีเรือร้อยละ 23.2 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 183.30 ล้านเดเวทตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎหมายที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตามแนวโน้มนโยบาย BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

ประมาณร้อยละ 10.8 ของขนาดระวางของเรือสั่งต่อใหม่ (85.22 ล้านเดเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2563 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับการล่าช้าในการส่งมอบเรือของคู่ต่อเรือจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) สูงกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 35 ในช่วงระหว่างปี 2553 ถึงปี 2557

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2558 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 ซึ่งทั้งสองปีสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังนั้น สำหรับปี 2559 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 18.51 ล้านเด

เวทตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.4 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา!

**ภาคอุปทานในอนาคต** ด้วยอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือที่มีความผันผวน คงเป็นการยากที่จะคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของขนาดระวางสุทธิเรือในอนาคตได้อย่างแม่นยำ บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับดัชนี BDI หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 50 (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) และมีการปลดระวางเรือ 30 ล้านเดทเวทตัน (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 29.74) ต่อปี กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.14 หรือลดลง 1.14 ล้านเดทเวทตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 789.27 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2561 และภายใต้สมมติฐานดังกล่าว กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.88 หรือลดลง 6.98 ล้านเดทเวทตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 783.42 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2562

**ภาคอุปสงค์** ยังคงมีความไม่แน่นอน **ประเทศจีน** ซึ่งเป็นหลักสำคัญสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.7 ในปี 2559 เศรษฐกิจจีนตามแผนห้าปีซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2559 น่าจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.5 จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น ในปี 2559 จีนได้สร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กสูงถึงปริมาณ 1,024.71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 7.5) ซึ่งเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่มีประเทศที่สามารถนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ชนิดหนึ่งในปริมาณมากกว่าหนึ่งพันล้านตันภายในปีเดียว! การนำเข้าถ่านหินอยู่ที่ปริมาณ 255.67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 25.2) ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดีสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ จีนได้ส่งออกเหล็กปริมาณ 108.99 หรือลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 112.41 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมีการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนกำลังชะลอตัว”

เศรษฐกิจเริ่มที่จะฟื้นตัวในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกร้อยละ 0.75 ในปี 2560 ซึ่งเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐอเมริกาซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกได้ฟื้นตัวขึ้นในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ โดยเฉพาะภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังไปด้วยดีอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ที่ได้ชี้ให้เห็นว่าค่อนข้างแข็งแกร่ง โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์อันจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ให้ดีขึ้นและน่าจะช่วยมีการนำเข้าซีเมนต์ เหล็กกล้า และสินค้าอื่นๆ ที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

**ส่วนสหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ต่อไปอันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้ เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับ

เศรษฐกิจของคนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหา อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึงต้องขอขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้น

**ประเทศอินเดีย** ด้วยค่าเงินที่อ่อนตัวลงอีกและภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการค้า ทำให้อินเดียอาจกลายเป็นผู้ที่มีบทบาทในตลาดเรือเทกอง ท่าเรือของอินเดียเกิดความแออัดอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากลักษณะของท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อุปทานในเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะส่งผลดีต่อเรือขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ อินเดียซึ่งเป็นผู้บริโภคเหล็กขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สามของโลก อุปสงค์ในเหล็กภายในประเทศจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากรัฐบาลลงทุนอย่างมหาศาลในการก่อสร้างถนนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย รายงานหลากหลายฉบับได้แนะนำว่า พลังงาน ถ่านหิน และพลังงานทางเลือกจะใช้งบประมาณถึง 250 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้รัฐบาลชุดปัจจุบัน ความหวังของการขนส่งทางเรือจากการนำเข้าถ่านหินของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก

**หนึ่งในสัญญาที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสำหรับเรือเทกองก็คือ แผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping** แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในจีนตอนกลาง ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไฟริอัส แผนการนี้ไม่ได้สร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศจีนเท่านั้น แต่ยังสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นๆทั่วโลก

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.4 และ 21.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ ขึ้นต่ำ 12 เท่าหรือสูงสุดถึง 180 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) ซึ่งมีเงินทุน 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และเงิน 100 พันล้านเหรียญสหรัฐจาก 57 ประเทศสมาชิก (2) กองทุนเส้นทางสายไหมมูลค่า 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS มูลค่า 100 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีนมูลค่า 900 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
- โครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นแล้วภายใต้แผนการนี้ ได้แก่ (1) รายงานของ PWC ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ได้ยืนยันว่ามีโครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ OBOR มูลค่า 250 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้เริ่ม ดำเนินการ หรือเสร็จสิ้น (2) China Merchant Holdings ได้ตกลงที่จะสร้างท่าเรือ 10 แห่ง ในรัสเซีย แอฟริกาตะวันตกและเอเชียตะวันออกเฉียง



เฉียงใต้ (3) Power China ได้สร้างโรงงานไฟฟ้า 182 เมกะวัตต์ในปากีสถาน 24 เมกะวัตต์ในประเทศเวียดนามและ 60 เมกะวัตต์ในประเทศไทย (4) ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-พม่าได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (5) โรงไฟฟ้าพลังน้ำในเบลารุส (6) ท่าเรือต่างๆ ในปากีสถาน (Gwadar) พม่า บังคลาเทศและศรีลังกา (7) ระเบียงเศรษฐกิจจีนปากีสถาน มูลค่า 46 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (8) สวนอุตสาหกรรมเบลารุส-จีน (9) 33 โครงการที่ได้ลงนามในคาสค์สถานตั้งแต่อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมน้ำมัน อุตสาหกรรมพลังงาน

- แผนการ OBOR อันจะช่วยให้ลดความวุ่นวายทางการเมืองและความยากจนในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้แผนการ OBOR
- ผลประโยชน์ต่อประเทศจีน ได้แก่ (1) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 30 ของกำลังการผลิตโรงถลุงเหล็กที่ไม่ได้ใช้งาน (2) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 40 ของโรงงานปูนซีเมนต์ที่ไม่ได้ใช้งาน (3) ปัญหาการว่างงานในอุตสาหกรรมทั้งสองจะหมดไป (4) การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมจากต้นทุนแรงงานและที่ดินที่มีราคาสูงในพื้นที่ชายฝั่งไปยังต้นทุนแรงงานและที่ดินที่ต่ำกว่าในทางตอนกลางของประเทศซึ่งเป็นการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมการผลิตไปยังตลาดหลักผ่านทางโครงสร้างพื้นฐาน (5) การเปลี่ยนถ่ายอย่างราบรื่นจากเศรษฐกิจที่มีการลงทุนหลักในสินทรัพย์เป็นเศรษฐกิจที่มีภาคการบริโภคเป็นหลัก (6) ประเทศจีนจะเป็นอิสระจากการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา (7) พัฒนาความสัมพันธ์ทางการทูตใน 65 ประเทศ 3 ทวีป ประชากร 4.4 พันล้านคน (8) สหรัฐอเมริกาได้รับการดำเนินการสงคราม 'เปลี่ยนระบอบการปกครอง' ใน 20 ประเทศและ ดำเนินการทางเศรษฐกิจและมาตรการบังคับอื่นๆ ที่สงครามไม่สามารถจัดการได้ต่อรัสเซียและอิหร่าน การเคลื่อนไหวของสหรัฐอเมริกาต่อเอเชียได้เพิ่มความตึงเครียดในประเทศที่มีพรมแดนติดกับทะเลจีนใต้ จีนจะจำกัดภัยคุกคามนี้ด้วยแผนการ OBOR อย่างสงบโดยไม่มีฝ่ายใดเสียเปรียบ ขณะที่ยังคงรักษาความปลอดภัยในเส้นทางการเดินเรือสำหรับวัตถุประสงค์และสินค้าสำเร็จรูป!

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่ निकเกิล แร่ อะลูมิเนียมในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติการณ์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ในปี 2529 ถึง 42 จุดหรือร้อยละ 6 ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ใ้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ใ้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้มีประกันซึ่งมีครบกำหนดชำระในปี 2560 และปี 2561 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และจำนวน 13 ลำในปี 2559 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำในปี 2560)

#### รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASIA BEST EMPLOYER BRAND AWARD ในงานประกาศรางวัล The Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Awards) จากงาน SET Awards 2016 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจสำหรับการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 7 ปีติดต่อกันจากปี 2553 ถึง 2559 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year จากงาน The Lloyd’s List Asia Awards 2016 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกองแห่งปี จากงาน IBU Awards ประจำปี 2559

#### จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,791.79 ล้านบาท (ปี 2558: 4,263.92 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 2,664.90 ล้านบาท (ปี 2558: 2,425.78 ล้านบาท) รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท (ปี 2558: 1,124.02 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 13,632.57 ล้านบาท (ปี 2558: 16,486.17 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยในระหว่างปี เป็น 32,316.03 ล้านบาท (ปี 2558: 32,457.82 ล้านบาท) ในระหว่างปีบริษัทฯ รับมอบเรือจำนวน 4 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำ และออกหุ้นกู้สกุลเงินบาทจำนวน 2 ชุด

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2,710.27 ล้านบาท (ปี 2558: 2,398.75 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท (ปี 2558: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.06 ล้านบาท (ปี 2558: จำนวน 1.66 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 6,476 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,266 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2558 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จาก

การเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 (จำนวน 40 ลำ) เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 (จำนวน 45 ลำ) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 11 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้ลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 4.78 วันต่อลำเรือ เนื่องมาจากอายุเฉลี่ยของกองเรือได้ลดลงโดยอยู่ที่ 5.8 ปี ในปี 2559

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นต้นตั้งแต่วินิจฉัยบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2559 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 5.85 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 23 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 9.31 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

### การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 7 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,541,244 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 42,812 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 5.8 ปี บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในปี 2559 มีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 1 ลำในปี 2560 และจะมีการรับมอบเรืออีกจำนวน 2 ลำจากเรือต่อเรือ Sanfu ภายในสิ้นไตรมาสแรก ปี 2561 หลังจากรับมอบเรือลำสุดท้ายจะส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 37 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 7.1 ปีและขนาดเฉลี่ย 44,615 เดทเวทตันต่อลำ ภายในสิ้นปี 2561

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหาเวลาในการตกลงซื้อเรือ นั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

### ข้อพิพาทกับเรือต่อเรือ Sainty Marine

สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางเรือต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับส่งต่อเรือทั้ง 12 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้าประกันสำหรับสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ลำที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ลำ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาส่งต่อเรือคงเหลือกับเรือต่อเรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 11 ลำซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาส่งต่อเรือ

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2559

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีที่ 473 จุด จากนั้นตกลงมาสร้างสถิติใหม่ต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาแตะสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดในวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ตามปกติแข็งแกร่งที่สุดของปี ต่อมาดัชนีได้ค่อยๆปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

ดังนั้น มูลค่าหุ้นของบริษัทเดินเรือส่วนใหญ่ลดลงจนเกือบต่ำที่สุดในช่วงต้นปีก่อนที่จะทยอยขึ้นและจุดสูงสุดของปีในช่วงปลายปี

ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุดซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2,529 42 จุด ซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ทั้งนี้ ดัชนี BDI (ช่วงปี 2528 – ปี 2546) ก่อนเกิดวิกฤตการณ์รอบล่าสุด อยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงระหว่างก่อนและระหว่างวิกฤตการณ์ (ช่วงปี 2528 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงระหว่างวิกฤตการณ์ (ช่วงปี 2547 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

ในปี 2559 มีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลยังคงสูญเสียสัดส่วนการส่งออกแร่เหล็กให้แก่ออสเตรเลีย โดยแร่เหล็กปริมาณ 1,024.71 ล้านตันที่จีนนำเข้าในระหว่างปี 2559 นั้นมาจากออสเตรเลียปริมาณ 640.14 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 32.5 ล้านตันหรือร้อยละ 5.35 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 607.64 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลปริมาณ 214.86 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 23.1 ล้านตันหรือร้อยละ 12.05 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 191.76 ล้านตัน) โปรดระลึกว่าการขนส่งในแง่ตัน-ไมล์ของบราซิลมากกว่าออสเตรเลียถึง 3.5 เท่า

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 626 ลำ คิดเป็นขนาด 48.25 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2559 และในช่วงเวลาเดียวกัน ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้อยู่ที่ 29.74 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 83 ลำ (14.13 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดปานาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 79 ลำ (5.79 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 34 ลำ (2.33 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 128 ลำ (5.32 ล้านเดทเวทตัน) และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 90 ลำ (2.17 ล้านเดทเวทตัน) ซึ่งจะถูกลดระวาง ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2560 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 57.72/19.47 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2560 และ 2561 หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 30 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2559 อยู่ที่ 29.74 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำซ้ำร้อยละ 50 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 789.27 ล้านเดทเวทตัน หรือหดตัวร้อยละ 0.14 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2561 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 783.43 ล้านเดทเวทตัน หรือหดตัวร้อยละ 0.74 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2560 ในที่สุด ปัญหาอุปทานมากเกินไปได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของวิกฤตการณ์การเงินโลกได้ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

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

**ประเทศอินเดีย** ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดเรือเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาดใหม่ๆ จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า

**ประเทศจีน** ได้พยายามคืนร่นกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 6.7 สำหรับปี 2559 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในอีกห้าปีข้างหน้าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 ต่อปี ในปี 2559 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 1,024.71 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 7.5 มากกว่าปริมาณ 953.37 ล้านตันเมื่อปี 2558 ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศ และค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 806.68 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปริมาณ 800.53 ล้านตันในปี 2558 จีนได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 255.67 ล้านตันในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.2 เมื่อเทียบกับปริมาณ 204.18 ล้านตันในปี 2558 หากนโยบายของทางการจีนที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีนจะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปัจจัยนี้อาจทำให้ ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลงในไตรมาสหนึ่ง ปี 2560 การนำเข้าถ่านหินขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลและราคาถ่านหินนำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตและการขนส่งถ่านหินในประเทศ ในประเทศที่ปัจจุบันผลิตและบริโภคถ่านหิน 3,900 ล้านตันต่อปีแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ ในการนำเข้าถ่านหินของจีนอาจมีผลกระทบ

อย่างมากในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ในปี 2559 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 6,476 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำ เฉลี่ยอยู่ที่ 4,503 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

**การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ** ในปี 2559 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไชส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 360 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,214 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไชส์ของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 6,847 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 31.32 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 596 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,236 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 5,865 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.95

#### ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

**เรือขนาดเคปไชส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,954 ลำ ขนาดระวางรวม 343.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 171 ลำ ขนาดระวางรวม 41.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 292 ลำ ขนาดระวางรวม 54.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.8 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,068 ลำ ขนาดระวางรวม 162.66 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 182 ลำ ขนาดระวางรวม 14.92 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 532 ลำ ขนาดระวางรวม 39.81 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.5 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 679 ลำ ขนาดระวางรวม 42.84 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 250 ลำ ขนาดระวางรวม 15.65 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 75 ลำ ขนาดระวางรวม 5.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.9 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,720 ลำ ขนาดระวางรวม 144.31 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 65 ลำ ขนาดระวางรวม 3.44 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 740 ลำ ขนาดระวางรวม 35.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.7 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดแฮนด์แม็กซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,650 ลำ ขนาดระวางรวม 57.72 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 253 ลำ ขนาดระวางรวม 9.43 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 222 ลำ ขนาดระวางรวม 7.61 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.2 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,896 ลำ ขนาดระวางรวม 39.58 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560) มีเรือจำนวน 29 ลำ ขนาดระวางรวม 0.59 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 797 ลำ ขนาดระวางรวม 17.62 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 44.5 ที่จะมีอายุเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 และเฉลี่ยในปีก่อนๆที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อในตลาด

ค่าระวางเรือสถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ (ณ วันที่รายงานนี้) รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 2 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบภายในไตรมาสแรก ปี 2561 ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาด เมื่อราคาคงตัวจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

### ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ จะต้องปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับสภาพตลาดที่น่าท้าทายได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

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

บริษัทฯ ยังคงเป็นบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่าย

สินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแฮนด์ไอซ์ จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และ 13 ลำในปี 2559) และบริษัทฯ จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำ ภายในสิ้นปี 2560 นอกจากนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2559 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดีของกองเรือของบริษัทฯ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินสำรองของผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นมีมูลค่าถึงเกือบ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และเนื่องจากมีจำนวนกรณีเรียกร้องค่าเสียหายที่น้อย ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางชบเซาเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2559 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2559 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆจึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็น



ความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้นเพื่อเป็นการรองรับการจำกัดค่ากำมะถันดังกล่าว โดยหลักบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นไปที่เรือส่งต่อใหม่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งจะช่วยสร้างความเย็นอันจะช่วยเพิ่มความหนืดของ MGO ไม่ให้เกินร้อยละ 0.1 ที่มีการใช้ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (ECA) นอกจากนี้ ก่อนที่จะปรับเปลี่ยนการจำกัดเป็นค่ากำมะถันเป็นร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ โดยการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubbers) ในเรือส่งต่อใหม่ดังกล่าว

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรือนับจากวันที่มีผลบังคับใช้นี้จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าวเป็นระยะๆ พร้อมกับการสำรวจพร้อมๆกับการต่ออายุใบรับรองจาก IOPP (อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ) ครั้งแรกหลังจากที่ 8 กันยายน 2560 ทั้งนี้ จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO อย่างไรก็ตาม Environmental Standards Division ของ the US Coast Guard (USCG) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างกันออกไปสำหรับเรือส่งต่อใหม่และเรือที่มีอยู่ในในปีที่ผ่านมาได้มีการเลื่อนการบังคับใช้ออกไปด้วยเหตุผลที่ว่ายังมีเรือมือบ่าบัดที่ได้รับการอนุมัติ อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปี USCG ได้อนุมัติการจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 3 ระบบและจะมีการอนุมัติเพิ่มมากขึ้นตามมาในปีนี้ ดังนั้น ขณะนี้ USCG ได้อนุญาตให้มีการขยายระยะเวลา 5 ปีสำหรับเรือที่จะต้องจัดการติดตั้งระบบในปี 2561 (กำหนดการเข้าต่อเรือแห่งในปี 2561) หากมีระบบทดแทน (ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือได้รับการอนุมัติโดย IMO แต่รอการอนุมัติจาก USCG) ถูกติดตั้ง ทั้งนี้ เรือส่งต่อใหม่ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ ซึ่งได้รับการยอมรับโดย USCG เป็นระบบทดแทน (AMS) เป็นที่กล่าวว่าเป็นระบบทดแทนเหล่านี้บนเรือของบริษัท ฯ จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ช่วงปลายปีนี้

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC วันที่ 7 มิถุนายน 2559 และ MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้สำหรับเรือชกของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ที่ได้ออกมาให้แก่เรือชกของไทยจะถูกแทนที่ด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล นี้ถือว่าเป็นการพัฒนาของอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทยทั่วโลกอันเนื่องมาจากความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบาง

ประเทศแต่ตอนนี้ได้รับการแก้ไขแล้ว

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทที่ซีกของสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

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

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้รับอนุญาตสาหรณพามาวิอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification ของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้สีป้องกันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มี

ส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ขี้อับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มข้นมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มข้นมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

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

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายน 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม the Manila amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่างๆมีความเข้มข้นมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก the Manila amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนถูกฝึกและมีใบรับรองดังตามที่ได้กำหนดไว้ก่อนที่อนุสัญญานี้จะถูกบังคับใช้

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากนี้หลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐานหลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามทันกับการพัฒนาล่าสุดในการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่ จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่างๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่นๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่าย

เดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดบบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ลึกซึ้งในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System "ECDIS") ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต่อเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือส่วนใหญ่ในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานแล้ว สำหรับเรือเก่าที่มีอยู่ในปัจจุบันจะมีการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ในปี 2561 เป็นต้นไป การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบต่างๆ ไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต นักเดินเรือที่จะใช้งานอุปกรณ์ ECDIS ในการเดินเรือจะต้องได้รับการฝึกอบรมที่ถูกต้อง และได้รับใบรับรองผ่านการฝึกอบรมมาแล้วก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้จริงบนเรือ

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะมีการปรับตัวเข้ากับการช่วยเหลือใหม่ในการเดินเรือซึ่งจะมาแทนที่วิธีการแบบดั้งเดิมของการเดินเรือ ในทำนองเดียวกันการใช้บังคับของ ECDIS และความสามารถในการใช้แผนภูมิอิเล็กทรอนิกส์เพื่อมาแทนที่แผนภูมิกระดาษแบบดั้งเดิมได้เป็นหนึ่งในการพัฒนาล่าสุดซึ่งมีความท้าทายที่สุดการใช้ อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย ความผิดพลาดใช้ อุปกรณ์ดังกล่าวในการเดินเรืออาจนำมาซึ่งความเสียหายอย่างร้ายแรง

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

ได้มีการออกแบบที่วางแนวความคิดเกี่ยวกับงานฝีมือเล็ก ๆ เพื่อความพยายามที่จะขจัดหรือลดความพยายามของมนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญบางคนในด้านการนำเครื่องจักรมาใช้แทนคนในการทำงานจินตนาการว่าในอีกยี่สิบปีข้างหน้าคนบนเรือทั้งหมดอาจจะไม่จำเป็น ด้วยการบรรจุอุปกรณ์อัตโนมัติบนเรือซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีชายฝั่ง แม้ว่าแนวคิดนี้ดูเหมือนว่าไม่สมจริงในปัจจุบัน ถ้าเมื่อใดที่การพัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นจริง มันก็จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจการภาครัฐ และใน

ชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะล่าช้ากว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไร ปัจจุบัน บริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ซึ่งมีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางแผนเซอร์บันอุปกรณ์ต่างๆที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือ โดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

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

ในกรณีที่ไม่มีกำบังที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แม้ในการดำเนินงานทั่วไปเพิ่มขึ้น อาจทำให้อุตสาหกรรมต้องประสบกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ (cyber-attack) ได้แก่ แผนการโจมตีซึ่งมีเป้าหมายที่ระบบสารสนเทศ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เพื่อที่จะแทรกแซงทำลาย หรือเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลของบริษัทและของเรือ

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ได้เพิ่มความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อน ตัวอย่างเช่น จากการติดไวรัสโทรจันด้วยการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือเพื่อทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือเพื่อหาแทรกแซงระบบควบคุมติดตามระยะไกลและสารสนเทศเครื่องหมายทางเรือ (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆในการเจาะระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS รวมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า เมื่อเร็วๆ นี้ หน่วยงาน USCG ได้แจ้งเตือนในเรื่องความปลอดภัยว่าระบบ GPS ที่เกิดขัดข้องเนื่องจากสัญญาณขาดหาย ทำให้การเดินเรือในบริเวณที่มีเรือแออัดต้องใช้วิธีอื่นในการระบุตำแหน่งจนสัญญาณ GPS กลับมาใช้ได้ดังเดิม เหตุการณ์เช่นนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรือจากการรบกวนหรือการที่สัญญาณ GPS ขัดข้อง และแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการทำ ความเข้าใจถึงผลกระทบที่อาจเกิดต่ออุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ การเชื่อในระบบการนำทาง GNSS อย่างมากและความเสี่ยงจาก

การโจมตีโดยอาชญากรไซเบอร์ได้ทำให้เห็นความสำคัญในการเรียนรู้มาตรการสำรองสำหรับการนำทางสำหรับการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรและพบว่า

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

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานการถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมากเมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau ได้รายงานการถูกโจรสลัดโจมตี 2 ครั้งในบริเวณอ่าวเอเดน แม้ว่าโจรสลัดไม่สามารถลงเรือได้สำเร็จ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบีย มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งใน

อ่าวกีนี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก ซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลบล้างภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่อง และจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 148 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

## บทสรุป

**อุปสงค์** - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2560 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงความตึงเครียดทางการเมือง การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่น้อยลง การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICS (ยกเว้นประเทศอินเดีย) และการทรงตัวของเศรษฐกิจยุโรป มาตรการการป้องกันการแข่งขันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากขึ้นที่ยังไม่ลดจำนวนลงเพียงพอ และปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2560 ซึ่งรวมไปถึงแผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป และคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.4 ถึง 2.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จีนนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นเนื่องจากเปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่คุณภาพสูงขึ้นซึ่งต้องใช้แร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศ และเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตประจำปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ เศรษฐกิจสหรัฐที่ดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลข



จีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงที่ช่วยให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆลดลงทำให้มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ค่าเงินที่อ่อนตัวลงของทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่นจะช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว การยกเลิกการห้ามการส่งออกแร่เหล็กและแร่อะลูมิเนียมของอินโดนีเซียซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในปี 2557 เราจะต้องดูว่าเงินจะเปลี่ยนกลับมาเข้าแร่ดังกล่าวจากอินโดนีเซียเช่นเดิมหรือไม่ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นเรือขนาดปานามาแมกซ์จะได้รับผลกระทบในเชิงลบในขณะที่เรืออัลตราแมกซ์และซูปราแมกซ์จะได้รับผลกระทบในเชิงบวกซึ่งโดยปกติจะขนส่งสินค้าเหล่านี้จากประเทศอินโดนีเซีย เวลาเท่านั้นจะบอกได้ว่าปี 2560 จะจบลงด้วยความประหลาดใจที่น่ายินดีหรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเรือเทกอง

**อุปทาน** – ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมาณร้อยละ 20.3 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 160.16 ล้านเดทเวทตัน) จะอายุเกิน 15 ปีในระหว่างปี 2560 ถึงสิ้นปี 2563 ซึ่งน่าจะถูกลดระวางเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้นซึ่งทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการปฏิบัติตาม ประกอบกับตลาดค่าระวางเรือที่ตกต่ำในปัจจุบัน

มีเรือสั่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 10.8 (ขนาดระวางรวม 85.22 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2563 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่ผู้ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้าอาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) โดยจะสูงกว่าอัตราเฉลี่ยในช่วงปี 2553 – 2557 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 35

**ด้านการเงิน** – ปี 2559 อาจกล่าวได้ว่าเป็น “ปีแห่งการซ่อมแซม” สำหรับบริษัทเดินเรือรวมถึงธนาคารต่างๆ ในขณะที่ธนาคารต่างๆ เลิกใช้นโยบายเดิม คือ “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” ซึ่งเป็นนโยบายที่ได้ใช้จนถึงปี 2558 โดยธนาคารได้เปลี่ยนมาใช้นโยบายบังคับหนี้แทนสำหรับ “หนี้ที่คาดว่าจะสูญ” เพื่อซ่อมแซมหนี้เงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือที่คาดว่าจะสูญ บริษัทเดินเรือต่างๆ ได้พยายามซ่อมแซมโครงสร้างเงินทุนของตนโดยการลดหนี้ และ/หรือ การเพิ่มเงินทุนซึ่งมีจำนวนลดลงอันมีสาเหตุมาจากการขาดทุนและการด้อยค่าของสินทรัพย์เป็นเวลาหลายปี นอกเหนือจากความจำเป็นในการซ่อมแซมโครงสร้างเงินทุนที่มีหนี้มากกว่าส่วนทุน เพื่อให้อยู่รอดเกือบทุกบริษัทเดินเรือหรืออย่างน้อยบริษัทเดินเรือต่างๆ ที่อยู่ในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ ได้พยายามค้นหาทางซ่อมแซมสภาพคล่องทางการเงิน โดยการระดมเงินสดเพื่อเสริมสภาพคล่องที่ขาดหายไปจากภาวะตลาดที่ตกต่ำ ซึ่งผลของความพยายามนี้ต่างแตกต่างกันไป กล่าวคือ ในขณะที่บางบริษัทสามารถเสริมสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างสำเร็จคล่องผ่านทางการเพิ่มทุน การออกหุ้นกู้ การขอสินเชื่อใหม่จากธนาคาร หรือการขายสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่สินทรัพย์หลัก มีบริษัทจำนวนมากประสบความล้มเหลวทำให้บริษัทเหล่านี้ต้องประกาศล้มละลายหรืออย่างน้อยต้องปรับปรุงโครงสร้างหนี้ซึ่งส่วนใหญ่ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นแทบจะไม่เหลือ ตัวเลขในการจัดหาแหล่งเงินทุนของอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือแสดงถึงความท้าทายและความยากลำบากซึ่งทำให้เกิดความล้มเหลวในการเสริมสภาพคล่องดังกล่าว กล่าวคือ ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2559 ธนาคารปล่อยเงินกู้จำนวนประมาณ 33 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับจำนวนประมาณ 49 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงเดียวกันของปี 2558 ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้สำหรับทั้งปี 2559 คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 43 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งลดลงร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับจำนวนเงินกู้เกือบ 70 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558! แม้ว่าจำนวนเงินกู้จะลดลงอย่างมาก แต่เงินกู้จากธนาคารยังมีสัดส่วนถึงร้อยละ 76 ของแหล่งเงินทุน

ทั้งหมดของอุตสาหกรรมในปี 2559 ซึ่งเป็นเครื่องแสดงถึงความยากลำบากในการจัดหาแหล่งเงินทุนจากแหล่งอื่นๆ เมื่อปี 2558 มีการออกหุ้นกู้มากกว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2551 เราคิดว่าเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดแล้ว ในการระดมทุนผ่านการออกหุ้นกู้ แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้นเมื่อได้เห็นจำนวนการออกหุ้นกู้ที่ประมาณ 4 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2559 นอกจากนั้น ในปี 2559 มีการระดมทุนผ่านตลาดทุนประมาณ 5.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 4.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ร้อยละ 30 อย่างไรก็ตาม ไม่ควรตีความว่าการระดมทุนผ่านตลาดทุนในปี 2559 ซึ่งมากกว่าปี 2558 ถึงร้อยละ 30 นั้นเป็นเครื่องแสดงว่าตลาดทุนนั้นสดใสแต่หากเป็นเครื่องแสดงว่าความตกต่ำใน อุตสาหกรรมเดินเรือได้บังคับให้บริษัทเดินเรือต่างๆ ต้องยอมรับทุกราคาและเงื่อนไขที่ยังมีทางทำให้สถานะเงิน สดและโครงสร้างเงินทุนของตนดีขึ้น แม้ว่ากรณีส่วนใหญ่จะทำให้ส่วนของผู้ออกหุ้นเดิมนั้นลดลง ดูเหมือนว่าปี 2559 เป็นปีที่นำพาภัยอย่างมากหรือมากที่สุดในการจัดหาแหล่งเงินทุน (ตัวเลขมาจากนิตยสาร Marine Money)

แม้ว่าจะได้เห็นสัญญาณการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือในช่วงปลายปี 2559 ต้นปี 2560 บริษัทฯ ไม่คาดว่าปี 2560 สถานการณ์การจัดหาแหล่งเงินทุนจะดีขึ้น จากการที่ธนาคารต่างๆ ยัง “ซอมแซม” หนี้เงินกู้ต่างๆ ไม่สำเร็จจุดวาง บริษัท เดินเรือต่างๆ อาจจะต้องเผชิญความท้าทายดังเช่นในปี 2559 และต้องหาทาง “ซอมแซม” สภาพคล่องทางการเงินของตน ด้วยวิธีเดียวกับที่เคยทำในปี 2559 ดังนั้น คาดว่าจะมีการผิมนัดชำระหนี้ การปรับปรุงโครงสร้างหนี้ และหากเลวร้ายที่สุด มีการล้มละลายมากขึ้น อย่างที่มีคำกล่าวไว้ว่า ผู้ที่เหมาะสมที่สุดเท่านั้นจึงจะอยู่รอด!

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ ในตลาดโดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงาน อย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของ บริษัทฯ ทุกคน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

---

(นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม)

กรรมการผู้จัดการ

---

(นายคุณฐู คาลี วาเดียม)

กรรมการ