ที่ 2553-011 วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2553

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง บททบทวนการดำเนินงาน ประจำปี 2552 ของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ปีที่แล้วรายงานจากคณะกรรมการได้เริ่มต้นด้วยคำกล่าวจากวรรณกรรมอมตะของชารลส์ ดิคเค่นส์ เรื่อง "A Tale of Two Cities" หรือ เรื่องเล่าสองนคร คือ "นับเป็นช่วงเวลาที่ดีที่สุด และเลวร้ายที่สุด" ในปี 2552 อาจกล่าวตามแวดวงชิพปิ้งที่ว่า ได้กล่าวคำอำลาแก่ Annus Horribilis หรือ ปีที่เลวร้ายไปแล้ว สถานการณ์ของตลาดเรือขนสินค้าแห้งเทกองกลับมีความสับสนอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ความชัดเจน หรือหากจะกล่าวให้ถูก คือการขาดความชัดเจนเกี่ยวกับเรือต่อใหม่ก่อให้เกิดข้อสงสัยมากมาย ณ วันนี้ยังไม่มีใครแน่ใจได้ว่าจะมีเรือสั่งต่อใหม่จำนวนเท่าใดที่สามารถสร้างเสร็จภายในระยะเวลาสองถึงสามปีข้างหน้า ความไม่สมดุลในระยะสั้นๆระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะมีความผันผวนไปตามช่วงเวลาที่เรือใหม่เข้าสู่กองเรือ ว่าสอดคล้องกับอุปสงค์หรือไม่จะเป็นตัวกำหนดจุดสูงสุดและต่ำสุดของดัชนีค่าระวางเรือ นอกเหนือจากความสับสนนี้แล้ว ยังมีความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำเล่าเกี่ยวกับมูลค่าสัญญารายปีของสินแร่เหล็ก ซึ่งส่งผลให้การวิเคราะห์ความต้องการใช้เรือในสมการอุปสงค์อุปทานดังกล่าวเป็นปัญหามากยิ่งขึ้น ความสับสนวุ่นวายเพิ่มสูงขึ้นอีกเมื่อบริษัทถลุงเหล็กขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของประเทศจีน เซ็นต์สัญญาค่าสินแร่เหล็กระยะยาวกับบริษัทรัฐวิสาหกิจของเวเนซูเอล่าเมื่อเดือนพฤศจิกายนปี 2552 สัญญาฉบับนี้จะส่งผลให้ประเทศจีนได้รับสินแร่เหล็กจากแหล่งผลิตที่หลากหลายมากขึ้น นอกจากนั้นราคายังถูกลงเนื่องจากกลไกทางด้านราคาที่ต่างไปจากการเซ็นต์สัญญารายปีแบบดั้งเดิม จากรายงานของนักวิจัยอาวุโสด้านนายหน้าเรือ ประเทศจีนมีความต้องการสินแร่เหล็กที่ไม่ถูกนับถึง 250 ล้านเมตริกตัน โดยคำนวณจากปริมาณสินแร่เหล็กที่ผลิตภายในประเทศบวกกับแร่เหล็กที่นำเข้าจากต่างประเทศ ลบด้วยปริมาณดังกล่าวจะได้ปริมาณเหล็กดิบที่ผลิตขึ้นในช่วงสิบเดือนแรกของปี 2552 สินแร่เหล็กจำนวน 250 ล้านเมตริกตันนี้ นับเป็น 'ไพ่ตายที่ซ่อนอยู่ในมือของผู้ซื้อ' ที่จะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดมูลค่าของสัญญาแร่เหล็กรายปีถ้ามีการเปิดเผยตัวเลขออกมา ซึ่งอาจทำให้ความต้องการใช้เรือดิ่งลดลงได้จนส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

เพื่ออธิบายให้เห็นภาพผลประกอบการของบริษัทฯที่ชัดเจน คณะกรรมการขอนำเสนอตัวเลขผลกำไรสุทธิ/ขาดทุนรายปีจาก รายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (Restated US Dollar Financial Statements) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
กำไรสุทธิ (ล้านเหรียญ)	(0.48)	24.79	110.10	154.22	92.63	96.48	148.14	88.09
กำลังกองเรือ(จำนวนเรือโดยเฉลี่ย)	29.22	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79
กำไรสุทธิ ต่อ ลำเรือ (ล้านเหรียญ)	-0.02	0.87	2.47	2.92	1.72	2.15	3.36	2.69

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2552 ถ้าพิจารณาโดยเปรียบเทียบกับยอดการขาดทุนรวมจำนวน 11 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ของบริษัทเดินเรือทั้งสิ้น 22 บริษัท (บริษัทมหาชน 16 บริษัท และบริษัทเอกชน 6 บริษัท) ในกลุ่มบริษัทเรือตู้ ในช่วงเวลาเพียงเก้าเดือนในปี 2552 โดยบริษัทในกลุ่มเรือบรรทุกน้ำมันและของเหลว และกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองก็ประสบภาวะขาดทุนในอัตราที่น้อยกว่าเพียงเล็กน้อย เมื่อพิจารณาในแง่นี้แล้ว ถือว่าผลประกอบการของบริษัทฯ เรานั้นเป็นดั่งประภาคารที่ส่องสว่างอยู่ท่ามกลางความมืดมิดและสิ้นหวังที่อยู่รายรอบเลยทีเดียว

รางวัลและเกียรติยศที่ได้รับ

ปี 2552 นับเป็นครั้งที่สอง (ครั้งแรกคือปี 2549) ที่กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในผู้บริหารเพียงไม่กี่คนที่ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลผู้บริหารยอดเยี่ยมแห่งปี (Best CEO Award) โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ปี 2552 จากผลการสำรวจในด้านการจัดการบรรษัทภิบาลของบริษัทต่างๆที่จัดขึ้นโดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือน ธันวาคม 2552/มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้รับการโหวต ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” ในประเทศไทย

บริษัทฯ ยังได้รับรางวัลผู้บริหารยอดเยี่ยมแห่งปี ในกลุ่มบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง จากสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Securities Analysts Association of Thailand)

นิตยสาร The Marine Money เดือนมิถุนายน 2552 ฉบับ “จัดอันดับ” ได้จัดให้พีเอสแอลเป็นบริษัทฯ เดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยพิจารณาจากตัวเลขทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2551 วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของยอดรวมของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่างดังนี้: ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), กำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value)

งานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เป็นส่วนงานที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างมาก ดังนั้นกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ จึงได้เป็นผู้ดูแลจัดการด้วยตนเองในส่วนของนักลงทุนสัมพันธ์ในการให้ข้อมูลข่าวสารและบทความต่างๆ แก่นักวิเคราะห์และผู้สื่อข่าว จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านบรรษัทภิบาล โดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือน ธันวาคม 2552/มกราคม 2553 ได้คัดเลือกกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ สำหรับรางวัล “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” จากประเทศไทย เป็นปีที่สองติดต่อกัน นอกจากนั้นเรายังได้กรรมการด้านการเงิน (CFO) และพนักงานอาวุโสอีกสองท่านของบริษัทมาร่วมดูแลงานในส่วนนี้อีกด้วย นอกจากนี้ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้เข้าร่วมงาน Road Show ต่างๆรวมทั้งได้เข้าร่วมงาน SET Opportunity Days ทั้ง 4 ครั้งในแต่ละไตรมาสในปี 2552 บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะดำเนินการสานต่องานส่วนสำคัญนี้ในแผนงานนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2553 และปีต่อๆ ไป ได้อย่างต่อเนื่อง

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ คือ 6,408.88 ล้านบาท (ปี 2551: 8,649.65 ล้านบาท) และมีผลกำไรสุทธิเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,047.06 ล้านบาท (ปี 2551: 4,938.59 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้เพิ่มขึ้นเป็น 17,136.36 ล้านบาท (ปี 2551: 16,177.45 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ แม้จะมีการขายเรือไป 20 ลำในระหว่างปี ยังคงเพิ่มขึ้นเป็น 22,140.13 ล้านบาท (ปี 2551: 17,960.53 ล้านบาท) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายเงินล่วงหน้าจำนวน 3,088.76 ล้านบาท สำหรับเรือสั่งต่อใหม่และกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3,048.97 ล้านบาท ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 43.63 ล้านบาท (ปี 2551 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 61.13 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 45.54 ล้านบาท (ปี 2551 จำนวน 21.37 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ย 13,459 ดอลล่าร์ต่อวันต่อลำ เมื่อเปรียบเทียบกับ 16,489 ดอลล่าร์ต่อวันต่อลำ ของปี 2551 รายได้รวม(ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ต่ำกว่าปีที่

แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนวันเดินเรือ ซึ่งเป็นผลจากการขายเรือเก่าและส่งมอบเรือจำนวน 20 ลำจากกองเรือของบริษัทฯ รวมถึงรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือของปี 2552 ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 11 ด้วย เนื่องจากการลดลงของจำนวนวันที่มีการเดินเรือในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.18 วันต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 18 ปีในปี 2552 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯมีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2552 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 2,078.74 ล้านบาทไปในปี 2552

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 16 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536 จนถึงวันพุธที่ 16 กันยายน 2552 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.30 บาทต่อหุ้น หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 16 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.12 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก !! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัท

บริษัทฯ มีกองเรือเมื่อสิ้นปี 2552 อยู่ที่ 25 ลำ และมีขนาดระวางบรรทุกรวมที่ 631,070 เดตเวทตัน นั่นคือ โดยเฉลี่ย 25,243 เดตเวทตัน ต่อลำเรือ และมีอายุเฉลี่ยกองเรือเท่ากับ 17 ปี ส่วนเรื่องการสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ตามแผนการลดอายุกองเรือของบริษัทนั้น ได้รายงานรายละเอียดไปแล้วในรายงานประจำปี2550 ในธุรกิจเดินเรือต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีความเสี่ยงสูงตามจำนวนเงินที่นำมาลงทุนด้วย นอกจากนี้ยังมีลักษณะเฉพาะที่ไม่สามารถคาดเดาได้และเปลี่ยนแปลงอย่างสุดขั้วอยู่ตลอด ดังนั้นจังหวะเวลาที่ต้องตัดสินใจในการซื้อสินทรัพย์ครั้งใดนั้นถือว่าเป็นการตัดสินใจที่สำคัญที่สุดทีเดียว

ในส่วนของการดำเนินตามแผนที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ได้ทำการขายเรือเก่าที่สุดของบริษัทฯ จำนวน 21 ลำ จากจำนวนเรือเก่าทั้งสิ้น 25 ลำ และบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะขายเรือที่เหลือทั้ง 4 ลำออกไป ก่อนจบไตรมาสแรกของปี 2553 เมื่อสัญญาให้เช่าเรือปัจจุบันของเรือเหล่านั้นหมดลง นับเป็นการเสร็จสิ้นขั้นตอนแรกของแผนการลดอายุกองเรือ การซื้อเรือ รจเรข นารี (Rojarek Naree) เรือขนาด 29,870 เดตเวทตัน สร้างปี 2548 ในประเทศญี่ปุ่น นับเป็นการก้าวสู่ขั้นตอนต่อไปของแผนการลดอายุกองเรือ โดยการแทนที่เรือเก่าที่ถูกขายไป ด้วยเรือที่มีอายุน้อย มีขนาดใหญ่กว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่าเดิมและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า จากตลาดเรือมือสอง แผนการนี้จะเป็นชิ้นส่วนสุดท้ายที่จะต่อลงไปในภาพปริศนาตัวต่อ และส่งผลให้บริษัทฯ มีความได้เปรียบทางธุรกิจในอนาคตสืบไป บริษัทฯ จำเป็นต้อง

ทดแทนกองเรือให้สำเร็จด้วยการซื้อเรือจำนวน 24 ลำ จากตลาดเรือมือสอง สำหรับองค์กรส่วนใหญ่แล้วแผนปฏิบัตินี้นับเป็นความท้าทายอย่างใหญ่หลวง แต่ในกรณีของบริษัทฯ นั้นนับว่าต่างจากองค์กรอื่น หากท่านผู้ถือหุ้นนึกย้อนไปในช่วงระหว่างเดือนกันยายน ปี 2546 และเดือนกันยายน ปี 2547 บริษัทฯ มีกองเรือเพิ่มจาก 28 ลำ เป็น 52 ลำ โดยทำการซื้อเรือจำนวน 24 ลำ จากตลาดเรือมือสอง ในระยะเวลาเพียง 12 เดือน โดยเป็นการดำเนินการในขณะที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือเพิ่งเริ่มเข้าสู่ยุคทอง ดังนั้นนับว่าบริษัทฯ ได้จัดโครงการทดแทนกองเรือ/จัดซื้อในช่วงขาขึ้น ครั้งนี้ก็เช่นกัน บริษัทฯ มีแผนงานที่จะจัดซื้อเรือมือสองจำนวน 24 ลำ ในขณะที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือมีค่าดัชนีบอลติค (BDI) อยู่ระหว่าง 1,000 ถึง 3,500 จุด สถานการณ์ของตลาดที่คาดไว้ ณ ปัจจุบัน จนถึงสิ้นปี 2553 นับเป็นสถานการณ์ที่ง่ายต่อโครงการจัดซื้อ/การทดแทนกองเรือมากกว่าตลาดในช่วงขาขึ้น ตราบใดที่ยังมีเรือมือสองให้ซื้อขายอยู่ในตลาด การจัดซื้อเรือเพื่อทดแทนจึงไม่น่าเป็นปัญหาแต่อย่างใด บริษัทฯ ได้รับข้อเสนอการขายเรือมือสองอายุน้อยทุกวัน หากเพียงแค่บริษัทฯ ยอมรับราคาที่ผู้ขายเรียกร้องโดยไม่ต้องรอเวลาอีก บริษัทฯ ก็สามารถจบโครงการทดแทนกองเรือจากตลาดเรือมือสองได้ภายในเวลาน้อยกว่า 3 ถึง 6 เดือนเท่านั้น ! เพียงแต่บริษัทฯ คาดการณ์ว่าราคาของเรือจะตกลงกว่าราคาในปัจจุบัน จึงได้ชะลอการตัดสินใจไว้ก่อน เนื่องจากสถานการณ์ของธุรกิจการต่อเรือและการสนับสนุนเงินลงทุนในการซื้อขายเรือกำลังอยู่ในช่วงสับสน โดยด้านหนึ่งเกิดการขาดสภาพคล่องทางการเงิน และอีกด้านหนึ่งไม่มีบริษัทใดต้องการเรือต่อใหม่ที่พวกเขาได้ทำการสั่งจองไว้ ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถทำข้อตกลงกับผู้ขายเรือมือสองที่มีอำนาจการต่อรองน้อย หรือเจ้าของเรือต่อใหม่ที่มีปัญหาขาดสภาพคล่อง เพื่อการดำเนินการตามโครงการทดแทนกองเรือให้สำเร็จ

เมื่อใดที่การทดแทนกองเรือได้สำเร็จลง เราเชื่อมั่นว่าบริษัทจะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจ ไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทดแทนกองเรือเก่าของบริษัทฯ ด้วยราคาที่อยู่ในระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ดังนั้นบริษัทฯ จะทำการเสาะหาโอกาสที่ดีในการทดแทนกองเรือ โดยต้องการมียอดกองเรือต่อปีให้อยู่ในระหว่าง 50 ถึง 70 ลำ ในระยะเวลาสองถึงสามปีนี้

บทสรุปของปี 2552

ปี 2552 ได้เริ่มต้นด้วยสถานการณ์วิกฤตการเงินทั่วโลกที่กำลังรุนแรงสุดขีด วาณิชธนกิจใหญ่อย่างเลห์แมนบราเธอร์สที่ได้ล้มละลายลง ทำให้เกิดภาวะชะงักงันของระบบการเงินการธนาคารทั่วโลกตามมา ประหนึ่งกับคนที่หัวใจกำลังล้มเหลว ธนาคารต่างปฏิเสธการให้เงินกู้ต่อกัน ทำให้การปล่อยสินเชื่อให้บริษัทต่างๆต้องหยุดชะงัก เมื่อถึงเดือนกุมภาพันธ์วิกฤตการเงินก็ได้ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเกิดภาวะถดถอยอย่างรุนแรง โดยระบบการเงิน

สำหรับการค้าระหว่างประเทศได้พังทลายลง เกิดสภาวะวิกฤติล่อแหลมทำให้รำลึกถึงภาวะตกต่ำของเศรษฐกิจโลกอย่างรุนแรงครั้งใหญ่เมื่อช่วงทศวรรษ ค.ศ. 1930 ธนาคารกลางของประเทศต่างๆต้องทุ่มเม็ดเงินมหาศาลเพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับธนาคาร และรัฐบาลของประเทศต่างๆต้องดำเนินนโยบายขาดดุลทางการคลังอย่างมโหฬารเพื่อสูบฉีดเม็ดเงินลงไปกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของตนให้ฟื้น การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ตกต่ำลงจนถึงจุดต่ำสุดช่วงเดือนกุมภาพันธ์และเดือนมีนาคม ธุรกิจขนส่งสินค้าแห้งเทกองได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินนี้ เป็นปีที่เรียกว่าเลวร้ายที่สุดเท่าที่จำได้ อย่างไรก็ตามความต้องการนำเข้าสินค้าอย่างยิ่งยวดของประเทศจีนจากแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนด้วยเม็ดเงินถึง 586 พันล้านดอลลาร์สหรัฐได้เข้ามาเป็นเหมือนตัวช่วยสุดท้ายเพียงสิ่งเดียวที่พยุงธุรกิจขนส่งสินค้าแห้งไม่ให้ต้องจมน้ำลงตลอดช่วงเวลาเกือบตลอดทั้งปีที่ผ่านมา และทำให้อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าได้เริ่มฟื้นตัวขึ้น ในด้านของสินเชื่อเพื่อการต่อเรือใหม่สำหรับปี 2552 แล้ว กล่าวได้ว่าเป็นปีแห่งความเชื่องช้าและนิ่งเฉย ทำให้ปัญหาใหญ่ของเรือที่กำลังต่อใหม่ที่มีจำนวนล้นตลาดและยังขาดแคลนแหล่งเงินทุนจะยังคงเป็นอยู่ต่อไปในปี 2553 และยังคงเป็นอะไรที่ยากต่อการตัดสินใจแก้ไข ทั้งเจ้าของเรือ นายธนาคาร และเจ้าของอู่ต่อเรือ ต่างก็ได้เข้าสู่ภาวะนิ่งเครียดได้แต่รอดูสถานการณ์ ไม่สามารถยอมรับกับราคาตลาดที่ตกต่ำลงของเรือที่กำลังต่อใหม่ นายธนาคารต่างมีอาการกลืนไม่เข้าคายไม่ออกไม่อยากจะต้องบังคับลูกหนี้ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการกู้ยืม ที่ลูกหนี้ได้ผิดเงื่อนไขจากการที่มูลค่าของหลักประกัน(เรือ)ลดลงต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพราะว่าถ้าทำเช่นนั้นแล้วก็จะเป็นการทำลายเจ้าของเรือที่เป็นลูกหนี้จนไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปเพื่อชำระคืนหนี้ได้ ดังนั้นความหวังเดียวที่เหลืออยู่ก็คือ การเฝ้ารอ ที่น่าจะเป็นกลยุทธ์ที่ดีที่สุด และจะเริ่มมีการตีราคาเรือที่กำลังต่อใหม่เมื่อสภาพตลาดเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น การเฝ้ารอนี้ได้ส่งผลให้โอกาสที่จะได้รู้ถึงจุดต่ำสุดของราคาตลาดเรือต้องมาหยุดชะงักลง วิธีการ “เฝ้ารอและภาวนา” นี้ได้เริ่มเห็นผลจากการที่ดัชนีค่าระวางเรือ(BDI) ได้ดีดตัวเพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งกว่าที่คาดการณ์ ดังนั้นเมื่อมองย้อนกลับไป การชะลอยับยั้ง การตัดสินใจที่ยากลำบากดังกล่าวจึงกลับกลายเป็นการตัดสินใจที่สุดฉลาด

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลศุลกากรเบื้องต้นมีปริมาณมากถึง 628 ล้านตัน เป็นสถิติใหม่ที่น่าประทับใจสำหรับปี 2552 ซึ่งได้เพิ่มขึ้นมากกว่า 41.5% เมื่อเทียบกับตัวเลข 444 ล้านตันของปี 2551 เป็นที่คาดการณ์ว่าตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กมายังประเทศจีนในปี 2553 น่าจะสูงถึง 675+ ล้านตัน ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2553 ได้เพิ่มสู่ระดับ 566 ล้านตันซึ่งมากกว่าตัวเลข 500 ล้านตันที่สูงมากเป็นประวัติการณ์อยู่แล้วของปี 2551 อยู่ถึง 14 % สำหรับปี 2552 ตัวเลขการผลิตเหล็กของจีนคาดว่าจะสูงแตะระดับ 640 ล้านตัน ถ่าน

หินถือว่าเป็นแหล่งพลังงานมากถึง 80% ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ซึ่งสมัยก่อนจีนมีถ่านหินที่มากเพียงพอกับความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว เพราะจีนได้มีการนำเข้าถ่านหินประมาณ 120 ล้านตันในปี 2552 และตัวเลขนี้อาจเพิ่มสูงขึ้นถึง 150+ ล้านตันในปี 2553 และมากขึ้นไปอีกในปีต่อๆไป

ดัชนีค่าระวางเรือ(BDI) เมื่อสิ้นปี 2552 อยู่ที่ระดับ 3,005 จุด สูงขึ้นกว่าตัวเลขดัชนีเมื่อต้นปีซึ่งอยู่ที่ 773 จุด ประมาณ 390% และในระหว่างปีได้ดีดตัวขึ้นสูงสองครั้ง ครั้งแรกที่ระดับ 4,291 จุด เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 และอีกครั้งที่ระดับ 4,661 จุด เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 เหตุผลสำคัญที่ทำให้ดัชนีมีความแข็งแกร่งขึ้นสามารถอธิบายได้จากการเพิ่มขึ้นอย่างสูงในการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน (สูงขึ้นกว่าปี 2551 ประมาณ 42%) ทำให้เกิดการขาดแคลนเรือสำหรับขนส่งเนื่องจากเรือจำนวนมากต้องมารอเพื่อเข้าเมืองท่า (เมื่อถึงสิ้นปี 2552 ตัวเลขจำนวนเรือที่ต้องจอดทอดสมอเพื่อรอเทียบท่าเรือต่างๆในโลกได้สูงขึ้นเป็นประวัติการณ์โดยมีจำนวนเรือเกือบ 8% ของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองทั้งหมดของโลกที่ต้องจอดเรือรอ) โดยเฉพาะเรือขนาดเคปไซส์ ประกอบกับการนำเข้าถ่านหินเกือบ 100 ล้านตัน ของจีนจากที่เคยเป็นผู้ส่งออกกลายมาเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ ทำให้ระยะทางการขนส่งสินค้าน้ำหนัก 1 ตัน (ตัน-ไมล์) มีระยะทางที่ไกลมากขึ้น (นั่นคือใช้เวลามากขึ้นในการขนส่งทำให้เรือขาดตลาดมากขึ้น) จึงกลายเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยเพิ่มดัชนีค่าระวางเรือ และเหตุผลประการสุดท้ายที่ทำให้ดัชนีค่าระวางเรือสูงขึ้นก็คือภาวะชะงักงันของระบบการเงินสำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ทำให้การเสียสมดุลระหว่างความต้องการใช้เรือและปริมาณเรือที่มีอยู่ได้เพิ่มมากขึ้น นำไปสู่ความต้องการใช้เรือในการขนส่ง ณ ขณะนั้นมีน้อยกว่าความต้องการที่แท้จริง และเมื่อภาวะชะงักงันของระบบการเงินคลี่คลาย ความต้องการใช้เรือจึงกลับมีมากขึ้น จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายที่ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้ได้ นอกจากนี้เราต้องไม่ลืมที่จะกล่าวถึงอีกปัจจัยหนึ่งนั่นก็คือการส่งมอบเรือที่ต่อใหม่จากอู่เรือที่ล่าช้ากว่าที่คาดการณ์กันไว้ทำให้ปริมาณกองเรือในตลาดไม่เพิ่มมากขึ้นจึงส่งผลดีต่อดัชนีค่าระวางเรือด้วยเช่นกัน

ดัชนีค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของปี 2552 อยู่ที่ 2,617จุด ซึ่งลดลง 41% เมื่อเทียบกับปี 2551 ที่ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 6,390 จุด เพื่อให้เห็นภาพรวมมากขึ้น จึงขอย้อนไปดูค่าเฉลี่ยของดัชนีในอดีต จะเห็นว่าระหว่างปี 2528-2546 ก่อนที่ดัชนีจะเข้าสู่ภาวะกระทิง(พุ่งสูงขึ้น) ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 1,358จุด ถ้ารวมเอาช่วงภาวะกระทิงเข้าไปด้วย คือช่วงปี 2528-2552 ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 2,109จุด และถ้าดูช่วงภาวะกระทิงระหว่างปี 2547-2552 ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4,514 จุด เมื่อดัชนีค่าระวางเรือมีความผันผวนไม่แน่นอนมากขึ้น สัญญาเช่าเรือระยะยาวจึงไม่ได้มีความแน่นอนไปกว่า

ลายเซ็นของผู้เช่าเรือ ผู้เช่ารายใหญ่หลายรายจึงไม่อยากที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงตามสัญญาเช่าเรือและได้พยายามใช้ทุกช่องทาง ทั้งที่ถูกต้องตามหลักกฎหมาย และไม่ถูกต้องตามหลักกฎหมายหรือหลักจรรยา ในการที่จะดิ้นให้ตัวเองหลุดพ้นจากพันธะตามข้อสัญญา แต่เป็นเพราะดัชนีค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งอย่างไม่คาดคิดตลอดปี 2552 ที่ผ่านมาที่ช่วยทำให้การล้มละลายของบริษัทเรือและผู้เช่าเรือที่คาดการณ์กันว่าจะมีมากนั้นมีไม่มากอย่างที่คิด เราคาดว่าปี 2553 และอาจรวมถึงปี 2554 จะไม่ราบรื่นนัก และอาจจะมีหลายบริษัทที่ต้องล้มละลายเมื่อเวลาผ่านไป การจะพูดถึงธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลว่าเป็นอะไรที่ต้อง "คาดหวังในสิ่งที่ไม่คาดฝัน" อาจจะไม่เหมาะอีกต่อไป แต่ถ้าจะพูดว่าต้อง "คาดหวังในสิ่งที่คาดฝันได้" ในช่วงสองปีข้างหน้าจึงน่าจะเป็นอะไรที่อธิบายถึงอนาคตได้ถูกต้องมากกว่า

นโยบายของบริษัทเราในการทำสัญญาปล่อยเช่าเรือของบริษัทให้เป็นการเช่าแบบมีระยะเวลายาวๆ ณ อัตราค่าเช่าที่ค่อนข้างสูง ได้รับการพิสูจน์อีกครั้งหนึ่งแล้วว่าเป็นนโยบายที่ถูกต้องทีเดียว รายได้ต่อวันต่อลำของปี 2552 สำหรับเรือของเรายังคงสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายของเราในการที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลง(ตกลง)อย่างฉับพลันของรายได้ ซึ่งอาจจะเป็นเช่นนั้นไปแล้วหากเราปล่อยเช่าเรือให้เป็นไปตามดัชนีค่าระวางเรือ(BDI) สำหรับปี 2552 เราได้คำนวณรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 13,459 เหรียญสหรัฐ ซึ่งน้อยกว่าที่เราคาดการณ์ที่ 14,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำไปเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยของปีที่ผ่านๆมาก่อนปี 2551 เช่นปี 2550 รายได้อยู่ที่ 13,147 เหรียญต่อวัน ปี 2549 รายได้ 11,387 เหรียญต่อวัน ก็จะเห็นได้ว่ารายได้เฉลี่ยของปี 2552 ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ

ทิศทางอุตสาหกรรมเดินเรือทะเล

การปลดระวางเรือเริ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงต้นปี แต่กลับแผ่วลงในช่วงปลายปี ด้วยจำนวนเรือทั้งหมด 227 ลำที่ถูกปลดระวาง มีเรือใหม่เข้ามา 134 ลำ สู่กองเรือโลก ส่งผลให้มีเรือลดลง 93 ลำ หรือ -2.9% ของกองเรือโลก โดยลดจากจำนวนเรือทั้งสิ้น 3,219 ลำ เป็น 3,126 ลำ ในขนาดเรือของบริษัทฯ (10-30,000 เดตเวทตัน) ในช่วงปี 2552 โดยเหตุผลที่อัตราการปลดระวางเรือลดลงอย่างฮวบฮาบในช่วงครึ่งหลังของปีเป็นเพราะความแข็งแกร่งต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือ แต่เป็นไปไม่ได้ที่จะหลีกหนีจากบทสรุปที่ว่า เมื่อมีเรือที่มีอายุมากเพิ่มขึ้นเรื่อยๆและเมื่ออัตราค่าระวางเรือร่วงลงสู่ระดับต่ำ ก็จะส่งนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของอัตราการปลดระวางเรือในอนาคตอันใกล้

เรือใหม่จำนวนมากที่คาดว่าจะส่งมอบในปี 2553

เรือขนาดเคป์ไซส์ (90,000+ เดตเวทตัน**)** มีเรือ 415 ลำ หรือ 40.2% ของกองเรือนี้ทั้งหมดจะถูกส่งมอบในปี 2553 ส่วนอีก 299 ลำ หรือ 28.9% จะส่งมอบในปี 2554 และอีก 143 ลำ หรือ 13.8% ในปี 2555 และที่เหลืออีก 40 ลำ หรือ 3.9% จะถูกส่งมอบในปี 2556 และมี เรือ 239 ลำ หรือ 23.1% จะมีอายุมากกว่า 22 ปี ในปี 2556 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรือขนาดปานาแมกซ์ (50-90,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 230 ลำ หรือ 14.8% ของกองเรือนี้ที่มีอยู่จะถูกส่งมอบระหว่างปี 2553 ส่วนเรืออีก 194 ลำ หรือ 12.5% ทำสัญญาว่าจะส่งมอบในปี 2554 อีก 96 ลำ หรือ 6.2% ทำสัญญาส่งมอบในปี 2555 ที่เหลืออีก 28 ลำ หรือ 1.8% จะถูกส่งมอบในปี 2556 แต่ยังดีที่ในส่วนเรือขนาดปานาแมกซ์นี้มี 367 ลำ หรือ 23.6% ของกองเรือ ที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปี ในปี 2556 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2553 ถึงปี 2556 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลขึ้นกับกองเรือที่เข้ามาใหม่และทำให้อัตราค่าระวางฟื้นตัวได้ในอนาคตอันใกล้

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40-60,000 เดตเวทตัน) เรือ 464 ลำ หรือ 24.9% ของกองเรือที่มีจะส่งมอบในปี 2553 อีก 274 ลำ หรือ 14.7% จะถูกส่งมอบในปี 2554 ส่วน 88 ลำ หรือ 4.7% จะส่งมอบในปี 2555 อีก 9 ลำที่เหลือ หรือ 0.5% จะตามมาในปี 2556 ในส่วนนี้ 378 ลำ หรือ 20.3% จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ภายในปี 2556 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำสุดที่เคยเกิดขึ้นมา

เรือขนาดแฮนดี้แมกซ์ (30-40,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 322 ลำ หรือ 33.4% ของกองเรือปัจจุบันจะถูกส่งมอบในปี 2553 อีก 238 ลำ หรือ 24.7% ส่งมอบในปี 2554 อีก 109 ลำ หรือ 11.3% ในปี 2555 ส่วนอีก 8 ลำ หรือ 0.8% จะถูกส่งมอบในปี 2556 ในส่วนนี้ เรือ 534 ลำ หรือ 55.3% จะมีอายุ เกิน 25 ปีภายในปี 2556 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (10-30,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 285 ลำ หรือ 9.1% ของกองเรือนี้จะถูกส่งมอบในปี 2553 อีก 118 ลำ หรือ 3.8% จะส่งมอบในปี 2554 ส่วนอีก 27 ลำ หรือ 0.9% ส่งมอบในปี 2555 ที่เหลืออีก 2 ลำ หรือ 0.1% จะส่งมอบในปี 2556 โดยที่จะมีเรือ 1,555 ลำ หรือ 49.7% มีอายุมากกว่า 27 ปี ภายในปี 2556 และคาดว่าน่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน การที่มีเรืออายุมากอยู่จำนวนมาก จึงทำให้สมการอุปสงค์ อุปทานดูจะแข็งแกร่งที่สุดในส่วนของเรือขนาดอเนกประสงค์ขนาดเล็กนี้ ซึ่งเป็นขนาดที่บริษัทฯ ดำเนินงานอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง

ขณะที่ท่านผู้ถือหุ้นอ่านตัวเลขที่กล่าวมาในข้างต้น โปรดระลึกถึงว่า **การเลื่อนการส่งมอบเรือออกไป** ในปี 2551 นั้นมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 28.4% และเพิ่มขึ้นเป็น 47% ในปี 2552 ตอนนี้อาจไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าตัวเลขจะเป็นเช่นไรในปี 2553 แต่บริษัทฯ จะไม่ประหลาดใจหากตัวเลขจะข้ามผ่าน 50% อย่างง่ายดาย

สถานภาพการแข่งขันของเราในอุตสาหกรรมเดินเรือทะเล

บริษัทฯ มีเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก 24 ลำ และที่สั่งต่อใหม่อีก 18 ลำ และเงินลงทุน 500 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่มีอยู่ สำหรับการจัดซื้อเรือมือสอง 25 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทฯ ที่ใหญ่ที่สุดในส่วนนี้ของตลาด ที่มีจำนวนเรือที่สั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในกลุ่มนี้มีลักษณะกระจัดกระจายอย่างมาก แต่ชื่อของบริษัทฯ ได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง ดังนั้นลูกค้าจะนึกถึงและต้องการที่จะใช้บริการเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กของบริษัทฯ ก่อนที่จะไปใช้บริการกับเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนของบริษัทฯ ที่จะหาเรือมาทดแทนเรือที่เก่าที่สุด 25 ลำ ของกองเรือที่มีอยู่ ปัจจุบันเรือเก่าได้ถูกขายไปแล้ว 21 ลำ ส่วนอีก 4 ลำที่เหลือมีเป้าหมายที่จะขายออกไปก่อนจบไตรมาศที่ 1 ของปี 2553 และจะถูกทดแทนด้วยเรือที่อายุน้อยกว่า ขนาดใหญ่กว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่าและประหยัดมากกว่า จากตลาดเรือมือสองณ ราคาที่น่าถือได้ว่าเป็นราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะทำให้สถานะการแข่งขันของบริษัทฯ ดีกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทฯ อื่นๆ ซึ่งอาจซื้อเรือมือสองในช่วง 4 ถึง 5 ปีที่ผ่านมาด้วยราคาที่แพงมากเป็นประวัติการณ์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเรากำลังเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่ขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วในปี 2551 สู่ระดับต่ำที่สุดในรอบ 20 ปี ในขณะที่ปี 2552 เริ่มกลายเป็นปีแห่งความผันผวนของค่าระวาง บริษัทเรือส่วนใหญ่ที่มีความรอบคอบและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล และมีเงินสดคงเหลือมากในกระเป๋าก็น่าจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ ซึ่งอาจทำได้โดยการซื้อเรือมือสองอย่างระมัดระวังในช่วงที่ราคาเรือลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยผ่านการควบรวมกิจการและการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นสิ่งที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่ามันจะช่วยทำให้ทุกฝ่ายในอุตสาหกรรมนี้ดีขึ้น แม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องในปี 2552 แต่การที่ตลาดค่าระวางทั่วโลกได้ร่วงต่ำลงอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในปี 2551 ก็ได้ทำให้เกิดปรากฏการณ์การอ่อนตัวลง(ซึ่งเป็นผลดี) ของค่าใช้จ่ายบางรายการในปี 2552 ซึ่งเราคาดว่าค่าใช้จ่ายที่ลดลงเหล่านี้จะยังคงเป็นอยู่ต่อไปอีกระยะหนึ่งในปี 2553 ค่าใช้จ่ายที่สำคัญเช่น ค่านำเรือเข้าอู่แห้ง ค่าตรวจสอบสภาพเรือ ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่เรือ ตลอดปี 2552 ได้ลดลงพอประมาณสำหรับอุตสาหกรรมโดยรวม โดยค่าใช้จ่ายที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดคือค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอู่แห้งและค่าซ่อมแซมเรือ อู่ซ่อมเรือต่างๆมีจำนวนเรือที่เข้ามาใช้บริการลดน้อยลง ทำให้บริษัทเรือแทบไม่ต้องเสียเวลาในการที่เรือจะต้องจอดรอซ่อมเลย นอกจากนี้ราคาเหล็กที่ลดต่ำลงก็ช่วยทำให้ค่าซ่อมแซมตัวเรือลดต่ำลงด้วยเช่นกัน เราคาดว่าสถานการณ์นี้จะยังคงเป็นอยู่ต่อไปเป็นเวลาอย่างน้อยตลอดครึ่งแรกของปี 2553

ราคาน้ำมันหล่อลื่นยังคงทรงตัวในปี 2552 โดยซัพพลายเออร์ต้องเผชิญต่อแรงกดดันในการลดราคาน้ำมันหล่อลื่นในช่วงสถานการณ์วิกฤติของเศรษฐกิจโลก แต่ซัพพลายเออร์ต่างๆได้เริ่มมีการขอเพิ่มราคาจำหน่ายของปี 2553 กันบ้างแล้ว

ด้วยจำนวนเรือในตลาดโลกที่ลดลง และการยกเลิกการต่อเรือใหม่ตามอู่ต่อเรือต่างๆ ได้ทำให้ความต้องการคนประจำเรือลดน้อยลงไปด้วย แต่อย่างไรก็ตาม **ค่าใช้จ่ายในการจ้างคนประจำเรือ**ไม่ได้มีการลดลงมากนัก สำหรับเจ้าของเรือส่วนใหญ่แล้วค่าใช้จ่ายในด้านนี้ยังคงอยู่ในระดับใกล้เคียงปี 2551 แต่สำหรับเจ้าของเรือบางแห่งที่จ้างลูกเรือผ่านบริษัทอื่นที่เป็นนายหน้า อาจฉวยโอกาสในช่วงที่ความต้องการคนประจำเรือลดลงในการตัดลดอัตราค่าจ้างคนประจำเรือลง เราเชื่อว่า การตัดลดค่าใช้จ่ายในด้านนี้จะทำได้เพียงระยะสั้นเท่านั้น และที่สำคัญมันอาจให้เกิดผลเสียตามมา ดังคำกล่าวที่ว่า “คุณจ่ายเท่าไหร่คุณก็ได้เท่านั้น” (‘you get what you pay for’) ดังนั้นการตัดลดค่าใช้จ่ายในด้านคนประจำเรืออย่างไม่พิจารณาให้รอบคอบจะไม่ช่วยอะไรได้ นอกจากจะส่งผลเสียต่อคุณภาพของคนประจำเรือ

มูลค่าของเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำตลอดปี 2552 ซึ่งได้ช่วยควบคุม**ค่าใช้จ่ายด้านเบี้ยประกันภัย**ส่วนหนึ่งไว้ได้ เราคาดว่า ในปี 2553 มูลค่าเรือจะยังคงอยู่ในระดับนี้ต่อไปโดยอาจมีการเปลี่ยนแปลงบ้างเล็กน้อยเท่านั้น

ด้วยแรงกดดันทางธุรกิจต่อบริษัทเจ้าของเรือและผู้จัดการกองเรือที่มีเพิ่มมากขึ้นตลอดจากการตกต่ำลงของตลาดค่าระวางเรือในการที่จะควบคุมค่าใช้จ่ายและความล่าช้าต่างๆให้มีน้อยที่สุด ประกอบกับการมีงานล้นมือของ

เจ้าพนักงานนำร่องและเรือเล็กที่ใช้ในการช่วยดันเรือใหญ่เข้าเทียบท่า ได้ทำให้โอกาสที่เรืออาจเกิดอุบัติเหตุเช่นเรือโดนกันและเรือเกยตื้นมีเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าความเสียหายหรือสูญเสียจากอุบัติเหตุทางทะเลจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขประกันภัยทางทะเล แต่ผลที่ตามมาก็คือค่าเบี้ยประกันภัยที่ต้องชำระเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าเรือของเราไม่ได้เป็นเรือลำที่เกิดอุบัติเหตุก็ตาม ทั้งนี้เป็นเพราะการประกันภัยทางทะเลแบบคุ้มครองและชดใช้ (P&I Insurance) นั้นได้อาศัยหลักการที่เป็นรูปแบบเฉพาะสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งก็คือหลักการรับผิดร่วมกัน โดยที่ผู้ประกันภัยรายใหญ่ต่างๆรวมถึงผู้เอาประกันจะร่วมกันเฉลี่ยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลโดยผ่านหลักการข้อตกลงต่างๆที่ถูกกำหนดขึ้นมาเป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตามบรรดาผู้ให้ประกันภัยทางทะเลต่างก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกที่พึ่งเกิดขึ้นเช่นกัน ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มมากขึ้น เพื่อชดเชยกับรายได้จากการลงทุนที่ลดลง จากเหตุผลดังกล่าวเราจึงคาดว่าค่าใช้จ่ายด้านเบี้ยประกันภัยทางทะเลจะมีเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเราจะได้พยายามเน้นหนักในการบริหารจัดการเรือให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดทั้งต่อตัวเรือ คนประจำเรือ และต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ตาม สำหรับปี 2552 ค่าใช้จ่ายเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทเรานั้นได้เพิ่มขึ้นประมาณ 5% จากปีก่อน และถึงแม้เราจะไม่มีตัวเลขค่าเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรม แต่จากตัวเลขที่ผ่านมาเชื่อได้ว่าค่าใช้จ่ายเดินเรือของบริษัทเรานั้นน่าจะต่ำกว่าผู้ประกอบการรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆที่ออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมาธิการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลของIMO ได้มีการอนุมัติการแก้ไขครั้งใหญ่โดยเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียของเรือ ได้มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลเพื่อเป็นเขตพิเศษในการควบคุมของเสียจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ประเทศต่างๆได้มีการเพิ่มมาตรการต่างๆที่เข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ(ILO) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลให้การตรวจสอบและตรวจตราสภาพเรือโดยองค์กรรับจัดชั้นเรือ (CLASS SOCIETIES) และเจ้าพนักงานควบคุมของเมืองท่าต่างๆ (PORT STATE CONTROL) ได้เพิ่มความเข้มงวดมาก

ยิ่งขึ้น ทำให้เจ้าของเรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และเกิดแรงกดดันเพิ่มขึ้นต่อหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบของประเทศเจ้าของเรือที่เรือจดทะเบียนอยู่ และต่อองค์กรรับจัดชั้นเรือที่ทำหน้าที่ออกใบรับรองต่างๆให้กับเรือ โดยหน่วยงานและองค์กรเหล่านี้เองต่างก็ได้ประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากรที่ชำนาญงานขั้นรุนแรงเช่นเดียวกับที่บริษัทเจ้าของเรือเองประสบอยู่

"Going Green"(เพื่อโลกสีเขียว) เป็นสโลแกนล่าสุดที่นำมาใช้กันอย่างแพร่หลายตามบริษัทที่มีความรับผิดชอบต่างๆทั่วโลกไม่เว้นแม้แต่อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลของเรา ซึ่งในความเป็นจริงแล้วอุตสาหกรรมของเราได้ถูกจับตามองมากที่สุดจากข่าวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งประวัติศาสตร์ของโลกที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ "EXXON VALDAZ" ได้เกยหินโสโครกนอกชายฝั่งอลาสก้า ดังนั้นทางบริษัทเรานอกจากได้นำมาตรการแบบทำด้วยความสมัครใจ(ไม่บังคับตามกฎข้อบังคับ) มาใช้ในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกแล้ว (ดังที่ได้อธิบายเอาไว้ในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท) ยังได้นำมาตรการต่างๆที่ใช้บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และที่ใช้บังคับตามประเทศต่างๆมาใช้ เพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ฮาลอน และ คลอโรฟลูโอคาร์บอน ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบางรัฐในประเทศอเมริกาอาจจะมีข้อบังคับให้เรือที่มายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะมีมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือหรืออาจจะมีการบังคับใช้เทคนิค "BONNET" ซึ่งปัจจุบันได้มีใช้ในบางเมืองท่าเท่านั้นในการช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อีกและอาจส่งผลทำให้เกิดปัญหาในการทำงานของเรือ นอกจากนี้ยังจะเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าของเรือหรือผู้จัดการกองเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท ได้ก่อตั้งขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทในกรุงเทพฯตั้งแต่ปี 2551 โดยมีวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากปัญหาการขาดแคลนบุคลากรประจำเรือและปัญหาคุณภาพของคนเรือ โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ได้จัดให้มีห้องเรียน อุปกรณ์การเรียนการสอนต่างๆครบครัน รวมถึงการติดตั้ง**เครื่องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัย (Bridge Navigation Simulator)** สำหรับการฝึกเดินเรือโดยเฉพาะ นอกจากอุปกรณ์ต่างๆที่มีครบครันแล้ว บริษัทยังจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมที่สำคัญต่างๆ เช่น **หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management, MRM)** สำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานระดับสูงในออฟฟิศที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความเข้าใจถึง

ขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์และเพื่อเน้นย้ำให้เกิดทัศนคติที่ดีในการทำงานเป็นทีมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด หลักสูตรMRMนี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานบนเรือที่ต้องมีทีมเวิร์คที่ดี และในการช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติภัยทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของคน (Human Error) และจากการขาดการจัดการทรัพยากรและทีมเวิร์คที่ดี หลักสูตร MRM นี้ได้จัดทำขึ้นโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลกซึ่งทางบริษัทได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาใช้ฝึกคนประจำเรือของบริษัท นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมยังจัดให้มีโปรแกรมการฝึกอบรมต่างๆโดยใช้คอมพิวเตอร์และวีดีทัศน์ (CBT&VBT) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบทีมเดินเรือ (BTM) การฝึกทักษะเดินเรือ (BTC) การฝึกการเข้าเวรยาม (OOW) การฝึกอบรมงานสำหรับตำแหน่งต้นเรือ (CMC) การฝึกอบรมการเป็นกัปตันเรือ (Command) การฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานเรือ (SSC) การอบรมข้อสรุปปัญหาต่างๆในการปฏิบัติงานเรือ (MPB) การฝึกอบรมการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับคนเรือ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆเหล่านี้ได้มีการปรับปรุงพัฒนาตลอดเวลาและถือได้ว่าเป็นรากฐานสำคัญต่อการฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทให้มีคุณภาพและเข้าใจถึงข้อปัญหาและการเรียนรู้ใหม่ๆเพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

เครื่องฝึกจำลองการเดินเรือที่กล่าวถึงนั้นได้มีการจำลองเสมือนสะพานเดินเรือบนเรือจริงและสามารถที่จะฝึกการเดินเรือในน่านน้ำของเมืองท่าใหญ่ๆทั่วโลก โดยมีความสมจริงในสถานการณ์การเดินเรือต่างๆ ทำให้คนประจำเรือที่เข้ารับการฝึกได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือแบบสมจริง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันและนักเดินเรือในการนำเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือเป็นก้าวย่างที่สำคัญของบริษัทในการที่จะฝึกคนประจำเรือของเราให้สามารถทำงานและดูแลเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางเรือ ซึ่งก็เป็นการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเช่นกัน ในสถานการณ์ที่ทั่วโลกกำลังขาดแคลนคนประจำเรือที่มีประสิทธิภาพทำให้การเลื่อนตำแหน่งงานของคนประจำเรือเป็นไปอย่างรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลต่อการฝึกเรียนรู้งานบนเรือทำได้ยากขึ้นและลดน้อยลง ดังนั้นการที่บริษัทจัดให้มีศูนย์ฝึกอบรมนั้นจึงถือได้ว่าเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างยิ่งในการเพิ่มคุณภาพคนประจำเรือและทดแทนการฝึกอบรมบนเรือที่มีน้อยลง

ในปี 2552 เราได้เพิ่มเติมหลักสูตรการฝึกอบรมทางด้านเทคนิคสำหรับนายช่างกลเรืออีก 2 หลักสูตร คือ หลักสูตรเพื่อเสริมสร้างทักษะและการจัดการสำหรับนายช่างกลเรือระดับบริหาร(EMC) และหลักสูตรสำหรับการ

ปฏิบัติการเข้าเวรยามสำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ (EOW) และได้มีการติดตั้งเครื่องจักรพื้นฐานสำคัญของเรือภายในศูนย์ฝึกอบรม เช่นเครื่องเทอร์โบชาร์จเจอร์และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรเหล่านี้ร่วมกับเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือ จะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการฝึกอบรมที่จำเป็นให้กับคนประจำเรือทั้งฝ่ายปากเรือ (นักเดินเรือ) และฝ่ายห้องเครื่อง (นายช่างกลเรือ)

โจรสลัดเป็นภัยคุกคามล่าสุดที่อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องเผชิญ และยังไม่มีท่าทีจะลดน้อยลงเลย แม้ว่าสหประชาชาติและเหล่าประเทศผู้นำต่างๆได้มีการส่งเรือรบของตนไปลาดตระเวนในน่านน้ำที่มีโจรสลัดก็ตาม โจรสลัดได้ขยายอาณาเขตของตนในการไล่ล่าเรือสินค้าไปยังน่านน้ำทางใต้ของทะเลแดงรวมถึงออกไปไกลถึงหมู่เกาะประเทศ เซเชลส์ ในมหาสมุทรอินเดีย โดยมีการใช้เรือแม่ในขนาดที่ใหญ่ขึ้นช่วยสนับสนุนในการออกไล่ล่าเรือสินค้า

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือจะต้องเผชิญกับโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตามที แต่สถานการณ์โจรสลัดในบริเวณอ่าวเอเดนและน่านน้ำนอกชายฝั่งประเทศโซมาเลีย ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่สามารถจู่โจมจับยึดเรือสินค้าเพื่อเรียกค่าไถ่ได้บ่อยครั้ง ภาพโจรสลัดมือถือดาบจี้ปล้นในอดีตได้กลายเป็นอะไรที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไปเมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่มีอาวุธหนักครบมือออกไล่ล่าไปตามน่านน้ำที่กล่าวถึงเพื่อจับยึดบรรดาเรือสินค้าโดยเฉพาะลำที่ขาดการป้องกันที่ดี ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการในตัวสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่สิ่งที่พวกเขาต้องการคือ เงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือและเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้นั้นมีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองให้กับพวกเขาในการเรียกเงินสดค่าไถ่ก้อนโตมากขึ้นไปอีก

โดยปกติโจรสลัดจะเลือกจู่โจมเรือสินค้าที่บรรทุกสินค้ามาเต็ม (กราบเรือจะอยู่ไม่สูงทำให้ขึ้นเรือง่ายขึ้น) และมีความเร็วไม่เกิน 14 น๊อต พวกเขาจะใช้เรือเร็วคล้ายเรือประมงขนาดเล็กที่ทำความเร็วได้ถึง 30 น๊อต 3-4 ลำในการไล่จู่โจมเรือสินค้า โดยมีการใช้เรือแม่ขนาดที่ใหญ่กว่า (ส่วนใหญ่เป็นเรือที่ยึดมา) เป็นฐานลำเลียงและสนับสนุนในการปล่อยเรือเล็กออกไป พวกเขามีอาวุธหนักทั้งปืนกลไรเฟิลและเครื่องยิงจรวดอาร์พีจี ใช้ยิงถล่มใส่เรือสินค้าเพื่อบังคับให้หยุดเรือ โดยเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่มีกราบเรือค่อนข้างต่ำจะเป็นเรือ

เป้าหมายที่ง่ายต่อการถูกจู่โจม เมื่อสามารถขึ้นมาบนเรือสินค้าได้ก็จะทำการจี้บังคับให้ลูกเรือนำเรือไปยังเมืองท่าจุดหมายในประเทศโซมาเลียเพื่อทำการเรียกเงินค่าไถ่จากเจ้าของเรือต่อไป ซึ่งโดยปกติการเจรจาเพื่อขอให้ปล่อยเรือที่ถูกยึดนั้นใช้เวลาประมาณ 2 เดือน

การกำหนดเส้นทางคุ้มกันการเดินเรือผ่านน้ำในอ่าวเอเดนโดยมีเรือรบนำทางและลาดตระเวนนั้นได้ประสบความสำเร็จอย่างสูงในการให้ความคุ้มครองแก่เรือบรรทุกสินค้าที่ต้องเดินเรือผ่านน่านน้ำโจรสลัดนี้ เส้นทางคุ้มกันนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดความเสี่ยงที่เรืออาจโดนกันได้ในขณะสัญจรในเส้นทางนี้โดยมีกำหนดขอบเขตการจราจรทางน้ำที่ชัดเจน และทำให้เรือรบสามารถปฏิบัติการคุ้มครองได้มีประสิทธิภาพคล่องตัวมากขึ้น หลายประเทศได้มีการส่งเรือรบของตนไปยังน่านน้ำในอ่าวเอเดนเพื่อช่วยในการปฏิบัติการคุ้มครองเส้นทางเดินเรือสากลที่สำคัญนี้ และได้จัดตั้งศูนย์บัญชาการและประสานงานในบริเวณดังกล่าว ได้มีการแจ้งเรือสินค้าต่างๆให้ทราบล่วงหน้าเพื่อเข้าร่วมขบวนเดินทางในเส้นทางที่กำหนดไว้ดังกล่าวโดยมีเรือรบช่วยคุ้มครอง

ในปี 2009 มีเรือสินค้าทั้งหมด 135 ลำ ที่ถูกโจรสลัดจู่โจม และในจำนวนนี้ 33 ลำ ถูกโจรสลัดยึดไว้ได้ มีเรือลำหนึ่งถูกโจรสลัดจู่โจมในขณะที่เดินเรืออยู่ห่างออกไปไกลถึง 1,000 ไมล์ทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองโมกาดิชู ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศโซมาเลีย

ในทุกเดือนบริษัทเราจะมีเรือประมาณ 1 หรือ 2 ลำ ที่เดินเรือผ่านน่านน้ำในอ่าวเอเดน ถึงแม้จะมีรายงานจากเรือบางลำบ้างว่าได้พบเรือที่ต้องสงสัยว่าเป็นเรือโจรสลัด แต่ถึงปัจจุบันนี้เรายังถือว่าโชคดีอยู่ที่มีเพียงเรือลำเดียวที่เราได้ขายไปให้เจ้าของเรือใหม่แล้วได้ถูกโจรสลัดเข้าจู่โจม แต่ก็สามารถหลบหนีออกมาได้อย่างปลอดภัย

ทางบริษัทได้พยายามติดต่อประสานงานกับทางรัฐบาลไทยเพื่อขอความช่วยเหลือในเรื่องนี้ ซึ่งเข้าใจว่าขณะนี้ทางกองทัพเรือกำลังปรึกษาปัญหานี้ร่วมกับกระทรวงต่างๆที่เกี่ยวข้อง ในขณะเดียวกันทางบริษัทได้ทำการว่าจ้างทีมผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยให้ขึ้นประจำการบนเรือของเราในขณะเดินเรือผ่านน่านน้ำโจรสลัดเพื่อช่วยเหลือในการฝึก และการเฝ้าระวังให้กับคนเรือ รวมถึงช่วยเพิ่มขวัญกำลังใจให้กับนายเรือและลูกเรือทุกคน นอกจากนี้เรือทุกลำในกองเรือของเราได้มีการนำระบบจัดการและมาตรการต่างๆมาใช้ในการป้องกันและขัดขวางการจู่โจมของโจรสลัดในน่านน้ำดังกล่าว ซึ่งนอกจากโซมาเลียแล้ว ตามรายงานล่าสุดของศูนย์รับรายงานเรื่องโจร

สลัดขององค์กรสากลทางทะเลได้ระบุว่าประเทศไนจีเรียถือว่าเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีรายงานของเรือที่ถูกโจรสลัดจู่โจมเพิ่มมากขึ้นอย่างสูงในลำดับรองจากโซมาเลีย และถือว่าเป็นภัยคุกคามที่น่าเป็นห่วงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลของเราเช่นกัน

ด้านการเงิน: "หากคุณอยากทราบคุณค่าของเงิน ลองไปหาหยิบยืมมาสักก้อนสิ" บริษัทฯ เคยหยิบยกคำกล่าวของเบนจามิน แฟรงกลิน ผู้ชาญฉลาด มาแล้วก่อนหน้านี้ ซึ่งยังคงเข้ากับเหตุการณ์ในวันนี้เช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา ผลจากการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปของตลาดตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่สองของปี 2552 สถานการณ์ไม่ได้เลวร้ายลงอย่างที่บริษัทฯ เกรงว่าจะเกิดขึ้นในช่วงต้นปี แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าสถานการณ์ดีขึ้นมาก อย่างน้อยก็ในด้านของการเงิน บริษัทฯ ที่ทำการกู้เงินมาเพื่อขยายกองเรือในช่วงรุ่งเรืองของตลาดยังคงตกอยู่ภายใต้ความตึงเครียด สิ่งเดียวที่ช่วยให้ผู้กู้เหล่านี้ไม่ประสบกับปัญหาการล้มละลาย หรือการถูกบังคับให้ขายสินทรัพย์ เป็นเพราะธนาคารผู้ให้กู้ก็ตกอยู่ภายใต้ความตึงเครียดเช่นเดียวกัน และความกลัวที่จะประสบกับภาวะความขาดทุน ทำให้ธนาคารผู้ให้กู้เหล่านี้ไม่กล้าที่จะดำเนินการขั้นรุนแรงต่อลูกหนี้เหล่านี้ ด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงได้เห็นธนาคารต่างๆ ยินยอมให้มีข้อตกลงประนอมหนี้กับลูกหนี้ที่ทำผิดข้อตกลงด้านอัตราส่วนวงเงินกู้ต่อมูลค่าหลักประกัน (loan-to-value) และข้อตกลงด้านการเงินอื่นๆ บริษัทฯ เชื่อว่าข้อตกลงประนอมหนี้เหล่านี้มาพร้อมกับกฎเกณฑ์และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น คือค่าธรรมเนียมและส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของบริษัทฯ เราไม่ได้ประสบกับปัญหาเหล่านี้ และได้มีการเบิกใช้เงินสินเชื่อจำนวนเงิน 224.79 ล้านเหรียญสหรัฐฯ จากวงเงินสินเชื่อที่เรามีอยู่สำหรับใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ นอกจากนั้นเรายังได้เบิกใช้เงินสินเชื่อจำนวน 734.27 ล้านบาท (ซึ่งถูกเปลี่ยนตามสัญญาswap เป็นเงิน 22.15 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) จากวงเงินสินเชื่อที่เรามีอยู่สำหรับการซื้อเรือมือสอง เพื่อใช้เป็นเงินทุนในการซื้อเรือ รจเรข นารี (Rojarek Naree) ซึ่งเราได้รับมอบเรือแล้วเมื่อเดือนธันวาคม ปี 2552 บริษัทฯ ได้กล่าวไว้ในปีที่แล้วว่าเราเลือกที่จะมองหาเส้นสีเงินท่ามกลางมวลเมฆสีดำ (มองหาโอกาสดีๆ ท่ามกลางสถานการณ์ทางการเงินที่เลวร้าย) ที่จะช่วยให้เราอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบผู้กู้ยืมรายอื่นที่ขาดสภาพคล่องและมีความเสี่ยงสูง และแล้วสิ่งที่เกิดขึ้นได้กลายเป็นว่าไม่ใช่เป็นเพียงแค่ "เส้นสีเงินในเมฆดำ" เท่านั้น แต่เราได้ประสบความสำเร็จในการเจรจากับธนาคารเพื่อขอขยายระยะการเบิกถอนเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อทั้งสองวงเงินที่มีไว้สำหรับการซื้อเรือมือสอง ท่ามกลางสถานการณ์ทางการเงินอันเลวร้ายนับตั้งแต่ปี 2551 จนถึงไตรมาสแรกของปี 2552 หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้ของวงเงินแรกไปใช้ในการซื้อเรือลำดังที่กล่าวไปแล้ว และได้ทำการยกเลิกวงเงินกู้ที่สองเมื่อใกล้สิ้นปี เนื่องจากคาดว่าสถานการณ์จะไม่เปิดโอกาสให้ใช้วงเงินก้อนนี้ และเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการต้องชำระค่าธรรมเนียมรักษาวงเงิน แต่ขณะนี้บริษัทฯ มีความยินดีที่จะแจ้ง

ให้ทราบว่าทางบริษัทฯ ได้เซ็นสัญญากู้ยืมระยะยาวจำนวน 250 เหรียญสหรัฐฯ เมื่อต้นปี 2553 ที่ผ่านมา โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ หวังว่าจะสามารถเบิกถอนเงินกู้ทั้งหมดภายในระยะดังกล่าว เพื่อนำมาใช้ในการซื้อเรือมือสองตามแผนการทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายออกไป นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังอยู่ในระหว่างการเจรจากับธนาคารที่ได้อนุมัติวงเงินกู้ก้อนแรกที่ใช้สำหรับการซื้อเรือมือสองให้กับเราไปแล้วนั้น (ในวงเงินเทียบเท่ากับ 250 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) ให้มีการขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ในส่วนที่เหลือ ณ ปัจจุบันไปอีกเป็นเวลาหนึ่งปี หากการขยายระยะเวลาการเบิกถอนประสบความสำเร็จตามที่ตั้งเป้าเอาไว้ บริษัทฯ หวังว่าจะได้นำเงินทุนก้อนนี้มาดำเนินการซื้อเรือทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไปในระหว่างปี 2552 ถึงปี 2554 ให้เสร็จสมบูรณ์

โครงการร่วมทุน

การดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG):** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้เกือบจะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ปิดการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทฯ นี้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการปิดการขายสินทรัพย์ที่เหลือให้เสร็จสมบูรณ์ในอนาคตอันใกล้นี้

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd:** ถือเป็นการลงทุนเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ในอุตสาหกรรมท่าเรือ คือท่าเรือฮัลเดีย (โดยบริษัทได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมดภายใต้โครงการการร่วมทุน) การร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง ณ ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับเงินปันผลทั้งสิ้น 1.11 ล้านเหรียญสหรัฐใน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 ของเงินลงทุนเริ่มแรกในปี 2545-2546 ความตั้งใจของเราที่จะซื้อหุ้นเพิ่มเป็น 33.55% โดยการตกลงซื้อหุ้นบริษัทท่าเรือนี้เพิ่มอีก 11.15% ในเดือนธันวาคม 2551 ยังไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากความล่าช้าที่บริษัทท่าเรือประสบในการดำเนินการขออนุมัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย แต่บริษัทฯ หวังว่าจะดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในอนาคตอันใกล้นี้

บทสรุป

อุปสงค์

ด้วยบรรยากาศความเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ความต้องการใช้เรือในธุรกิจขนส่งที่ลดลงอย่างรุนแรงราวกับดิ่งลงเหวในช่วง 2 ปีข้างหน้า จึงเป็นสิ่งที่น่าท้าทายอย่างยิ่ง กลยุทธ์การทำสัญญาปล่อยเช่าเรือในระยะยาวของบริษัทฯ ที่

ผ่านมาจึงเป็นสิ่งที่มีค่าที่สุดในปัจจุบัน อุปสงค์ที่เคยหยุดชะงักจากปัญหาทางด้านการเงินของโลก ณ ตอนนี้ได้เริ่มกลับมาเข้าที่เข้าทางอีกครั้งอย่างเห็นได้ชัด จากการเข้ามาช่วยเหลือของรัฐบาลต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่ถูกนำมาใช้ในปี 2552 สิ่งที่สำคัญที่สุดคือธนาคารต้องเปิดให้สินเชื่อทางการค้าอีกครั้ง หลังจากที่หยุดชะงักไปในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจเมื่อกลางปี 2551 ซึ่งยังคงต้องอาศัยเวลาอีกระยะหนึ่งก่อนที่สถานการณ์จะเรียกได้ว่ากลับไปเป็น 'ปกติ' จุดที่น่ากังวลคือ ผลกระทบต่อค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่างๆทั่วโลก (Gross Domestic Product – GDP) เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งหลายของรัฐบาลต่างๆ เริ่มเสร็จสิ้นลง ค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศทั่วโลกอาจจะลดลงไปสู่ภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจรอบสอง ซึ่งจะส่งผลที่เป็นอันตรายต่ออัตราการเติบโตของอุปสงค์ เหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่น่าจับตามอง และจะเป็นตัวบ่งชี้ว่าอนาคตอันสดใสกำลังรอเราอยู่หรือไม่

อุปทาน

เนื่องด้วยความแข็งแกร่งของอัตราค่าระวางเรือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เจ้าของเรือส่วนใหญ่จึงใช้งานเรือเก่าของพวกเขาต่อไปเกินกว่าอายุการใช้งานตามปกติที่ควรจะเป็น ถ้าหากเป็นช่วงที่อัตราค่าระวางอยู่ในระดับปกติแล้วน่าจะมีเรือประมาณ 20 - 25% ของกองเรือที่มีอยู่ทั้งหมดในโลกที่ควรต้องได้รับการปลดระวาง แต่ภายใต้สภาพตลาดที่ตกต่ำในปัจจุบัน ตัวเลขนี้น่าจะสูงขึ้นมากแต่อาจลดลงได้จากกำลังความสามารถในการทำลายเรือเก่ามีไม่เพียงพอ ส่วนเรือที่มีอายุน้อยยังไม่ถึงเกณฑ์ต้องถูกปลดระวางก็จะต้องจอดเรือทิ้งไว้เนื่องจากไม่มีความต้องการใช้เรือ

ส่วนเรือที่กำหนดจะส่งมอบในอีก 4 ปีข้างหน้าภายในสิ้นปี 2556 ที่มีประมาณ 57.3% ของกองเรือที่สั่งต่อใหม่ ตามการรายงานของสำนักข่าวต่างๆ ผลกระทบจากวิกฤติทางการเงินทำให้จำนวนเรือต่อใหม่ประมาณครึ่งหนึ่งของจำนวนดังกล่าวไม่สามารถส่งมอบได้ ส่วนที่เหลืออีกครึ่งหนึ่งก็น่าจะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบออกไปอย่างมาก จะเห็นได้จากการเลื่อนการส่งมอบเรือ จาก 28.4% ในปี 2551 ได้เพิ่มเป็น 47% ในปี 2552 และคงจะพุ่งขึ้นสูงมากกว่า 50% ในปี 2553 อย่างค่อนข้างแน่นอน

ด้านอุปทานนั้นมองว่าน่าจะพร้อมที่จะกลับมาสู่ภาวะสมดุลกับด้านอุปสงค์ในระยะเวลาอีกประมาณสองสามปี ซึ่งน่าจะเป็นช่วงเวลาเดียวกับที่ธนาคารต่างๆน่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และนั่นน่าจะทำให้เราได้เห็นตลาดค่าระวางเรือกลับเข้าสู่ยุครุ่งเรืองอีกครั้งภายหลังจากปี 2554 บริษัทฯ คิดว่าปี 2553 และ 2554 จะยังคงเป็นปีที่น่าท้าทายอย่างยิ่ง ถึงแม้ว่าบริษัทฯจะมีนโยบายที่ดีที่และระมัดระวังที่สุดก็จะได้รับการทดสอบอีกครั้ง

ด้านการเงิน

การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญระหว่างปี 2553 และ 2554 กล่าวคือ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้กับบริษัทเจ้าของเรือ ได้ช่วยเหลือเจ้าของเรือซื้อเรือมือสองที่มีมูลค่าประมาณ 160 ถึง 175 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ แต่เนื่องด้วยราคาเรือที่ลดลงอย่างรวดเร็ว ทำให้มูลค่าของเรือเหล่านี้ได้สูญหายไปกว่า 50 ถึง 60% จากที่เคยมีราคาสูงสุดในช่วงไตรมาสแรกของปี 2551 ทำให้เรือส่วนใหญ่ที่จำนองไว้มีมูลค่าไม่เป็นไปตามเงื่อนไขการกู้เงินในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนดได้ แต่ถ้าเรือดังกล่าวมีสัญญาเช่าระยะยาวกับลูกค้าที่มีคุณภาพดีแล้ว ธนาคารก็อาจจะลังเลใจที่จะเรียกบังคับให้ลูกหนี้ใช้คืนเงินกู้ดังกล่าว แต่จะพยายามเรียกเก็บกระแสเงินสดทั้งหมดที่ลูกหนี้ได้รับจากสัญญาเช่าเรือดังกล่าว เพื่อทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์กลับเข้าสู่เกณฑ์โดยเร็ว แต่ถ้าหากเรือดังกล่าวไม่มีสัญญาเช่าระยะยาวอยู่และต้องปล่อยเช่าให้เป็นไปตามภาวะตลาด ธนาคารก็อาจประสบปัญหาที่รายรับหรือกระแสเงินสดของเรือมีไม่พอที่จะนำมาชำระดอกเบี้ยเงินกู้ และ/หรือชำระเงินต้นได้ รวมถึงปัญหาที่อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ข้อตกลง

การผ่อนปรนการบังคับคืนเงินกู้ที่เป็นลักษณะเฉพาะของปี 2552 ด้วยแนวคิดที่ว่า “ไม่มีการผิดชำระหนี้ ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ค้ำประกัน ไม่ได้ยินเกี่ยวกับการผิดชำระหนี้” อาจจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในปี 2553 และ 2554 คือธนาคารน่าจะเริ่มดำเนินการเรียกบังคับให้ชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนด มีการยึดและนำเอาเรือที่ผู้กู้นำมาจำนองออกประมูลในราคาที่สูงที่สุดเท่าที่จะสูงได้เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่เจ้าของเรือกู้ไปจากธนาคารเพื่อซื้อเรือ หากเจ้าของเรือมียอดสั่งต่อเรือใหม่และได้ทำการกู้เงินจากธนาคารเพื่อทำการสั่งจองเรือ เงินมัดจำส่วนนี้ก็จะหายไปด้วย ทำให้เหลือไว้แต่สัญญาการต่อเรือใหม่ที่ต้องถูกยกเลิกไป ส่งผลกระทบทางด้านการเงินกระทบไปยังอู่ต่อเรือและธนาคารของอู่เหล่านั้น อุตสาหกรรมการเดินเรือในปัจจุบันเพิ่งจะเริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในรูปแบบของตนเองที่กำลังคืบคลานเข้ามาหา เจ้าของเรือ ธนาคารผู้ปล่อยกู้ให้แก่เจ้าของเรือ อู่ต่อเรือ และธนาคารผู้ปล่อยกู้ให้แก่อู่ต่อเรือต่างๆ

วิกฤตการเงินที่ส่งผลต่อโลกของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลได้ก่อให้เกิดรายงานและข่าวสารจำนวนมากหลั่งไหลออกมาจากเจ้าของเรือและบรรดานักวิเคราะห์การขนส่งทั้งหลายทั่วโลกว่าภาพกองเรือจำนวนมหาศาลที่ได้มีการสั่งต่อใหม่ที่กำหนดจะส่งมอบในปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2556 นั้นเป็นเพียงภาพลวงตา ทั้งนี้เพราะมีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าวมากกว่าครึ่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นความหวังท่ามกลางความหม่นหมองในอุตสาหรรมเดินเรือของเราอยู่ในปัจจุบัน

ขอแสดงความนับถือ
เพื่อ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คูชรู คาลี วาเดีย
กรรมการบริหาร