

รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 24 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

สีแดงเลือด: Ren Yuan Lin ซีอีโอของ Yangzijiang Shipbuilding ประเทศจีนได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า ปี 2554 เปรียบเสมือนสีดำ ปี 2555 เปรียบเสมือนสีเทา แต่ปี 2556 จะเปรียบเสมือนสีแดงเลือดสำหรับอุตสาหกรรมเรือ ปี 2555 เริ่มต้นด้วยบริษัทเก่าแก่อายุ 78 ปี กล่าวคือ Sanko Steamship ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เป็นครั้งที่สองตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทมา ต่อมาช่วงกลางปีมีการล้มละลายของบริษัทที่ก่อตั้งมาแล้ว 283 ปี ชื่อ Stephenson Clarke ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือที่เก่าแก่ที่สุดในขณะนั้น ต่อมา Overseas Shipholding Group ก่อตั้งเมื่อปี 2491 ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) ในตอนสิ้นปี บริษัทฯ เกรงว่าข่าวเหล่านี้จะไม่เป็นกลางดีสำหรับปี 2556 ซึ่งจะมีการล้มละลายเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีการยึดทรัพย์สินโดยธนาคาร และการที่เรือเก่ามีมูลค่าไม่ต่างจากเศษเหล็ก “ปี 2556 ปีแห่งสีแดงเลือด” จะเป็นคำบรรยายที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์ของการขนส่งทางเรือเกือบทั่วโลก ทั้งนี้การปลดระวางเรืออายุมากกว่า 15 ปีในปริมาณมาก ดูเหมือนจะเป็นหนทางเดียวที่จะแก้ปัญหาให้วัฏจักรกลับคืนสู่ภาวะสมดุลได้

ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายในช่วงที่ยุกเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้กำลังดิ้นรนให้หลุดพ้นจากภาวะ “เงินกู้ยืมมีตั้งง่ายกลายเป็นหนี้เสีย” เนื่องจากมูลค่าตัวเรือลดลง ธนาคารจึงได้แก้ปัญหาเหล่านี้ด้วยกลยุทธ์ “แก้ไข-مينเฉย-ขยายระยะเวลา” ให้กับเงินกู้ยืมมีตั้งง่ายกลายเป็นหนี้เสียเหล่านั้นมากกว่าที่จะเผชิญความเป็นจริง มีคดียุติเพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา อย่างไรก็ตาม จากการที่ธนาคารเปลี่ยนหนี้ให้เป็นทุน ส่งผลให้ธนาคารจะกลายเป็นเจ้าของบริษัทเดินเรือดังกล่าว ทำให้อุปทานของเรือโดยรวมไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ส่งผลให้สถานการณ์ตกต่ำยืดเยื้อออกไป การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น คดีของ Omega Navigation Enterprise (ONE) ซึ่งได้นำรายละเอียดมาจากรายงานข่าวและบทวิเคราะห์ต่างๆที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณะ อันเป็นบทเรียนที่ดีสำหรับเรื่องนี้ ONE ก่อตั้งเมื่อปี 2548 และกลายเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โดยการออก IPO ในตลาดหุ้น NASDAQ เมื่อเดือนเมษายน 2549 ระดมเงินทุนได้ 147.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อมาได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เมื่อเดือนมิถุนายน 2554 ด้วยมูลค่าสินทรัพย์ 390 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และหลังจาก 18 เดือนแห่งความยากเย็นก็ได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลาย (Chapter 7) เพื่อชำระบัญชีในท้ายที่สุด ONE ได้กู้เงินจำนวน 243 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากธนาคาร HSH ซึ่งเป็นธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ ด้วยการจำนองเรือของบริษัทเป็นหลักประกัน และ เป็นหลักประกันภายใต้การจดจำนองเป็นลำดับที่สองในเรือลำเดียวกับที่จำนอง มูลค่าประมาณ 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ไว้กับธนาคาร BTMU และ NIBC รวมทั้งยังมีเจ้าหนี้ไม่มีหลักประกันบางรายอีกด้วย ภายใต้กระบวนการล้มละลาย (Chapter 7) ธนาคาร HSH จะได้รับเรือหลายลำ ซึ่งจำนองไว้กับทางธนาคารในมูลค่าปัจจุบันประมาณ 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งในจำนวนนี้ธนาคาร HSH จะต้องจ่ายเงินจำนวน



นายชูรุ วาเดียม
กรรมการบริหาร

10 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเป็นค่าธรรมเนียมทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ค้างชำระของ ONE ในระหว่างขั้นตอนการฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) โดยธนาคาร BTMU และธนาคาร NIBC จะไม่ได้รับอะไรเลย ทั้งนี้ ทั้งสามธนาคารจะไม่ได้รับดอกเบี้ยตั้งแต่ปี 2554 และพวกเขาก็ไม่มีประกันจะได้รับเงินเพียง 500,000 เหรียญสหรัฐ การขาดทุนในลักษณะนี้กลายเป็นแบบอย่างให้ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ทั้งนี้ การขาดแหล่งเงินทุนในปัจจุบัน/อนาคตและการไม่มีแหล่งเงินทุนใหม่จะช่วยให้ตลาดกลับสู่ภาวะสมดุล และการฟื้นตัวของภาพรวมของเศรษฐกิจการค้าขายทั่วโลกอย่างรวดเร็วที่สุดคงจะไม่เกิดขึ้นก่อนปี 2557

สถานการณ์ของอู่ต่อเรือนั้นดูแย่ โดยเฉพาะอู่ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งเมื่อไม่นานมานี้ อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤต ได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการเสริมสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆนี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการใช้พลังงานน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณานั้นไม่เป็นความจริง จากรายงานของ Clarksons Research เมื่อสิ้นปี 2551 มีอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการจำนวน 955 แห่ง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากจำนวน 354 แห่งเมื่อต้นปี 2543 โดยเมื่อสิ้นปี 2555 จำนวนอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการได้ลดลงเหลือ 538 แห่ง หรือลดลงร้อยละ 40 และเมื่อถึงจุดต่ำสุดของวัฏจักรในปี 2556 จะได้เห็นจำนวนอู่ต่อเรือที่เปิดให้บริการลดลงเท่ากับระดับก่อนยุคเฟื่องฟูอยู่ที่ประมาณ 350 แห่ง ซึ่งถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับภาวะตลาดค่าระวางเรือในระยะยาว

ทั้งนี้ มีอู่ต่อเรือในประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่นจำนวนมากซึ่งกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

การปลดระวางเรือสินค้าแห่งแรกของปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน ในทางกลับกัน **อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่**ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่สั่งต่อที่อู่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2555 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 29 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของตัวเลขของช่วงสี่ปีที่ผ่านมาเล็กน้อย ดังนั้น สำหรับปี 2555 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 70.47 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 692.74 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 11.3 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก จากอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์การเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้น หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 30

และมีการปลดระวางเรือ 35 ล้านเดทเวทตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 5 หรือคิดเป็น 35 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 728 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2556 ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกได้ภายในปี 2557

ในด้านอุปสงค์ของเรือ อุปสรรคที่เคยเผชิญได้เริ่มค่อยๆ จางหายไป ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.8 ในปี 2555 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2556 จะขยายตัวราวร้อยละ 8-9 โดยอยู่บนสมมติฐานสองประการ คือ สถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทาง และการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่ จีนได้พยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศและควบคุมการพึ่งพาดตลาดการส่งออกไปสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา จากรายงานหลายฉบับ มีการคาดการณ์ว่าการผลิตเหล็กดิบจะสูงถึง 750 ล้านตันหรือมากกว่า และคาดว่าปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กจะอยู่ที่ 780-790 ล้านตัน ในปี 2556

การชะลอตัวของเศรษฐกิจเริ่มที่จะทรงตัวในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ดำเนินการกระตุ้นเศรษฐกิจรอบที่สี่ (QE4) ส่วนสหภาพยุโรป รวมถึงสหราชอาณาจักร ยังคงเผชิญปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ปัญหาหนี้สินของภาครัฐและภาคครัวเรือนในสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป บ่งบอกว่าการใช้จ่ายของประชาชนและผู้บริโภคจะยังคงอยู่ระดับต่ำไปอีกระยะหนึ่ง อันจะส่งผลให้อุปสงค์ที่มาจากสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักรหยุดนิ่ง

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่ลดลงดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว ก่อนสิ้นปี 2558 ร้อยละ 18 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 692.74 ล้านเดทเวทตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือเทียบเท่ากับขนาด 126.71 ล้านเดทเวทตันอาจจะถูกปลดระวาง ในช่วงปี 2529 ซึ่งเป็นช่วงที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ต่ำที่สุดคือ 715 จุด เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองบางลำที่มีอายุเพียง 10 - 14 ปีได้ถูกปลดระวาง โดยเรือที่ถูกปลดระวางส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15 - 19 ปี และถ้านำเกณฑ์อายุในปี 2529 ที่กล่าวมาแล้วนั้น มาใช้กับการปลดระวางของกองเรือโลกในปี 2556 แล้ว จะเห็นได้ว่ามีเรืออย่างน้อยร้อยละ 29 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดของโลก มีอายุมากกว่า 15 ปี หรือเทียบเท่ากับขนาด 200.15 ล้านเดทเวทตัน ที่อาจถูกปลดระวางก่อนสิ้นปี 2559 ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในส่วนอื่นๆ ของรายงานฉบับนี้ ซึ่งเรือที่มีอายุเพียง 15 ปี ได้ถูกปลดระวาง ดังนั้น จึงควรพิจารณาเรือที่อาจถูกปลดระวางที่มีอายุเท่านี้

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท พีริเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	1,137	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.5)	24.8	110.10	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	29.22	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.02)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 920 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สามในประวัติศาสตร์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ ถือได้ว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะมีผลกำไรไม่มาก ทั้งนี้ ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเศรษฐยศาสตร์

รางวัลและเกียรติยศ:

พิธีประกาศรางวัล **Seatrade Asia Awards** ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 เมษายน ณ โรงแรมเซงกรีลา ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งนายคาลิก ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล **“บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิตสำหรับปี 2555” (The Lifetime Achievement Award for 2012)** “เพื่อเป็นแสดงถึงผลงานที่โดดเด่นของท่านที่มีต่ออุตสาหกรรมในหลายปีที่ผ่านมา ทั่วภูมิภาคเอเชียและทั่วโลก” นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเป็นหนึ่งในสามผู้ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” (The Dry Bulk Operator of the Year) อีกด้วย Seatrade เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการให้รางวัลเพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมพาณิชย์มาเป็นเวลาหลายปี โดยให้การรับรองความเป็นเลิศในหลากหลายสาขา ต้นกำเนิดของรางวัล Seatrade Asia นั้นเกิดขึ้นที่เมืองลอนดอนในปี 2531 โดยได้รับความร่วมมือจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งเลขานุการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศยังเป็นประธานคณะกรรมการตัดสินจนถึงทุกวันนี้ โครงการประกาศรางวัลนี้สำหรับภูมิภาคเอเชียได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี 2551 เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีทั่วภูมิภาคเอเชียและเน้นย้ำถึงความเป็นเลิศทางด้านนวัตกรรมด้านความปลอดภัยและคุณภาพ ด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ด้านความสำเร็จและการลงทุนรวมทั้งด้านการฝึกอบรมและการให้การศึกษา

พีเอสแอลได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555” จาก Lloyd's List Asia Awards บริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้จากความสามารถของบริษัทฯ ในการยืดหยุ่น ความมั่นคง การพัฒนากองเรือ และการผลักดันธุรกิจให้ก้าวไปข้างหน้าภายใต้สภาพตลาดเดินเรือที่ยากลำบากตั้งแต่ปี 2523 นี่เป็นครั้งแรกของบริษัทฯ กับการได้รับรางวัล Lloyd's List Asia Awards กรรมการตัดสินได้กล่าวถึงความสามารถของบริษัทฯ ในการลดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและความเข้มงวดในการบริหารความเสี่ยง แม้ว่าในขณะนี้ผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญความท้าทายมากมายตามความคิดเห็นของคณะกรรมการตัดสิน บริษัทฯ ได้หลีกเลี่ยง “บาป 7 ประการ (the seven deadly sins)” ด้วยการไม่ซื้อเรือในช่วงฟองสบู่ ซึ่งส่งผลให้ตอนนี้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือมือสองสภาพดีมากในราคาต่ำในช่วงสภาวะตลาดตกต่ำเช่นนี้

นิตยสาร Marine Money ประจำปีเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2555 ได้จัดให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับที่ 23 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกสำหรับปี 2554 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) และบริษัทฯ ยังได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 5 ในเรื่องบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน โดยระบุว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งต่อไป ทั้งนี้ หากจะรวมการจัดอันดับผลการดำเนินงานกับการจัดอันดับความแข็งแกร่งทางการเงินเข้าด้วยกัน บริษัทฯ จะถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 9 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลก สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีการบริหารที่ดีในการดำเนินแผนการลดอายุกองเรือให้สำเร็จลุล่วงโดยปราศจากความเสียหายที่เกินควรหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,828.02 ล้านบาท (ปี 2554: 3,433.51 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 141.03 ล้านบาท (ปี 2554: 718.52 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 14,484.23 ล้านบาท (ปี 2554: 15,356.50 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 24,029.69 ล้านบาท (ปี 2554: 22,893.25 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 11 ลำ ในปี 2555 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มาระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้ลดลงเนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2555 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2554

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 150.83 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.65 ล้านบาท (ปี 2554: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 4.15 ล้านบาท (ปี 2554: จำนวน 3.64 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 8,221 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ของปี 2554 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2555 ที่จำนวน 30 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 22 ลำ ในปี 2554 อย่างไรก็ตาม รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2555 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2555 เมื่อเทียบกับปี 2554 อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีลดลงเมื่อเทียบกับปี 2554 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.3 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 11 ปี ในปี 2555 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2555 และได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 467.70 ล้านบาทไปในระหว่างปี 2555

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 19 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ ที่ 16 กันยายน 2555 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 13.20 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 19 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 11.95 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือคอกเบียร์รับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ความผันผวนของมูลค่าตัวเรือ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจของบริษัทฯ ได้ถูกชี้ให้เห็นจากการขายเรือต่อใหม่ ขนาดเคปไซส์ (Capesize) ชื่อ Alberta Della Gatta (ขนาดระวาง 175,125 เดทเวทตัน ซึ่งพร้อมส่งมอบในปี 2555 จากผู้ต่อเรือ New Times ในประเทศจีน) ซึ่งถูกขายโดยธนาคารผู้รับจำนอง (เดิม เรือชื่อ Deulemar) ในราคา 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อเดือนธันวาคม 2550 อย่างมาก ตอนที่เรือขนาดเคปไซส์ถูกขายต่อที่ราคา 165 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะเห็นได้ว่าเรือขนาดเคปไซส์อายุ 10 ปี มีมูลค่า 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เรือขนาดเคปไซส์อายุ 20 ปี มีมูลค่า 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่เมื่อกลางเดือนกรกฎาคม 2555 เรือขนาดเคปไซส์อายุเพียง 15 ปี ได้ถูกส่งไปปลดระวาง ด้วยราคาเพียง 8.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นี่เป็นตัวอย่างซึ่งแสดงให้เห็นว่าหากจำเป็น การปรับลดอายุกองเรือในเวลาและด้วยราคาที่เหมาะสมนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

แผนปรับลดอายุกองเรือด้วยการทดแทนเรือเก่าด้วยการเรือที่ใหม่กว่า ทันสมัยกว่า ใหญ่กว่าและประหยัดกว่า ได้เริ่มขึ้นด้วยการขายเรืออายุเก่าจำนวน 35 ลำ ตั้งแต่ปี 2550 แผนการนี้มีความก้าวหน้าไปมากจากการซื้อเรือมือสองขนาด 30,000 – 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 7 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) เรือใหม่ขายต่อขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ และเรือใหม่ขายต่อขนาด 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ในระหว่างปี 2553 – 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือ ABG ในช่วงดังกล่าวด้วย

ณ ต้นปี 2556 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 36 ลำ (ขนาดซูปราแมกซ์ 6 ลำและขนาดเฮนตี้ไซส์ 30 ลำ) ขนาดระวางบรรทุก รวม 1,156,109 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 32,114 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 11 ปี หากจะพิจารณาเฉพาะเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือดังกล่าวมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 56,639 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 1 ปี สำหรับเรือขนาดเฮนตี้ไซส์ มีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 27,209 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 13 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหวั่นหวาดในการตกลงซื้อเรือ นั่นคือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด เมื่อใดที่บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในแผนการซื้อกองเรือทดแทนได้ บริษัทฯ จะมีความมั่นคงและความยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทฯ สามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าได้ในระดับราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ เพื่อให้บรรลุแผนปรับกองเรือ กล่าวคือ การมีขนาดกองเรือประมาณ 60 - 65 ลำ บริษัทฯ ยังคงมีแผนที่จะซื้อเรือมาเพิ่ม หากราคายังคง

อยู่ในระดับเท่ากับหรือต่ำกว่าทุกวันนี้ ในทางหนึ่ง การที่รายได้นั้นหายาก และในอีกทางหนึ่ง ไม่มีใครต้องการเรือที่ส่งต่อไปในช่วงยุคเฟื่องฟูเมื่อสองสามปีที่ผ่านมานี้ ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะดำเนินการตามแผนให้ลู่วงได้โดยการทำข้อตกลงที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอหรือซื้อต่อเรือต่อใหม่จากการขายต่อสัญญาต่อเรือที่มีปัญหา สิ่งเหล่านี้จะเป็นเสมือนภาพต่อชิ้นสุดท้ายที่จะเป็นประโยชน์ที่ดีต่อบริษัทฯ ในปีต่อไป

อู่ต่อเรือ ABG บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือลำที่สามในเดือนมกราคม 2556 ด้วยราคาที่ลดลงเหลือ 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับราคาเดิมที่ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาการส่งต่อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 5 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน โดยการขายต่อสัญญา 3 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีเมื่อปี 2554 และอีก 2 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีในไตรมาสสามปี 2555 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 4 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) โดยได้รับเงินบางส่วนในไตรมาสสี่ปี 2555 เงินส่วนที่เหลือคาดว่าจะได้รับชำระ ในไตรมาสแรกปี 2556 ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 6 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ที่อู่ต่อเรือ ABG จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทฯ ในระหว่างปี 2556 หรือ ต้นปี 2557 ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาส่งต่อเรือดังกล่าว หากอู่ต่อเรือส่งมอบเรือล่าช้ากว่ากำหนดส่งมอบตามสัญญา บริษัทฯ มีสิทธิบอกเลิกสัญญา หรืออาจจะขายสัญญาต่อสัญญาส่งต่อเรือที่ล่าช้าเหล่านี้ให้กับบุคคลอื่น หรืออาจจะเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดราคาตามสัญญากันใหม่สำหรับเรือลำที่ส่งมอบล่าช้า

เหตุการณ์สำคัญของปี 2555

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เริ่มต้นได้ไม่ดีในปี 2555 ด้วยการที่บริษัทเก่าแก่อายุ 78 ปี กล่าวคือ Sanko Steamship ประเทศญี่ปุ่น ได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) เป็นครั้งที่สองตั้งแต่ก่อตั้งบริษัท ต่อมาช่วงกลางปี มีการล้มละลายของบริษัทที่ก่อตั้งมาแล้ว 283 ปี ในสหราชอาณาจักร ชื่อ Stephenson Clarke ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือที่เก่าแก่ที่สุด และปิดท้ายด้วยการที่ Overseas Shipholding Group ซึ่งก่อตั้งเมื่อปี 2491 ในสหรัฐอเมริกาได้เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) ช่วงสิ้นปี ทั้งนี้ สภาพปัญหาของธุรกิจเดินเรือเหล่านี้ไม่ได้มีผลมาจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์แต่อย่างใด

ตัวเลขภาคอุปทาน ได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีดมืด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 1,371 ลำ คิดเป็นขนาด 106.44 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2555 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ จากปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ปีนี้มีการปลดระวางเรือทุบสถิติใหม่ โดยประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 77 ลำ, เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 124 ลำ, เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 90 ลำ, เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 118 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 334 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 35.97 ล้านเดทเวทตัน ทำให้เมื่อต้นปี 2556 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 692.74 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 100 ล้านเดทเวทตัน และ 31 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือที่ 35 ล้านเดทเวทตันต่อปี รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 30 ของการส่งมอบเรือทั้งปี สิ้นปี 2556 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 728 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 5 และภายใต้สมมติฐานเดียวกันนี้ สิ้นปี 2557 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 736 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2556 ในที่สุดปัญหาการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็เดินทางมาถึงตอนสุดท้าย

เรือชื่อ Shagang Sunrise ขนาด 172,900 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2540 ได้ถูกขายเป็นเศษเหล็กเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 โดยเป็นเรือขนาดเคปไซส์ที่อายุน้อยที่สุดเพียง 15 ปี ที่ถูกตัดขายเป็นเศษเหล็กในรอบ 25 ปีที่ผ่านมา เรื่องนี้ทำให้อ่อนนิกถึงไปเมื่อกลางทศวรรษที่ 80 เมื่อครั้งที่ตลาดตกต่ำมากจึงมีการปลดระวางเรืออายุเพียง 15 ปี และเพียง 5 เดือนหลังจากที่เรือน้องของเรือลำดังกล่าวได้เผชิญสถานการณ์แบบเดียวกัน กล่าวคือ เรือชื่อ Soraya ซึ่ง CMA CGM เป็นเจ้าของ สร้างเมื่อปี 2543 ได้กลายมาเป็นเรือที่อายุน้อยที่สุดเพียง 12 ปีที่ถูกปลดระวางในช่วงที่ตลาดขาลง ทั้งนี้ การปลดระวางเรื่อนั้นส่งผลให้อุปทานลดลง

ผลพวงของ**วิกฤตการณ์การเงินโลก**ยังคงสร้างปัญหาอยู่ โดยหลายประเทศต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจหยุดนิ่ง สหภาพยุโรปได้แก้ปัญหาที่เผชิญอยู่ด้วยการใช้นโยบายทางการคลังที่เข้มงวดควบคู่กับการตัดลดงบประมาณรายจ่าย ส่งผลให้อุปสงค์จากประเทศเหล่านี้ลดลง สหรัฐอเมริกาได้แก้ปัญหาในอีกรูปแบบหนึ่ง ด้วยผลตอบรับเชิงบวกพอสมควรกับแรงจูงทางเศรษฐกิจ สหรัฐอเมริกาใช้วิธีการ “เปิดก๊อกน้ำ” (opened the taps) เป็นรอบที่ 3 (QE3) และรอบที่ 4 (QE4) ด้วยความหวังว่าการกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจให้เข้มแข็งขึ้นได้ ในขณะที่ประเทศจีนได้ลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (เพื่อไม่ให้เกิดภาวะฟองสบู่แตก) และขณะนี้ จีนต้องกระตุ้นการบริโภคภายในประเทศเพื่อชดเชยการขาดแคลนการขยายตัวของการส่งออกที่เคยเฟื่องฟูในสมัยก่อน

ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่ขาดความแน่นอนอยู่เสมอ ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห่งแรกของ การที่จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆ เพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า การที่ไฟดับเนื่องจากมีพลังงานไม่เพียงพอต่อความต้องการในฤดูร้อน ส่งผลให้ประชาชนกว่า 700 ล้านคนต้องอยู่ในสภาพอากาศที่ร้อนโดยไม่มีไฟฟ้าใช้เป็นเวลาถึง 7 ชั่วโมงจากการที่เตาเผาในโรงผลิตไฟฟ้าไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้เพียงพอ จากรายงานของ International Energy Agency ณ กรุงปารีส ได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแข่งขันขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินจากปี 2555 ที่ปริมาณ 107 ล้านตัน เป็น 250 - 300 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 สหรัฐอเมริกาได้ส่งออกถ่านหินสู่ทวีปเอเชียและทวีปยุโรปมากเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากสหรัฐต้องการใช้แหล่งพลังงานจากก๊าซจากหินดินดาน (Shale Gas) ซึ่งมีราคาถูกกว่า สะอาดกว่า และมีปริมาณมหาศาลซึ่งสามารถผลิตได้เองในประเทศ แนวโน้มเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้มีการขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งทองมากยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงดูเหมือนว่าถ่านหินยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กับตลาดขนส่งสินค้าแห่งทองในปีต่อไป

ประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งทอง ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 8.1 เป็นร้อยละ 7.6 เป็นร้อยละ 7.4 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.9 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.8 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2556 จะขยายตัวถึงร้อยละ 8 - 9 โดยอยู่บนสมมติฐานสองประการ คือ สถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทางและการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้คนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากอยู่ที่ 745.5 ล้านตันในปี 2555 หรือขยายตัวร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับ 686 ล้านตันเมื่อปี 2554 โดยเดือนธันวาคม 2555 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 70.9 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติศาสตร์ จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าจีนจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2556 ประมาณ 780 - 790 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2555 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 716.5 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.8 เมื่อเทียบกับปริมาณ 684 ล้านตันในปี 2554 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าการผลิตเหล็กของจีนจะขยายตัวถึงร้อยละ 4 - 6 โดยจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 750 ล้านตัน ในปี 2556 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 และเพิ่มขึ้นมากเป็นปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสองปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากผลการสำรวจตั้งแต่ปี 2518 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งทองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ สิ้นปีอยู่ที่ 699 จุด หรือลดลงร้อยละ 57 เมื่อเทียบกับเมื่อต้นปีที่ 1,624 จุด โดยมีจุดต่ำสุดที่ 647 จุด เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งเป็นจุดเดียวกับที่ Lehman Brothers ล้มละลาย และดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นไปแตะจุดสูงสุดที่ 1,162 จุดเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2555 เนื่องจากการสั่งแร่เหล็กเข้าสต็อกใหม่ในประเทศจีน ราคาเหล็กระหว่างประเทศได้ปรับตัวลดลงอยู่ที่ประมาณ 87 เหรียญสหรัฐต่อตันในช่วงเดือนกรกฎาคม 2555 เปรียบเทียบกับราคาในประเทศที่ประมาณ 120 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งส่งผลให้จีนมีการสั่งแร่เหล็กเข้าสต็อกมากยิ่งขึ้น สิ่งเหล่านี้แน่นอนว่าทำให้เกิดความแออัดของเรือขนาดแคปไซส์ โดยเมื่อเดือนกันยายน 2555 จีนมีการนำเข้าแร่เหล็ก 65 ล้านตันซึ่งถือเป็นตัวเลขการนำเข้าที่มากที่สุดเป็นอันดับที่สองเท่าที่ผ่านมา อีกปัจจัยหนึ่งซึ่งช่วยส่งเสริมดัชนีค่าระวางเรือ ก็คือ การนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 290 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดจากประเทศที่ไกลอย่างสหรัฐอเมริกา และปัจจัยสุดท้ายคือ มีการปลดระวางเรือเก่าประมาณ 36 ล้านดwt ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2555 อยู่ที่ 920 จุด ซึ่งลดลงร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี 2554 ที่ 1,549 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สามในประวัติศาสตร์ โดยดัชนีค่าระวางเรือที่ต่ำกว่าในปี 2555 นี้คือ เมื่อปี 2528 อยู่ที่ 906 จุด และเมื่อปี 2529 อยู่ที่ 715 จุด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528-2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547-2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

บริษัทฯ ได้เคยคาดว่าในปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 อาจจะไม่ใช่ปีที่ดีนัก โดยมีบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากผลของสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ จึงไม่เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่างๆ ที่ต้องปรับโครงสร้างทางการเงินและล้มละลายในปี 2555 แต่จะต้องตกตะลึง หากจำนวนบริษัทดังกล่าวจะไม่เพิ่มมากขึ้นในปี 2556 ก่อนที่จะค่อยๆ น้อยลงในปี 2557 จึงเป็นการเตือนให้ระวังว่ายังมีความยากลำบากในอนาคต

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2555 เฉลี่ยอยู่ที่ 8,221 เหรียญสหรัฐ ซึ่งดีกว่าตัวเลขประมาณการที่ 7,150 เหรียญสหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ เกือบจะทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,400 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,481 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2555 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไซส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ระดับ 516 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,626 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไซส์ของบริษัทฯ (ขนาด 27,209 เดทเวทตัน หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.8) ทำรายได้อยู่ที่ 7,981 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ถึงร้อยละ 4.7 สำหรับปี 2555 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 728 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,462 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 10,344 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 9.3

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวางเรือยังคงเข้มข้น โดยมีเรือ 334 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 170 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลงจำนวน 164 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 5.6 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) โดยลดลงจาก 2,916 ลำ เป็น 2,752 ลำ ในปี 2555 การอ่อนตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และคงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงลดต่ำลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต

โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนน้อยลง ในปี 2556 และ 2557 กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 1,769 ลำ ขนาดระวางรวม 304 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556) มีเรือจำนวน 303 ลำ ขนาดระวางรวม 54.4 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 17.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 251/411 ลำ ขนาดระวางรวม 47/74 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 15.5/24.3 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดปานาแม็กซ์ (60,000 - 90,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 1,996 ลำ ขนาดระวางรวม 151 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556) มีเรือจำนวน 575 ลำ ขนาดระวางรวม 44.2 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 29.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 386/686 ลำ ขนาดระวางรวม 27/49 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 17.9/32.5 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดสมดุลกับกองเรือต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดและช่วยฟื้นค่าระวางในอนาคตอันใกล้

เรือขนาดซูปราแม็กซ์ (40,000 - 60,000 เดกเวกตัน - มีเรือจำนวน 2,560 ลำ ขนาดระวางรวม 133.5 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556) มีเรือจำนวน 408 ลำ ขนาดระวางรวม 22 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 16.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 411/703 ลำ ขนาดระวางรวม 18/32 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 13.5/24 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดเอนดีแม็กซ์ (30,000 - 40,000 เดกเวกตัน - มีเรือ 1,415 ลำ ขนาดระวางรวม 48.9 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556) มีเรือจำนวน 337 ลำ ขนาดระวางรวม 11.9 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 24.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 361/431 ลำ ขนาดระวางรวม 13/15 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 26.6/30.7 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

เรือขนาดเอนดีไซส์ (10,000 - 30,000 เดกเวกตัน - มีเรือ 2,752 ลำ ขนาดระวางรวม 55.8 ล้านเดกเวกตัน ณ ต้นปี 2556) มีเรือจำนวน 175 ลำ ขนาดระวางรวม 3.6 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 6.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 1,033/1,419 ลำ ขนาดระวางรวม 21/30 ล้านเดกเวกตัน หรือร้อยละ 37.6/53.8 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2556 - 2559 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยตั้งแต่ปี 2551 ถึงปี 2554 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 33 และในปี 2555 ลดลงเป็นร้อยละ 29 ทั้งนี้ ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นอย่างใดในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรสวนทางกับดัชนีค่าระวางเรือ และโปรดระลึกไว้ว่าเรือที่อาจถูกปลดระวางในกองเรือโลกในปัจจุบันนั้นมีจำนวนมหาศาลโดยเฉพาะเรือที่มีอายุเพียง 15 ปี ได้เห็นแล้วว่าเกิดอะไรขึ้นในปี 2555 และคงไม่มีเหตุผลใดที่จะไม่คิดว่าเหตุการณ์เช่นนี้จะยังคงเกิดต่อเนื่องในปี 2556 ต่อไปจนกลายเป็นเรื่องปกติ

สถานการณ์การแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 10 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง 6 ลำและเรือบรรทุกซีเมนต์ 4 ลำ) และมีเงินลงทุนอีกประมาณ 220 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 15-20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุดและเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

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

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาตกต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

การอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม – อนาคตของการเดินเรือ

ความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้กลายมาเป็นประเด็นสำคัญของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทั้งในแง่ของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงตลอดมา

ขณะนี้ ผู้ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง

ในภาพกว้าง สามารถปรับปรุงความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงของเรือลำใดๆ ให้ดียิ่งขึ้นได้โดยสิ่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ก) การลดทอนสิ่งต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เมื่อลดได้ก็สามารถลดกำลังที่ใช้ในการผลักดันเรือ
- ข) เพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกและความร้อนของระบบกำลังผลักดันและเครื่องกำเนิดกำลังต่างๆ ที่มีบนเรือ
- ค) อุปกรณ์ภายนอก เพื่อเก็บเกี่ยวพลังงานจากภายนอกหรือกู้คืนพลังงานที่สูญเสีย

ก) ส่วนประกอบต่างๆ ที่เป็นสิ่งต้านทานของเรือและแนวทางต่างๆ ในการลดทอนสิ่งนั้นๆ

แรงต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เกิดมาจากส่วนประกอบหลักต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) แรงที่เกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสีที่มีกระทำอยู่ตลอดพื้นผิวของตัวเรือ
- 2) แรงที่กีดกันซึ่งกระทำในแนวตั้งต่อพื้นผิวของตัวเรือ
- 3) การแตกกระจายของพลังงานผ่านทางแรงของน้ำที่เคลื่อนตัว เช่น โพรงอากาศ น้ำวน การกระจอกกระแทกของกระแสน้ำและอื่นๆ

1) แรงต้านอันเกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสี

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ผ่านสิ่งที่อยู่โดยรอบสองสิ่งที่แตกต่างกัน (อากาศ และน้ำ) จะเกิดมีแรงหน่วงดึง ดังที่กล่าวข้างต้นกับทั้งสองสิ่งนั้น

สำหรับเรือบรรทุกสินค้าส่วนมาก การเกิดแรงหน่วงเนื่องจากอากาศไม่ใช่ว่าเป็นสิ่งต้องกังวล อย่งไรก็ดี แรงหน่วงจากอากาศจะมีส่วนอย่างสำคัญสำหรับเรือเร็วเพื่อจุดประสงค์พิเศษและเรือรบของทหารและเรืออื่นๆ สิ่งนี้จะคล้ายคลึงกันกับการขับรถไฟบนท้องถนน ที่ความเร็วระหว่าง 30 ถึง 40 กม/ชม. แรงหน่วงจากอากาศจะไม่เป็นสิ่งสำคัญ แต่เมื่อความเร็วสูงระหว่าง 100 ถึง 120 กม/ชม. หรือมากกว่า แรงหน่วงจากอากาศจะมีผลอย่างสำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาระหว่างการออกแบบ

แรงต้านเนื่องจากความหนืดหรือการเสียดสี เกิดขึ้นจากการเสียดสีระหว่างน้ำและผิวของตัวเรือ เป็นเรื่องเกี่ยวกับพื้นที่ของตัวเรือส่วนที่จมในน้ำทั้งหมดและความเร็วของผิวตัวเรือ แนวทางปกติในการลดแรงต้านทานความหนืด คือการปรับปรุงความเร็วรอบด้วยวิธีต่างๆเช่น ฉาบแนวน้ำผ่าน ปรับปรุงคุณภาพของสีที่ใช้ ลดการเติบโตของสัตว์ทะเล และสิ่งอื่นๆ เมื่อไม่นานมานี้ มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆมาทดลองใช้ เช่น เคลือบด้วยสารแบบเกาะไม่ติดที่มีคุณสมบัติด้านการเป็ยกต่ำกว่าเดิม และกำลังแนะนำวิธีใช้อากาศเป็นตัวคั่นระหว่างตัวเรือกับน้ำ

สำหรับเรือที่ถูกจำกัดจำนวนพื้นที่ส่วนจมน้ำและความเร็วที่กำหนดรูปร่างของตัวเรือ แบบดีเลิศที่จะอำนวยความสะดวกให้ลดแรงเสียดทานได้ดี จะต้องมึลักษณะที่ยาวและบางอย่างมากที่สุด (เกือบเหมือนกระดานโต้คลื่น) อย่างไรก็ตาม เป็นเรื่องที่ไม่อาจใช้ในทางปฏิบัติ เมื่อพิจารณาถึงข้อจำกัดอื่นๆด้วย เช่น เครื่องมือต่างๆในการต่อเรือ เครื่องช่วยต่างๆในท่าจอดเรือ ความคล่องตัวในการเดินเรือและความเสถียรของเรือ ดังนั้น เพื่อให้ได้รูปแบบตัวเรือที่เหมาะสมสูงสุด จึงจำเป็นต้องออกแบบให้มีความสมดุลระหว่างความต้องการต่างๆ ที่ขัดแย้งกันเหล่านี้

2) ความต้านทานต่อแรงดัน หรือ แรงต้านคลื่นผ่านน้ำ

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ในน้ำ แนวทางที่กระแสน้ำไหลผ่านรอบตัวเรือจะสร้างแรงกดดันสูง ที่บริเวณด้านหัวเรือ และอีกแห่งที่เกิดแรงกดดันสูงคือ ที่ใกล้ๆกับส่วนปลายท้ายเรือ บริเวณที่เกิดแรงกดดันสูงเหล่านี้ เป็นตัวที่ก่อให้เกิดรูปแบบของคลื่นทั้งที่หัวเรือและท้ายเรือ เรือต้องถ่ายทอดพลังงานที่ใช้ขับเคลื่อนบางส่วนไปใช้ในการเกิดของคลื่นแบบเหล่านี้ สิ่งนี้เรียกว่าแรงต้านทานของคลื่นและมันจะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อมีการเร่งความเร็วเพิ่มมากขึ้น

วิธีแก้ไขตามปกติ ทำโดยดัดแปลงการจัดรูปแบบคลื่นให้กระจายด้วยการออกแบบรูปร่างตัวเรือให้คลื่นถูกหนึ่งกระทบเพื่อลดคลื่นลูกใหม่ อย่างไรก็ตาม วิธีการนี้จะจำกัดให้เรือลำนั้ใช้ความเร็วได้เฉพาะในย่านหนึ่งเท่านั้น เมื่อใดที่ใช้ความเร็วนอกย่านที่ออกแบบไว้ แรงต้านทานของคลื่นจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

เรือความเร็วสูงที่ออกแบบหัวเรือเป็นรูปกระเปาะกลม เช่นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และเรือโดยสาร ปัญหาเรื่องแรงต้านทานของคลื่นเป็นส่วนที่สำคัญอย่างหนึ่งจากแรงต้านทานทั้งหมดนั้น ได้ถูกออกแบบโดยใช้การพิจารณาในเรื่องนี้ และเป็นความพยายามหนึ่งในการปรับแรงกดของรูปแบบคลื่นโดยรอบตัวเรือให้เหมาะสมที่สุดในทางตรงข้าม สำหรับเรือที่มีความเร็วต่ำกว่า เช่นเรือบรรทุกแบบเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน จุดประสงค์ในการสร้างหัวเรือเป็นกระเปาะกลมก็เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการสูญเสียอย่างมากเกินควรเนื่องจากการเกิดกระแสน้ำวน

3) แรงต้านทานอันเนื่องมาจากกระแสน้ำวน การเกิดโพรงอากาศ กระแสการไหลที่ผิดปกติ และอื่นๆ

เมื่อใดก็ตามที่เกิดมีสิ่งกีดขวางเข้ามาขัดการไหลลื่นของน้ำ (สายน้ำไหลถูกขัดจังหวะ) จะเกิดมีกระแสน้ำวนขึ้น สิ่งต่อพวงและติดเสริมทั้งปวงที่มีต่อตัวเรือ (หางเสือ ใบพัด ครีบบริเวณความเสถียร ส่วนล่างของกระดูกงู หัวขั้วต่างๆ และสิ่งอื่นๆ) ล้วนมีศักยภาพที่จะเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสียพลังงานผ่านทางการเกิดขึ้นของกระแสน้ำวน โพรงอากาศ และการไหลผิดปกติและอื่นๆ ในลักษณะที่คล้ายกัน เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงของการไหลในทันทีอันมีสาเหตุจากการเปิดช่องที่เปลือก เช่น ช่องดูดน้ำเข้า การทิ้งสิ่งของออกนอกเรือและอื่นๆ ล้วนเป็นสิ่งที่ช่วยให้เกิดแรงต้านทานรูปแบบเช่นว่านี้ แม้แต่สิ่งที่ไหลย่นและแนวขรุขระไม่ต่อเนื่อง อันเกิดจากสิ่งตกค้างของการเชื่อมโลหะที่รอยต่อของแผ่นตัวเรือ ต่างก็เป็นส่วนที่เพิ่มให้เกิดแรงต้านได้

ทุกวันนี้ อู่ต่อเรือสมัยใหม่หลายแห่งต่างใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการทำให้ได้รอยเชื่อมบนผิวตัวเรือที่ราบเรียบสม่ำเสมอ ครีบกั้นโครงถูกจัดวางตามแนวทางการไหลที่กำหนดให้ผ่านการทดสอบกับต้นแบบ สังเกตสิ่ก้นกร่อนก็ถูกทดแทนด้วยระบบจ่ายกระแส และสิ่งที่เป็นส่วนต่อพวงอื่นๆ ก็ได้รับการออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการบกร่องในเส้นทางไหล

ข) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไก/ความร้อนของแหล่งต้นกำลัง/ขับเคลื่อนในเรือ

1) การเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่แรงขับเคลื่อน

ใบพัดแบบดีที่สุดเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดจะต้องทำได้เมื่อใช้รอบหมุนต่ำมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ มีเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ มีมุมบิดของใบต่ำสุดเท่าที่เป็นไปได้ อัตราส่วนพื้นที่ของใบอยู่ที่ระดับต่ำสุด และชุดใบพัดมีจำนวนใบ

น้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ จุดเด่นต่างๆเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเต็มที่ ในเมื่อมันยังมีข้อขัดแย้งกับความต้องการอื่นๆ เครื่องยนต์หลักจะต้องมีขนาดใหญ่ขึ้นอีกมากถ้าหากจะต้องการพลังขนาดเดียวกับที่ต้องการให้ได้มาขับเคลื่อนที่รอบหมุนต่ำ และกำลังของแรงบิดของเพลาก็จำเป็นต้องทำให้เพิ่มขึ้นด้วย ในลักษณะเดียวกัน ระดับการกินน้ำลึกของตัวเรือก็ต้องเพิ่มให้มากขึ้นด้วยเพื่อรองรับใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ใหญ่มากกว่า แต่ที่ระดับการกินน้ำลึกน้อย เช่นในสภาพที่ไม่มีน้ำหนักรบรรทุกมีแต่น้ำที่ใส่อง หรือเมื่อมีน้ำหนักรบรรทุกไม่เต็มที่ ใบพัดจะไม่จมอยู่ในน้ำทั้งหมด ถ้ามีการลดจำนวนใบของใบพัดลงด้วยอีกหรือพื้นที่ของใบพัดมีต่ำที่สุด วัสดุที่ใช้ทำใบพัดนั้นจะถูกแรงกดดันกำลัง

อย่างไรก็ตาม ทุกวันนี้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายที่ตระหนักกันในหมู่นักออกแบบเรือ ในการเลือกใช้เครื่องยนต์หลักที่ใหญ่ขึ้นอันจะลดรอบการหมุนของเพลาลง ผวนวกเข้ากับการใช้ใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ขึ้น แนวทางนี้เป็นสิ่งที่เห็นได้ในการออกแบบสมัยใหม่เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมทั้งมวล ถูกนำเสนอในการทำตลาดเมื่อไม่นานมานี้ ไม่ต้องสงสัยเลยว่าสิ่งเหล่านี้จะเป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นภายใต้สภาพที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะ แต่ในระยะยาว ก็ยังไม่มีการพิสูจน์ได้แน่ชัดว่า จะยังคงความมีประสิทธิภาพอยู่หรือไม่ เมื่ออยู่ในสถานะที่ตรงกันข้าม

2) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านความร้อน/กลไกของแหล่งต้นกำลัง (เครื่องยนต์ขับเคลื่อนหลัก)

โดยทั่วไป ความมีประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนจากเครื่องยนต์สันดาปภายใน ที่ติดตั้งไว้ในเรือ นั้น ได้อยู่ในเกณฑ์ราวร้อยละ 35 ด้วยเหตุนี้ ในหมู่นักออกแบบจึงมีความรู้สึกว่าจะยังมีขอบเขตที่สามารถทำการปรับปรุงได้อีกมากในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนของเครื่องยนต์ในเรือ จนกระทั่งปลายทศวรรษ 1970 ตัวเลขแสดงค่าเอสเอฟไอซี คือค่าจำเพาะการใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเตา สำหรับเครื่องยนต์หลักต้นกำลัง ที่เคยอยู่ระหว่าง 218 – 225 กรัม/กิโลวัต/ชม. ในปัจจุบันค่านี้ได้ลดลงไปมากกว่าร้อยละ 20 และค่าโดยทั่วไปอยู่ที่ระหว่าง 174 – 180 กรัม/กิโลวัต/ชม. ยังคงมีความพยายามที่จะทำอีกบางประการในด้านนี้ และกำลังมีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่เกิดขึ้นอยู่เสมอ การพัฒนาเหล่านี้สามารถจำแนกตามรูปแบบได้กว้างๆ เป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

2.1 ปรับปรุงการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

ไม่นานมานี้ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ได้ดำเนินการวิจัยไว้จำนวนมาก และได้ปรับปรุงระบบการจุดระเบิดแบบพื้นฐานของเครื่องยนต์ให้เป็นแบบสมัยใหม่มากขึ้น และปรับปรุงเครื่องยนต์รุ่นใหม่ๆเกือบทั้งหมดของเครื่องยนต์ที่ผลิตขึ้นในระยะไม่นานมานี้ หากแต่ยังมีความขัดแย้งในสิ่งที่ต้องการอยู่บ้าง เช่น มีการควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ที่เป็นอันตรายอยู่ นักออกแบบเครื่องยนต์ทั้งหลายได้จัดการออกแบบของพวกเขาและทำให้ได้ตามความต้องการของกฎที่ควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ พร้อมๆ กันกับการปรับค่าเอสเอฟไอซีของเครื่องยนต์ให้เหมาะสม เทคโนโลยีใหม่ที่นำมาใช้มีดังนี้

- 2.1.1 ควบคุมกระบวนการจุดระเบิดด้วยการใช้อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้ลูกเบี้ยว วิธีนี้ช่วยให้ปรับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ได้ดีที่สุดตลอดย่านที่กว้างขึ้นในการรับน้ำหนักบรรทุกและความเร็ว
- 2.1.2 เพิ่มประสิทธิภาพของตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสีย ได้ออกแบบตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสียเข้าในไอดีแบบใหม่โดยเพิ่มความสามารถในการบรรจุได้มากขึ้นและปฏิบัติงานได้ด้วยความเร็วที่สูงกว่าเดิมมาก (เปรียบเทียบกับเทอร์โบชาร์จเจอร์แบบธรรมดาที่ใช้ทั่วไป) ที่กำลังทำการพัฒนาอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

2.2 อุปกรณ์เพื่อจัดการเรื่องภาระใช้งาน

การนี้ประกอบด้วยอุปกรณ์ที่ทำการควบคุมภาระใช้งานที่เครื่องกำเนิดไฟฟ้าโดยการปรับแต่งให้เครื่องสูบลมและอุปกรณ์เสริมต่างๆนั้น ปฏิบัติงานได้อย่างดีที่สุด อุปกรณ์ต่างๆที่ควบคุมได้ด้วยคอมพิวเตอร์นั้น ได้มีการนำมาติดตั้งในเรือเพื่อเฝ้าติดตามตรวจสอบการผันแปรของภาระใช้งานที่เกิดแก่เครื่องสูบลม/อุปกรณ์อื่นๆ อันจะทำการปรับแต่ง การส่งกำลังไฟฟ้าออกให้สัมพันธ์กับความต้องการของภาระใช้งานได้ทันที เทคโนโลยีนี้เกี่ยวพันถึงการใช้งานเครื่องตรวจจับจำนวนภาระใช้งานที่ควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ตัวปรับเปลี่ยนความถี่ ที่จะปรับเปลี่ยนจำนวนรอบการหมุนของ

เครื่องสูบน้ำ และจะเลยไปถึงปริมาณส่งออกของเครื่องสูบน้ำที่เหมาะสมกับภาระใช้งาน สิ่งนี้เป็นประโยชน์มากสำหรับเรือที่ปฏิบัติงานในสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงแตกต่างกันมาก และมีความต้องการที่ผันแปรในวงกว้าง เพื่อการหล่อเย็น การระบายอากาศ การหล่อลื่น และอื่นๆ เทคโนโลยีเหล่านี้มีราคาสูง รวมทั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้งและคำรักษาไว้ให้ทำงาน และประโยชน์ที่ได้รับก็ยังเป็นส่วนน้อย เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยเพลลาจจากเครื่องยนต์เป็นอีกอุปกรณ์หนึ่งในลักษณะนี้ ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้ อุปกรณ์นี้ ให้ค่าเอสเอพไอซี ที่ประมาณ 178 – 185 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. เปรียบเทียบกับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าใช้เครื่องยนต์ความเร็วปานกลางทำการขับเคลื่อนด้วยตัวกำเนิดไฟฟ้า ที่มีค่าเอสเอพไอซี ที่ย่าน 200 – 210 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. (ได้มีการนำสิ่งนี้เข้ามาใช้งานแล้วในเรือลำใหม่ที่เรากำลังสร้างขึ้นมา ในจำนวนที่เรามีส่วนเกี่ยวข้องด้วยตั้งแต่การออกแบบ)

2.3 ระบบกักเก็บความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการส่งเสริมให้ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆบางอย่าง ด้วยจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงวิธีการกักเก็บความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากไอเสียที่ปล่อยไปของเครื่องยนต์และของอุปกรณ์ที่มีการสันดาปอื่นๆ ข้อเสนอในการนำก๊าซไอเสียมาเข้าสู่จรวดใหม่อีกครั้ง การต้มน้ำด้วยความร้อนเก็บจากไอเสียของเตาเผา การปรับปรุงระบบผลิตน้ำจืด และระบบให้ความร้อนแก่น้ำมันเตาทั้งหมดต่างเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามอันนำไปสู่การปรับปรุงการกักเก็บความร้อนที่เสียไปโดยไม่ได้ใช้ประโยชน์

ก) สิ่งช่วยเหลือ/อุปกรณ์จากภายนอกที่จะอัดพลังงานเพิ่มเติมหรือกักเก็บพลังงานที่สูญเสียเข้ากัน

นับแต่เมื่อวิกฤตเชื้อเพลิงได้เริ่มกดดันเข้าไปในค่าการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ก็ได้มีความพยายามที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกันที่จะติดตั้งอุปกรณ์เช่นนี้ในเรือ ไม่ว่าในขั้นตอนต่อเรือใหม่หรือทำการติดตั้งใหม่ภายหลัง อุปกรณ์เช่นนี้สามารถแยกประเภทออกได้กว้างๆ เป็นสองกลุ่ม กลุ่มหนึ่งเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลแล้วเปลี่ยนมันให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์ ดังนั้นจึงเป็นปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานให้ดีขึ้น และอีกกลุ่มเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะเก็บเกี่ยวพลังงานจากแหล่งกำเนิดภายนอกแล้วป้อนเข้าสู่ระบบการขับเคลื่อนของเรือให้เข้าสู่ระบบ

1) อุปกรณ์ต่างๆที่จะกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลและปรับเปลี่ยนสิ่งนี้ให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ มีการทำงานวิจัยจำนวนมากเกี่ยวกับเรื่องนี้ และมีการนำเสนออุปกรณ์หลายอย่างให้ใช้ภายใต้กลุ่มนี้ พวกเขาอ้างว่าสามารถประหยัดเชื้อเพลิงได้ระหว่าง ร้อยละ 0.5 ถึงประมาณ ร้อยละ 7 หลายอย่างของอุปกรณ์เหล่านี้เป็นอุปกรณ์ที่ได้จดสิทธิบัตรไว้และมีราคาแพงเนื่องจากลิขสิทธิ์ อุปกรณ์ที่โดดเด่นบางอย่างที่มีเสนอในตลาดมีดังต่อไปนี้

1.1 ท่อกลมยาวกลวง

นอกเหนือจากการผลักดันน้ำไปด้านหลัง ใบจักรเรือยังทำให้เกิดผลกระทบเป็นน้ำวน อันเป็นผลกระทบของลักษณะใบที่บิดตัวเอียงเป็นมุม ดังนั้นเมื่อเลยจุดหนึ่งไป การบิดตัวของใบพัดที่เพิ่มขึ้นจะลดทอนประสิทธิภาพของใบพัดนั่นเอง จึงมีการติดตั้งท่อกลมยาวกลวงนี้ไว้ไม่ว่าที่ด้านหน้าของใบพัด เช่น ท่อแบบเมวิส (ชื่อจดทะเบียนแล้ว) เพื่อเป็นตัวแทนทางให้น้ำไหลในแนวที่ต้องการและเป็นการกักเก็บพลังงานที่สูญหายไปในการเกิดผลกระทบเป็นน้ำวน หรือติดไว้รอบใบพัดเอง ในรูปแบบของการห่อคลุมหรือเป็นหัวฉีดตามการออกแบบที่มีหลากหลายแตกต่างกัน ท่อกลมยาวกลวงเหล่านี้ยังช่วยทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงานที่ความเร็วต่ำโดยทั่วไปแรงผลักดันที่เพิ่มเช่นนี้จะทำให้ได้ประโยชน์เพิ่มอีกมาก แต่เมื่อใช้ความเร็วสูง ตัวท่อกลมยาวกลวงนั่นเองจะทำให้เกิดแรงหน่วงเพิ่มมากขึ้นอันเป็นการลดประสิทธิภาพการทำงานของมันลงไปอย่างมาก ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงโดยทั่วไปอ้างว่าอยู่ในย่านจากร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7

1.2 ครีบบนใบพัดตายตัวหรือแบบขยับได้

ครีบบนใบพัดติดตั้งไว้กับตัวเรือในแนวที่น้ำไหลไปหาใบจักร ครีบบนใบพัดนี้ยังทำหน้าที่ได้ในจุดประสงค์เดียวกันกับการใช้ท่อกลมยาวกลวง ด้วยการนำทางการไหลและทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงาน การกระทำและผลกระทบก็จะมีลักษณะคล้ายๆ กันกับท่อกลมยาวกลวงที่ติดตั้งไว้ด้านหน้าของใบพัด

1.3 ครีบแบบติดตายตัวหรือแบบขยับได้ติดตั้งบนฝาครอบเพลลาใบจักร

ครีบเหล่านี้ ทำการกักเก็บพลังงานที่สูญเสียไปกับการเกิดโพรงอากาศในน้ำวน จากการหมุนของใบจักร และยังทำหน้าที่ต้านผลกระทบแบบหมุนวนในการไหลได้ด้วย สิ่งเหล่านี้สามารถติดตั้งในขั้นตอนต่อเรือได้อย่างง่ายดาย แต่ก็สามารถติดตั้งได้ในภายหลัง เมื่อมีความจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์และดัดแปลงแก้ไขบ้างเล็กน้อย

1.4 ใบจักรแบบหมุนสวนทาง

เรือที่สร้างเพื่อจุดประสงค์พิเศษบางชนิด เช่น เรือขนาดเล็กกินน้ำตื้นความเร็วสูงจะติดตั้งใบพัดแบบหมุนสวนทางนั้นไว้บนเพลลาเดียวกัน เพื่อให้มีการดูดซับพลังงานได้ดีที่สุด โดยที่จำกัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของใบพัด และใช้ผลกระทบจากการหมุนวนของใบพัดชุดหนึ่งให้ไปเพิ่มประสิทธิภาพของใบพัดอีกชุด แต่เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้เป็นสิ่งที่ซับซ้อนอย่างมากและการใช้งานใบพัดแบบนี้จะจำกัดแต่เฉพาะเรือที่ทำได้จุดประสงค์พิเศษเท่านั้น

1.5 อุปกรณ์ติดตั้งที่หางเสือ

อุปกรณ์ต่างๆ เช่น กระจาปะกลมบนหางเสือผ่าแยกที่ด้านข้าง (ที่ส่วนล่างและส่วนบนของระดับเส้นแนวกกลางของเพลลา) นั้น นำมาใช้เพื่อให้กักเก็บพลังงานน้ำวนจากน้ำที่ไหล และทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังงานน้ำ อุปกรณ์เหล่านี้โดยปกติจะติดตั้งไว้ในขั้นตอนต่อเรือ เว้นแต่เมื่อมีความเกี่ยวข้องถึงการออกแบบหางเสือใหม่ ที่เป็นไปได้ว่ามีผลกระทบต่อความสามารถการบังคับหางเสือ

2) อุปกรณ์ที่จะดูดซับพลังงานภายนอกแล้วป้อนเข้าสู่ระบบขับเคลื่อนของเรือ

เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องยังคงอยู่ในขั้นตอนการทดลองและยังไม่มีการนำมาประยุกต์ใช้เชิงพาณิชย์ ประโยชน์ต่างๆที่อ้างถึงก็ยังคงพึ่งพาแหล่งกำเนิดภายนอก ที่ซึ่งจะดูดซับพลังงานออกมาและยังเป็นสิ่งที่มีโอกาสเป็นไปได้ ภายใต้สภาวะทางอุณหภูมิจากการประหยัดเชื้อเพลิงถูกกล่าวอ้างว่าสามารถทำได้มากถึงร้อยละ 30 มันอาจต้องใช้เวลารอนานอย่างน้อยอีกหลายปีก่อนที่อุปกรณ์เพื่อการประหยัดพลังงานรูปแบบนี้จะกลายเป็นสิ่งที่ทำเป็นการค้าได้ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทางเลือก มีสองประการต่อไปนี้

2.1 แผงรับแสงอาทิตย์

ได้มีการนำแผงรับแสงอาทิตย์มาติดตั้งบนเรือบางแบบเพื่อดูดซับพลังงานจากแสงอาทิตย์แล้วปรับเปลี่ยนให้เป็นพลังงานไฟฟ้าที่ซึ่งต่อมาป้อนเข้าสู่ระบบกำลังของเรือ

2.2 ชุดกังหันอัดลม

การทดลองที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งชุดกังหันอัดลม ที่คล้ายคลึงกับแบบที่ติดตั้งบนพื้นดินในบริเวณทุ่งพลังงานลม สิ่งเหล่านี้ จะปรับเปลี่ยนพลังงานจากลมไปเป็นพลังงานไฟฟ้า ที่ซึ่งต่อมาป้อนเข้าสู่ระบบการจ่ายกำลังไฟฟ้าของเรือ

3) ใบเรือ

ได้มีการทดลองติดตั้งชุดใบเรือในรูปแบบของชุดกางใบที่พับเก็บได้ มาติดตั้งบนเรือที่ซึ่งสามารถติดตั้งชักใบขึ้นกางและชักลงพับเก็บได้ผ่านกลไกไฮดรอลิกที่ควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ การใช้งานขึ้นอยู่กับสถานะที่เป็นอยู่และตามความต้องการของเรือ ในขั้นการทดลองบางครั้ง เกี่ยวข้องไปนแบบใช้ใบเรือที่ล่องลอยตามลม (เหมือนว่าขนาดยักษ์) ที่ซึ่งยึดโยงกับเรือด้วยเชือก และส่งผ่านพลังงานลมโดยตรงเข้าสู่เรือ

โดยที่มีข้อยกเว้นเพียงบางประการ มาตรการต่างๆที่ได้บรรยายมาข้างต้น ส่วนมากสามารถนำมาปฏิบัติได้จริงบนเรือในขั้นตอนการออกแบบก่อนการสร้าง ความก้าวหน้าทางวิชาการสมัยใหม่และการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการออกแบบสร้างภาพ ทำให้สามารถคำนวณได้อย่างถูกต้องแม่นยำ ในเรื่องของรูปแบบคลื่น การต้านทานของตัวเรือ และสามารถสร้างตัวเรือในรูปแบบที่ดีที่สุดได้ และการทดสอบจากแบบจำลอง ช่วยให้สามารถจัดรูปแบบใบพัด หากจุดจั่ววางท่อกลมยาวกลวงและครีบต่างๆ ให้ได้แบบที่ดีที่สุดได้

การปรับระดับการกินน้ำลึกและการตั้งตรงของเรือให้เหมาะสมที่สุด เป็นทางเลือกที่มีเสนอให้ทำได้กับเรือโดยสารและเรือบรรทุกผู้โดยสาร ที่มีจะมีการบรรทุกน้อยกว่าการบรรทุกเต็มลำ ซึ่งแตกต่างจากเรือแบบบรรทุกทุกเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน

มีมาตรการเพียงสองสามประการที่สามารถนำมาปรับใช้ได้กับเรือที่มีใช้ในปัจจุบัน คือการเลือกทาสีตัวเรือที่มีการปรับปรุงให้ดีขึ้นและจัดการเล่นเรือที่ระดับการกินน้ำลึกที่เหมาะสม ค่าใช้จ่ายสำหรับงานวิจัยและวิเคราะห์ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์เสริมเข้ากับตัวเรือ เป็นสาเหตุที่ไม่จูงใจให้มีการนำสิ่งเหล่านั้นมาใช้ งาน การเปลี่ยนแปลงรูปแบบตัวเรือเป็นข้อเสนอที่มีราคาแพงยิ่ง แต่ในกรณีของเรือบรรทุกผู้โดยสารขนาดใหญ่ ก็กำลังมีการปรับปรุงแก้ไขกระเปาะกลมที่หัวเรือกันอยู่บ้าง บรรดาเจ้าของเรือต่างบรรลุข้อสรุปกันแล้วว่าการที่เรือของพวกเขาต้องเล่นช้านั้นเป็นเรื่องที่หนีไม่พ้น

วิธีการปรับการใช้เชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพที่สุดที่ผู้คนส่วนใหญ่เห็นชอบด้วย ก็คือ การปฏิบัติการด้วยการลดความเร็วลง วิธีการนี้มีประสิทธิภาพมากที่สุดก็นำมาปฏิบัติโดยตรง แต่น่าเสียดายที่เครื่องยนต์หลักส่วนใหญ่จะมีระดับการทำงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุดของมัน เมื่อใช้งานใกล้เคียงรอบสูงสุดที่ออกแบบไว้ (อัตราสูงสุดอย่างต่อเนื่อง) ขณะที่การใช้น้ำมันเครื่องยนต์ที่ระดับต่ำกว่าระดับที่วางนี้ อันส่งผลให้ประหยัดเชื้อเพลิงได้แต่ก็เป็นการลดประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ด้วย ยังเพิ่มการปล่อยของเสียที่ไม่ต้องการและอาจเป็นการเร่งเรื่องการสึกหรอให้เกิดแก่เครื่องยนต์เร็วขึ้นอีกด้วย วิธีการลดการบริโภคเชื้อเพลิงเช่นว่านี้ จำเป็นต้องพิจารณาประเมินผลที่จะเกิดทุกประการอย่างรอบด้านก่อนนำมาประยุกต์ใช้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2555 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากก่อนหน้านี้รวมทั้ง ค่าอุปกรณ์/อะไหล่ และค่าเบี้ยประกันภัย อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษา รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่ที่ถูกกว่า เจ้าของเรือที่สัดส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบันในการปรับลดอายุของเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและการลดค่าใช้จ่ายโดยผ่านการปรับลดอายุของเรือนี้จะยังดำเนินต่อไป

ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ได้ตื่นตัวจากการเพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าเสียหาย หลังจากหลายปีที่ผ่านมาที่การเรียกร้องค่าเสียหายมีไม่มากนัก ทั้งในแง่ของจำนวนครั้งในการเรียกร้องค่าเสียหายและจำนวนเงินค่าเสียหายที่เรียกร้องที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันนี้ ในทางตรงกันข้าม เบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้ได้รับนั้นกลับลดลงเนื่องจากผลกระทบจากการที่เจ้าของเรือหลายรายได้ทดแทนเรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัยทำให้เบี้ยประกันภัยถูกลงตามไปด้วย นอกจากนี้ สถานการณ์ของบริษัทผู้รับประกันเช่นนี้เป็นผลมาจากรายได้ที่ไม่แน่นอนและยังไม่เกิดขึ้น ส่งผลให้บริษัทผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs ระหว่างประเทศ ได้ประกาศปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 เป็นต้นไป ตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้จะมีสถานะการเงินที่มั่นคง และเป็นการดีที่บริษัทผู้รับประกันเหล่านี้จะเสริมความแข็งแกร่งทางการเงินของตนแม้ว่าจะเป็นการกระทำที่ตาม อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้รับประกันซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันนั้นมีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้บริษัทฯ คาดว่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องชำระสำหรับปี 2556 จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2555 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไข อยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะ ทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษ ในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรจุทุกสินค้าแห่งเทกองบางชนิดได้มี ความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไป เป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้ จากการผลิตค้นขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเล ระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้ สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมทั้งทางการและสถาบัน ตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิด จิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้แล้วในรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนใน รายงานประจำปี 2555 ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุม การปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอโรคาร์บอน จากเรือต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้ จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบางรัฐในสหรัฐอเมริกา ยังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจาก เรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้ง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบ โครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้ง ยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหาร การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Shipboard Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้น ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center) ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้ง ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดย ภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึก คนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่า สำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็น ก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือให้เกิด

ความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคลากรทางทะเล (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

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

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

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะได้รับเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือด้วยอุปกรณ์ ECDIS ซึ่งเป็นเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือจะทำให้อุปกรณ์ต่างๆ (ซึ่งอยู่บนแผ่นกระดาษ) มีความสำคัญไป ทั้งนี้ การใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย

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

ภัยจากโจรสลัด เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก แม้ว่าในปี 2555 ดูเหมือนข่าวเรื่องโจรสลัดในบริเวณดังกล่าวจะลดน้อยลง โดยทางผู้รับประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมดตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากัสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่คุ้มครอง

โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆสามารถผลักภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้ผันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจับปล้นเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไปไล่ล่าไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถพรางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางการออกล่าเรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น

ในปี 2555 มีการรายงานว่าถูกโจรสลัดโจมตีทั้งหมด 35 ครั้งบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 176 ครั้งในปีก่อน ซึ่งในจำนวนนี้มีเรือจำนวน 5 ลำที่ถูกยึด เมื่อเปรียบเทียบกับเรือจำนวน 25 ลำที่ถูกยึดได้เมื่อปีที่แล้ว

การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรียและบริเวณชายฝั่งประเทศยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาได้มีการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตามพื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป

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

บทสรุป

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2556 จะเป็นปีที่น่าท้าทายเป็นอย่างยิ่ง โดยเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว ในขณะที่ประเทศจีนซึ่งพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมถึงภาวะชะลอตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา ยังคงเปราะบางมากจนทำให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ ออกนโยบายทางการเงินเป็นรอบที่ 4 (QE4) อย่างไรก็ตาม คาดว่าราคาสินค้าโภคภัณฑ์ยังอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเปรียบเทียบราคานำเข้าและราคาผลิตในประเทศจะทำให้เงินเพิ่มปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กมากยิ่งขึ้น ด้านหินที่ใช้เผาเพื่อป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้าอาจจะส่งผลให้ประเทศอินเดียกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศจีนด้วยปริมาณ 250 - 300 ล้านตันต่อปี ภายในปี 2559 ดังนั้น รายงานล่าสุดจาก DNB Markets ได้ระบุว่า การขยายตัวโดยวัดจากระยะทางการขนส่งต่อตันในช่วงปี 2556 ถึงปี 2558 จะเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 11

อุปทาน - เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงมากในอดีตทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 18 ของกองเรือทั้งโลกถูกปลดระวางแล้ว แต่ภายใต้สภาพตลาดค่าระวางในปัจจุบัน ตัวเลขการปลดระวางเรื่อนี้น่าจะเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 29 แต่จะมีข้อจำกัดของจำนวนอู่ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ

จากการที่เรือต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 19.6 (ขนาดระวางรวม 135.8 ล้านดwt) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2559 วิกฤติการเงินจะทำให้การส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้าออกไปซึ่งถือว่าไม่ใช่เรื่องปกติ ทั้งนี้ตัวเลขบ่งชี้ที่บริษัทฯ คาดการณ์ คือ ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 29 ในปี 2555 โดยน่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 30 หรือมากกว่า ในปี 2556 และปีต่อไป

อุปทานกับอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้อีกสองปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาประเทศในสหภาพยุโรปกลับสู่ภาวะปกติอีกครั้ง และน่าจะได้เห็นตลาดค่าระวางเรืออยู่ในช่วงขาขึ้นอีกครั้งหลังปี 2557 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2556 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบาก ซึ่งแม้แต่เจ้าของเรือที่ฉลาดและรอบคอบที่สุดในการวางกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็ยังคงได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้น

ด้านการเงิน - การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญในปี 2556 จากการที่ธนาคารปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายทำให้เจ้าของเรือซื้อเรือจำนวนมากเกิน และมูลค่าเรือที่ตกต่ำอย่างรวดเร็ว ทำให้เรือเหล่านี้มีมูลค่าสูญหายไปประมาณร้อยละ 70 ของมูลค่าที่สูงสุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2551 ดังนั้น เงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวส่วนใหญ่แทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนดได้ ถ้าเรือดังกล่าวมีการให้เช่าเรือตามสภาพตลาดด้วยแล้ว ธนาคารเหล่านี้ย่อมเกิดปัญหาใหญ่กับสภาพคล่องกระแสเงินสดที่อาจมีไม่มากพอที่จะครอบคลุมภาระดอกเบี้ย และ/หรือ การจ่ายคืนเงินต้น และปัญหาจากการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ จะเห็นได้ว่าคงไม่มีธนาคารใดปล่อยกู้ได้อย่างง่ายดายให้แก่เจ้าของเรือเหล่านั้นในอนาคตอันใกล้

การผ่อนปรนทางการเงินของธนาคารผู้ให้เงินกู้แก่บริษัทเดินเรือในช่วงปี 2552 ถึง 2554 ด้วยลักษณะ “แก้ไข-มีเงินเฉย-ขยายระยะเวลา” คงจะเปลี่ยนไปบ้างในปี 2555 เราได้เห็นการปรับโครงสร้างทางการเงิน และ/หรือ การล้มละลายของบรรดาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในปี 2554 และปี 2555 ธนาคารกำลังบังคับให้มีการชำระเงินกู้

ที่ผิดสัญญาคืนก่อนกำหนด ขายเรือที่เป็นหลักประกันเงินกู้ ณ ราคาที่สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่ได้ปล่อยกู้ไป สิ่งนี้จะทำให้ตัวเลขบัญชีงบดุลของธนาคารเป็นลบ และเป็นไปได้ที่จะส่งผลให้เจ้าของเรือล้มละลาย หากเจ้าของเรือนั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่และมีสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ในการต่อเรือจากธนาคารด้วยแล้ว เงินกู้เหล่านั้นจะหายไปทำให้สัญญาต่อเรือใหม่นั้นไม่บรรลุผล ซึ่งจะส่งผลให้มีการผลกระทบทางการเงินต่อไปยังบรรดาผู้ต่อเรือและธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ผู้ต่อเรือ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการเดินเรือ ณ ปัจจุบันเพิ่งจะได้เริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามยังบรรดาเจ้าของเรือ ธนาคารเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของผู้ต่อเรือ

ปัญหาความตึงเครียดด้านการเงินในอุตสาหกรรมทางทะเลได้นำมาสู่บทวิเคราะห์จากผู้ต่อเรือและนักวิเคราะห์ธุรกิจเดินเรือว่าเรือต่อใหม่จำนวนมากซึ่งมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2558 อาจเป็นเพียงแค่ภาพลวงตาเท่านั้น เนื่องจากอาจมีการยกเลิกการต่อเรือส่วนใหญ่ไปแล้ว อย่างไรก็ตาม โพรตระกูลว่า Hartland Shipping Services ซึ่งบริหารงานโดย HSBC Shipping Services ได้แสดงความเห็นไว้ใน Points of View ว่า “เราได้ผ่านจุดที่อันตรายมาแล้ว และเห็นพ้องว่าในปี 2557 จะเป็นปีที่อุปทานและอุปสงค์จะเข้าสู่ภาวะสมดุล แม้ว่าการเห็นพ้องนั้นมักจะคลาดเคลื่อนเสมอ ทั้งนี้ หากมีการยกเลิกการสั่งต่อเรือที่มีการส่งมอบล่าช้าจำนวนมาก จะทำให้เราจะไปถึงภาวะสมดุลดังกล่าวเร็วกว่าที่คาดคิดไว้”

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อุณหาคนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรี่เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายคูลูรู คาลี วาเดีย

กรรมการบริหาร

4 กุมภาพันธ์ 2556