

เลขที่ 2551-009

วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551

เรียน ท่านผู้จัดการ และกรรมการผู้จัดการ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ขอนำส่งรายงานสรุปสำหรับปี 2550 ดังนี้ :

รายงานสรุปสำหรับปี 2550

เพื่อความเข้าใจถึงความโดดเด่นของบริษัทฯ สำหรับปี 2550 ที่ผ่านมา คณะกรรมการขอเสนอตัวเลขผลกำไรสุทธิ (ขาดทุน) (จากงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ในปี 2545 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 0.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2546 บริษัทฯ มีผลกำไรจำนวน 24.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2547 ผลกำไรเพิ่มขึ้นกว่าสี่เท่าตัวอยู่ที่ 110.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับปี 2548 ผลกำไรสุทธิของบริษัทฯ ก็พุ่งขึ้นสูงไปอีกกว่าร้อยละ 40 มาอยู่ที่จำนวน 154.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และลดลงมาอยู่ที่ผลกำไรจำนวน 92.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2549 และกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นจากผลการดำเนินงานจำนวน 96.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2550 (กล่าวคือ ไม่รวมกำไรจากการขายเรือ ขาดทุนจากสัญญาอนุพันธ์ทางการเงิน และภาษีของกำไรจากการขายเรือ) แม้ว่าบริษัทฯ มีกองเรือเฉลี่ยลดเหลือ 45 ลำ หากเทียบกับปี 2549 ที่บริษัทมีกองเรือถึง 54 ลำ และที่กล่าวมาโดยสรุปแสดงถึงความโดดเด่นของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี:

ผลการดำเนินงานในรอบปี บริษัทฯ มีรายได้รวม 9,033.04 ล้านบาท (ปี 2549: 9,250.76 ล้านบาท) และมีผลกำไรสุทธิเป็นเงิน 4,156.16 ล้านบาท (ปี 2549: กำไรสุทธิ 3,715.12 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอย่างมากมาอยู่ที่ 14,064.93 ล้านบาท (ปี 2549: 12,037.71 ล้านบาท) สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 15,018.14 ล้านบาท (ปี 2549 : 12,758.15 ล้านบาท) แม้ว่าจะมีการขายเรือไปจำนวน 10 ลำระหว่างปีก็ตาม ทั้งนี้เนื่องมาจากการขายหุ้นกู้คืนและกำไรสุทธิหาได้ระหว่างปี

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3,230.65 ล้านบาทก่อนการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 175.17 ล้านบาท (ปี 2549: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนอยู่ที่ 122.84 ล้านบาท) กำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวรอยู่ที่ 1,558.22 ล้านบาท (ปี 2549: ไม่มี) ขาดทุนจากสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินอยู่ที่ 241.97 ล้านบาท (ปี 2549: ไม่มี) และภาษีเงินได้อยู่ที่ 215.57 ล้านบาท (ปี 2549: ไม่มี) ในด้านของรายได้ เรือของบริษัทฯ มีรายได้ต่อวันต่อลำเรือเป็นจำนวน 13,147 เหรียญสหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2549 ที่ทำรายได้ต่อวันต่อลำเรือเป็น จำนวน 11,387 เหรียญสหรัฐ แม้ว่ารายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือปี 2550 เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน แต่รายได้รวมทั้งหมด ต่ำกว่าปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดจำนวนเรือเฉลี่ยระหว่างปี เพราะการขายเรือของบริษัทฯ รวมจำนวน 10 ลำ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในระหว่างปี 2550 ลดลงร้อยละ 37

นั้นสืบเนื่องมาจากการลดจำนวนเรือในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงเฉลี่ยประมาณ 17.5 วันต่อลำเรือ ซึ่งจัดว่าสมเหตุสมผล เมื่อพิจารณาถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือ ของพีเอสแอล ซึ่งมีอายุประมาณ 19.6 ปีในปี 2550 อีกทั้งมีเรือบางลำของบริษัทได้เข้าซ่อมบำรุงสภาพก่อนถึงกำหนดในปี 2551 ดังนั้นจากผลของการ ทำการและกระแสเงินสดที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัท มีสภาพคล่องที่สูงมากในระหว่างปี 2550 และได้จ่ายเงินปันผลไปจำนวน 2,655.05 ล้านบาท ยกเว้นหุ้นปันผลในอัตราส่วน 1:1 หุ้น ที่ออกในระหว่างปี 2550

จุดเด่นประจำปี:

หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ โดยความร่วมมือกับบริษัทเลค คอนซัลต์ติ้ง ได้จัดทำสกอร์การ์ดขึ้นเพื่อแสดงผลตอบแทนรวมของ ผู้ถือหุ้น **Total Shareholder Return (TSR)** ของบริษัทจดทะเบียนต่างๆ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็น ประจำทุกปี จากตารางเปรียบเทียบในหนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ฉบับวันที่ 18 พฤษภาคม 2550 ในช่องสำหรับ 3 ปี บริษัท ได้รับการจัดอันดับเป็นอันดับหนึ่ง โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานประจำปี 2549

BEST AND WORST PERFORMERS

Top 20th percentile across all scorecards			TSR (%)			
	Market value (bt m)	Sector	1-year	3-year	5-year	10-year
■ Central Pattana	49,241	Property development	60.1	34.3	61.6	20.6
■ Minor International	34,446	Food and beverages	86.5	66.1	77.8	37.2
■ Precious Shipping	26,520	Transportation and logistics	77.0	21.5	113.8	31.8
■ Central Plaza Hotel	8,978	Tourism	59.8	50.8	46.6	34.8
■ Ramkhamhaeng Hospital	5,424	Health care	76.6	42.0	106.2	31.3
■ Minor Corporation	4,368	Commerce	85.5	80.6	79.1	28.0
■ Bangkok Ranch	4,052	Agribusiness	290.4	736.6	257.7	43.6

แผนการปรับปรุงกองเรือ: เริ่มด้วยเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2550 มติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น อนุมัติสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 12 ลำที่ระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันจากบริษัท ABG Shipyard ประเทศอินเดีย เป็นเรือผนัง 2 ชั้น มีฝากระวาง ปิดด้านบน รูปทรงครึ่งกล่อ่งสี่เหลี่ยม ประกอบด้วยเครนขนถ่ายสินค้า โดยเรือทั้ง 12 ลำมีกำหนดทยอยส่งมอบได้ปีละ 3 ลำ เริ่มส่งมอบครั้งแรกปี 2553 และเสร็จสิ้นการส่งมอบในปี 2556 แผนการปรับปรุงกองเรือเพิ่มเติมได้ดำเนินการต่อเนื่องโดย ในเดือนกันยายน 2550 มีการสั่งต่อเรือใหม่ซูปราแมกซ์ ขนาด 54,000 เดทเวทตัน เพิ่มจำนวน 3 ลำ จากบริษัท ABG Shipyard เป็นเรือผนัง 2 ชั้น ติดตั้งเครนขนถ่ายสินค้า โดยมีกำหนดส่งมอบปี 2553 จำนวน 1 ลำ และปี 2554 จำนวน 2 ลำ และ ณ ปัจจุบันผู้ต่อเรือ ABG Shipyard ได้ยืนยันถึงความสามารถในการจัดหาเครื่องยนต์หลักของเรือได้เพิ่มอีกสำหรับเรือ จำนวน 3 ลำ ดังนั้นบริษัท เพ็งลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มอีก จำนวน 3 ลำ โดยมีกำหนดส่งมอบปี 2555 สัญญาสั่งต่อเรือ 3 ลำดังกล่าวจะต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีผู้ถือหุ้นซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2551

นิตยสาร Marine Money: ฉบับเดือนตุลาคม ปี 2550 จัดอันดับพีเอสแอล อยู่ในลำดับที่ 1 ของโลก ก่อนหน้านั้นทางนิตยสารได้จัดอันดับผิดพลาดไปในฉบับเดือนมิถุนายน แต่ภายหลังมีการแก้ไขให้ถูกต้อง วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของยอดรวมของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่าง ได้แก่ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) บริษัท เชื่อว่าครั้งนี้จะเป็นครั้งแรกที่บริษัทไทย ได้รับการจัดเป็นอันดับ 1 ในโลก ในประเภทธุรกิจใดๆก็ตาม

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณ**ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น**สำหรับ 14 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536 จนถึง ณ วันที่ 14 กันยายน 2550 มีราคาปิดอยู่ที่ 34.25 ต่อหุ้น หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 14 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 18.34 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

ผลขาดทุนพิเศษครั้งเดียว: ที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 3 จำนวนเงิน 6.84 ล้านดอลลาร์ เป็นผลจากการที่บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Treasury Lock Transaction (T-Lock) กับสาขาของธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อเป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ (ซึ่งใช้เป็นฐานในการกำหนดราคาในการออกหุ้นกู้) สำหรับหุ้นกู้ที่บริษัทฯ หวังว่าจะสามารถออกและใช้เป็นแหล่งเงินทุนระยะยาวด้วยต้นทุนที่น่าสนใจ แต่เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตซับไพรม์ เงื่อนไขที่จูงใจในตลาดเงินได้เปลี่ยนไปหรือในอีกแห่งหนึ่งคือการออกหุ้นกู้ของบริษัทฯ จะมีต้นทุนทางการเงินที่ไม่น่าสนใจ ทำให้บริษัทต้องหยุดชะลอแผนการออกหุ้นกู้ออกไปอย่างไม่มีกำหนด และเป็นผลให้บริษัทต้องยกเลิกสัญญา T-Lock โดยเกิดผลขาดทุนจำนวน 7.07 ล้านดอลลาร์

ดัชนีบอลติก (Baltic Dry Index, BDI): ณ สิ้นปีอยู่ที่ 9,143 จุด ซึ่งสูงขึ้นถึงร้อยละ 105 จากจุดเริ่มต้นของปี ซึ่งอยู่ที่ 4,452 จุด ดัชนีได้ขึ้นแตะระดับสูงสุดที่ 11,039 จุด เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 โดยมีค่าเฉลี่ยของปีที่ 7,070 จุด ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 222 จากค่าเฉลี่ย 3,180 ของปี 2549 อย่างไรก็ตามดัชนีบอลติกตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ได้ดิ่งลงอย่างรวดเร็ว จนถึงระดับ 5,615 จุด เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2551 ลดลงจากจุดสูงสุดถึงร้อยละ 49 จากนั้นดัชนีเริ่มปรับขึ้นเล็กน้อย ก่อนเริ่มชะลอตัวที่ 6,032 จุด เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2551 ไม่มีตัวอย่างที่ดีเท่านี้แล้วที่จะทำให้นักลงทุนตระหนักถึงความจริงของลักษณะประเภทธุรกิจและอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงสูงมาก และเพื่อให้เห็นว่ากลยุทธ์ของบริษัทในการทำสัญญาระยะยาวเป็นสิ่งที่สมควรอย่างยิ่ง

รายได้ต่อวันต่อลำเรือ: ในระหว่างปี 2550 รายได้ค่าเช่าต่อวันต่อลำเรือของกองเรือบริษัท ได้แสดงถึงกลยุทธ์ในการทำธุรกิจของบริษัทที่เปลี่ยนจากตลาดรายวัน (Spot market) มาเป็นการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำที่เปลี่ยนไปตามการขึ้นลงของดัชนี BDI สำหรับปี 2550

บริษัทมีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 13,147 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการของบริษัทที่ได้คาดไว้ว่าจะอยู่ระหว่าง 11,000 และ 13,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ตัวเลขนี้นับว่าเป็นตัวเลขที่น่าพอใจเมื่อเปรียบเทียบกับผลประกอบการ ในอดีตที่ผ่านมา เมื่อปี 2549 อยู่ที่ 11,387 เหรียญสหรัฐต่อวัน ปี 2548 อยู่ที่ 14,449 เหรียญสหรัฐ ปี 2547 อยู่ที่ 13,248 เหรียญสหรัฐ และปี 2546 อยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ ปี 2545 อยู่ที่ 5,854 เหรียญสหรัฐ และ ปี 2544 อยู่ที่ 5,855 เหรียญสหรัฐ

ปัจจัยจากประเทศจีน: ยังคงมีผลกระทบต่อตลาดเรือเทกองอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เห็นภาพ ทางบริษัทฯ ขออ้างข้อมูลวิจัยตลาดทุนของ Credit Suisse ฉบับวันที่ 17 มกราคม 2551 ได้กล่าวไว้ว่า จีนถูกคาดว่าจะนำเข้า สินแร่เหล็กประมาณ 433.6 ล้าน เมตริกตัน หรือประมาณร้อยละ 50 ของปริมาณการค้าสินแร่เหล็กทั่วโลกในปี 2551 และสูงขึ้นร้อยละ 13 จากปริมาณที่คาดว่าจะมีการนำเข้าจากประเทศจีนที่ 383.60 ล้านเมตริกตัน เมื่อปี 2550 ที่ผ่านมา ตามที่นักวิจัยจากหน่วยงานวิจัยการพัฒนาระเทศและกรรมการปฏิรูป สำนักวางแผนของประเทศจีนคาดการณ์ว่า การนำเข้าสินแร่เหล็กจะถึงระดับสูงเฉียด 650 ล้านเมตริกตันในปี 2553 แม้ว่าการชะลอตัวจะเป็นที่กล่าวถึงตลอดปี การผลิตเหล็กกล้าในปี 2550 ได้ขึ้นไปเกือบถึงระดับ 490 ล้านเมตริกตัน ซึ่งตัวเลขนี้มากกว่า ปี 2549 ถึงร้อยละ 17 ซึ่งอยู่ที่ 421 ล้านเมตริกตัน และมากกว่าผลผลิตที่ผลิตได้ในระหว่างปี 2548 ที่ 389 ล้านตัน และคาดว่าจะมากกว่า 550 ล้านตันในปี 2551 ตามรายงานข่าว Bloomberg ระบุว่าในปี 2550 การนำเข้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 34 มาอยู่ที่ 51 ล้านเมตริกตัน เปรียบเทียบกับเมื่อปีก่อนหน้าอยู่ที่ระดับ 38.2 ล้านเมตริกตัน ประเทศจีนเป็นผู้ใช้และผู้ผลิตถ่านหินรายใหญ่ที่สุดในโลก และยังคงเป็นผู้ส่งออกที่สำคัญในปี 2550 ด้วยยอดส่งออกรวม 53.2 ล้านเมตริกตัน การเปลี่ยนแปลงบทบาทจากผู้ส่งออกมานำเข้ามากขึ้นทำให้คาดการณ์ได้ว่าปีนี้ประเทศจีนจะเป็นผู้นำเข้าสุทธิที่ระดับ 15 ล้านเมตริกตัน การขยายตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจเป็นสาเหตุของการพลิกบทบาทของจีน และเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2551 โรงงานผลิตไฟฟ้าในแถบจังหวัดทางตอนใต้ของจีนถูกปิดไปเพราะปริมาณถ่านหินไม่พอเพียงที่จะใช้ผลิตไฟฟ้า สำนักข่าว Bloomberg อ้างรายงานของ SSY เมื่อ 23 มกราคม 2551 ระบุว่าสถานีผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของจีนประมาณร้อยละ 5 ถูกปิดไปเนื่องจากหิมะตกหนัก ราคาถ่านหินสูงขึ้น และข้อจำกัดในการขนส่ง สถานีไฟฟ้ากว่า 90 สถานี ที่มีกำลังการผลิตไฟฟ้ามากกว่า 20,000 เมกะวัตต์ ไม่สามารถให้บริการได้ ตามรายงานของสื่อในประเทศจีนระบุว่า การขาดแคลนไฟฟ้าทั่วประเทศครั้งนี้สูงกว่าที่เกิดขึ้นเมื่อกลางปี 2547 สื่อในจีนรายงานว่าสต็อกของถ่านหินที่ใช้ผลิตไฟฟ้าต่ำกว่าระดับปกติเกือบร้อยละ 40 ซึ่งเพียงพอแก่การผลิตไฟฟ้าได้แค่ 8 วันเท่านั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จีนจะเปลี่ยนสถานะภาพเป็นผู้นำเข้าตามคำคาดการณ์ดังกล่าว

นอกจากนี้ยังมีประเทศอินเดีย บราซิล และรัสเซีย ที่ช่วยสร้างคลื่นเศรษฐกิจโลก นอกเหนือจากการเคลื่อนไหวพยายามพัฒนาเพื่อความมั่นคงในดินแดนแถบตะวันออกกลาง อันจะนำมาซึ่งความจำเป็นและแรงกดดันต่อความต้องการใช้เรือเทกอง

งานนักลงทุนสัมพันธ์: เป็นส่วนงานหนึ่งที่สำคัญของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการจะเป็นผู้ดำเนินการ ดูแลข่าวสาร บทวิเคราะห์ สำหรับนักลงทุน และการ Road Shows ในระหว่างปี 2550 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมงาน SET Opportunity Days ที่จัดโดยตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้ง 4 ไตรมาส บริษัทฯ ตั้งมั่นว่าจะดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์เช่นนี้ในปี 2551 และปีต่อไป

กองเรือของบริษัท: เป็นที่ทราบว่า ณ สิ้นปี 2550 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 26 ลำซึ่งมีอายุมากกว่า 20 ปี ในระหว่าง 5 ถึง 7 ปีข้างหน้า เรือเหล่านี้จำเป็นต้องถูกขายหรือไม่ก็ถูกปลดระวางและจะถูกแทนที่ด้วยเรือที่มีอายุน้อยกว่าและใหญ่กว่า กองเรือของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 44 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกรวมที่ 1.13 ล้าน เดดเวตตัน คิดเป็นขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยที่ 25,688 เดดเวตตันต่อลำเรือ และมีอายุเฉลี่ยประมาณ 19.6 เพื่อไปให้ถึงจุดหมาย บริษัทฯได้ทำการปรับปรุงกองเรืออย่างที่ได้กล่าวไปข้างต้น บริษัทฯ จะยังคงมองหาโอกาสที่เหมาะสม ในการเพิ่มกองเรือของบริษัทฯ ให้ถึงเป้าหมายที่มีกองเรือรายปีจำนวน 50 ถึง 70 ลำ ภายในอนาคตอันใกล้

ทิศทางอุตสาหกรรมเดินเรือทะเล: การปลดระวางเรือในกองเรือโลกได้ลดลง โดยมีเรือเพียง 8 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่จำนวน 88 ลำถูกส่งมอบเข้าสู่กองเรือของโลก ส่งผลให้มีการเติบโต 80 ลำ หรือร้อยละ 2.6 ในกองเรือโลก ดังนั้นเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กในกองเรือโลกมีทั้งสิ้น 3,164 ลำ ณ สิ้นปี 2550 เหตุผลที่อัตราการปลดระวางเรือหยุดชะงักเนื่องจากสภาพตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลที่ปรับตัวแข็งแกร่งขึ้นอย่างมาก แต่ก็เป็นไปได้ที่จะหลีกเลี่ยงข้อสรุปที่ว่าเรือที่มีอายุมากขึ้นจะต้องถูกปลดระวางในอนาคตอันใกล้ในอัตราที่มากขึ้น แม้ว่ากำไรที่จะได้รับจากค่าระวางเรือในตลาดจะยังสูงอยู่

สำหรับปี 2551 อุปทานของเรือต่อใหม่มีมาก ในกลุ่มเรือประเภท**เคปไซส์ (Capesize)** มีเรือต่อใหม่ 47 ลำ หรือร้อยละ 6.1 ของกองเรือประเภทนี้ ที่มีกำหนดส่งมอบในปี 2551 และมีอีก 139 ลำหรือร้อยละ 18.1 ที่มีกำหนด ส่งมอบในปี 2552 และตามด้วย 263 ลำหรือร้อยละ 34.3 ที่จะส่งมอบในปี 2553 ในเรือประเภทเคปไซส์นี้มีจำนวน 100 ลำหรือประมาณร้อยละ 13.1 ของกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุเกิน 22 ปี ในปี 2554 และเรือดังกล่าวมีโอกาสที่จะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2551 - 2554 ซึ่งอาจทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลงถึงระดับ ที่เหมาะสม ในกลุ่มเรือประเภท**ปานามาแมกซ์ (Panamax)** มีเรือต่อใหม่จำนวน 114 ลำหรือร้อยละ 7.7 ของกองเรือประเภทนี้ มีกำหนดส่งมอบในปี 2551 และอีก 121 ลำ หรือร้อยละ 8.2 ได้ทำสัญญาส่งมอบในปี 2552 ตามด้วยอีก 201 ลำหรือร้อยละ 13.6 ที่กำหนดส่งมอบในปี 2553 ส่วนที่ช่วยให้สถานการณ์ ของกองเรือกลุ่มปานามาแมกซ์ดีขึ้นคือมีเรือ 228 ลำ หรือร้อยละ 15.4 ของกองเรือ จะมีอายุเกิน 24 ปี ในปี 2554 และอาจจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2551 ถึงปี 2554 อันจะนำมาซึ่งอัตราค่าระวางเรือที่ลดลงอย่างรวดเร็วพอที่จะทำให้เกิดการปรับสมดุลย์จนกระทั่งได้ดุลยภาพกับอุปทานเรือที่จะเข้ามาใหม่ในตลาด หลังจากนั้นอัตราค่าระวางเรืออาจดีดตัวกลับขึ้นมาใหม่ได้เร็วขึ้น สำหรับเรือประเภท**ซูปรามาแมกซ์ (Supramax)** มีเรือใหม่จำนวน 160 ลำหรือร้อยละ 10.1 ของกองเรือประเภทนี้ มีกำหนดส่งมอบในปี 2551 และอีก 240 ลำหรือร้อยละ 15.1 มีกำหนดส่งมอบในปี 2552 ตามด้วย 230 ลำหรือร้อยละ 14.4 ที่จะส่งมอบตามในปี 2553 ในเรือประเภทนี้มีเรือ 125 ลำ หรือร้อยละ 7.9 จะมีอายุเกิน 25 ปี ในปี 2554 และน่าจะถูกลดระวางลงในระหว่างปี 2551 ถึง 2554 ถ้าค่าระวางเรือ

ลดลงมาก ในเรือประเภทแฮนด์แมกซ์ (Handymax) มีเรือต่อใหม่จำนวน 68 ลำหรือร้อยละ 7.3 ของกองเรือประเภทนี้ มีกำหนดส่งมอบในปี 2551 และอีก 161 ลำหรือร้อยละ 17.3 มีกำหนดส่งมอบในปี 2552 และอีก 155 ลำ หรือร้อยละ 16.7 มีกำหนดส่งมอบในปี 2553 สำหรับเรือประเภทนี้มีเรือ 307 ลำหรือร้อยละ 33.1 จะมีอายุเกิน 25 ปีในปี 2554 และน่าจะถูกลดระวางลงในระหว่างปี 2551 ถึง 2554 ถ้าค่าระวางเรือลดลงมาก ในเรือประเภทเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size) มีเรือต่อใหม่จำนวน 136 ลำ หรือร้อยละ 4.3 มีกำหนดส่งมอบในปี 2551 และอีก 118 ลำ หรือร้อยละ 3.7 มีกำหนดส่งมอบในปี 2552 และอีก 78 ลำหรือร้อยละ 2.5 มีกำหนดส่งมอบตามมาในปี 2553 สำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัท มีเรือจำนวน 1,141 ลำหรือร้อยละ 36.1 จะมีอายุเกิน 27 ปีในปี 2554 และน่าจะถูกลดระวางลงในระหว่างปี 2551 ถึงปี 2554 ถ้าค่าระวางเรือลดลงมาก และด้วยการที่มีเรืออายุมากยังคงดำเนินการอยู่จำนวนมาก อุปทานและอุปสงค์จึงมีการเคลื่อนไหวที่รุนแรงในตลาดเรือ เอนกประสงค์ขนาดเล็ก ซึ่งเป็นตลาดเดียวกับที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่นั่นคือตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง

สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล: บริษัทปัจจุบันมีเรือเอนกประสงค์ทั้งสิ้น จำนวน 44 ลำ และอีก 12 ลำ ที่อยู่ระหว่างการสร้าง คิดเป็นร้อยละ 1.5 ของกำลังกองเรือโลก ซึ่งทำให้บริษัทเป็นหนึ่งในบริษัทที่ใหญ่ที่สุด ในตลาดเรือประเภทนี้โดยรวมจำนวนเรือที่ส่งต่อใหม่ทั้งหมดของบริษัท และเนื่องจากเจ้าของเรือในกลุ่มเรือประเภทนี้มีลักษณะกระจัดกระจายอย่างมาก ดังนั้นลูกค้าจะนึกถึงและต้องการที่จะใช้ บริการเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กของบริษัท ก่อนที่จะไป ใช้บริการกับเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

ปัจจัยที่สำคัญอย่างเช่นความแออัดของทางเรือที่ส่งผลต่อสมการ อุปสงค์ อุปทานยังคงเป็นเครื่องพิสูจน์ที่สำคัญ การวัดระดับความแออัดของ SSY's Australian Coal Port Congestion ณ สิ้นปี 2550 อยู่ที่ระดับ 14.8 วัน ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของปีอยู่ที่ระดับ 17 วัน และค่าเฉลี่ยของปี 2549 อยู่ที่ระดับ 8 วัน ความแออัดที่คลี่คลายนั้นเป็นผลมาจากการใช้ระบบโควตาของการท่าเรือประเทศออสเตรเลีย ซึ่งนั่นไม่ได้หมายความว่าปัญหาอุปทานของการจราจรในท่าเรือที่หนาแน่นลักษณะคอขวดนี้คลี่คลายลง หรืออุปสงค์หยุดชะงักเหนือระดับอุปทานที่เพิ่มขึ้น

ธนาคารเพื่อการลงทุนของสหรัฐอเมริกา Jefferies ซีเจในบทความรายสัปดาห์ฉบับวันที่ 7 มกราคม 2551 ว่า “ สัปดาห์ที่แล้วบริษัท Rio Tinto ประกาศว่าทางบริษัทได้สั่งต่อเรือ VLOC (เรือบรรทุกสินแร่ขนาดใหญ่) จำนวน 3 ลำ กำหนดส่งมอบปี 2555 อันเป็นช่วงจังหวะต่อเนื่องที่บริษัทเหมืองแร่ขนาดใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มการลงทุนในธุรกิจเรือเทกอง ขณะที่บริษัท เชื่อว่าการที่บริษัทเหมืองแร่เหล็กขนาดใหญ่แสดงความต้องการเป็นเจ้าของเรือเทกองเองนั้นสะท้อนชัดว่าบริษัทเหล่านั้นมั่นใจว่าต้นทุนการเดินเรือและมูลค่าสินทรัพย์อันได้แก่ตัวเรือนั้นมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นกว่าระดับปัจจุบัน

ประเทศจีนกลายเป็นผู้ส่งออกเหล็กใหญ่ที่สุดรายเดียวในโลก ด้วยปริมาณการส่งออกเหล็กจำนวน 52 ล้านเมตริกตันในปี 2549 และยังคงรักษาตำแหน่งการส่งออกเหล็กที่มากที่สุดในปี 2550 ที่ระดับ 63 ล้านเมตริกตัน หากพิจารณาอย่างเป็นเหตุเป็นผลแล้วบริษัท คาดการณ์ว่าตัวเลขการส่งออกนี้จะเพิ่มขึ้นอีก 10-20 ล้านตันในปี 2551

จากบทความของสำนักข่าว Reuters วันที่ 26 พฤศจิกายน 2550 ร่วมกับ Yin Zhen หน่วยงานวิจัยการพัฒนาประเทศและ
กรรมการปฏิรูป สำนักวางแผนของประเทศจีนคาดการณ์ว่า การนำเข้าถ่านหินไปยังประเทศจีนจะสูงถึง 1 พันล้านเมตริกตัน
ในปี 2553 และ 1.2 พันล้านเมตริกตันในปี 2563 บริษัทยังคงสงสัยว่าตัวเลขนำเข้าจริงในปี 2553 น่าจะเป็น 100 ล้าน
เมตริกตัน เพราะงานวิจัยอื่นๆ ที่ตีพิมพ์ระบุว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินของจีนน่าจะอยู่ที่ระดับ 150 ถึง 250 ล้านเมตริกตัน
ภายในปี 2553 จำนวนการนำเข้าถ่านหินของจีนจะมีผลกระทบอย่างรวดเร็วต่อดัชนีบอกลดและอัตราค่าระวางในกลุ่มเรือที่
บริษัทอยู่ ดังนั้นเจ้าของเรือทั่วโลกอาจจะต้องจับตามองประเทศจีน ก่อนสิ้นศตวรรษนี้ให้ดี

ตามทีนิตยสาร Fairplay International Shipping รายสัปดาห์ ฉบับ วันที่ 3 มกราคม 2551 สรุปไว้เป็นอย่างดีว่า “สิ่งที่นำไปสู่
บทสรุปสำหรับปีนี้ โดยนับแต่การล่มสลายของกำแพงเบอร์ลินอดีตที่ผ่านมาเป็นเพียงตัวช่วยกำหนดอนาคตเท่านั้น เราคิดว่า
เรารู้จุดที่เราอยู่และเราคิดว่าเรารู้จุดหมายที่เราอยากจะไปถึงในช่วงเดือนมกราคมปีหน้าแต่ว่าสถานการณ์ข้างหน้านั้นดูมี
ความผันผวนอย่างมาก” บริษัทคิดว่าบริษัทสามารถฟันฝ่าได้แต่ก็หวังว่าท่านจะผ่านพ้นสถานการณ์อันผันผวนดังที่
คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2551 ลุล่วงด้วยดี

รายงานประจำปีของ Howe Robinson สรุปได้ว่า “อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของสินค้ายังคงเติบโตต่อเนื่องในปี 2551 และ
คาดว่าจะบรรจบกับอุปทานระวางเรือที่เพิ่มขึ้น การแปรปรวนของความแออัดในท่าเรือและความไม่สมดุลอื่นๆ
เปรียบเสมือนการเล่นไฟที่มัลดีกันรุกรมัลดีกันรับ การเข้ามาของเรือใหม่ที่ไม่สม่ำเสมอซึ่งนำไปสู่การผันแปรอย่างมาก
นอกจากนี้ความไม่แน่นอนในความแข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีหลังจะนำไปสู่ความไม่สมดุลของแร่เหล็กที่เข้าสู่ตลาด ความเสี่ยง
ในวงจรการสินค้าที่ต้องขนส่งกำลังขยายวงกว้างจากสภาพปัญหาคอขวดซึ่งอาจส่งผลกระทบอย่างรุนแรงมากกว่าที่คาด
ไว้ก่อนหน้านี้ และจากการลงทุนที่มากเกินไปโดยเฉพาะเรือและอู่ต่อเรือ ซึ่งคาดว่าจะเกินความต้องการตั้งแต่ปี 2552 เป็น
ต้นไป บนความสมดุลบริษัทคิดว่าตลาดในช่วงสั้นๆ นี้ถูกประเมินค่าความเสี่ยงต่ำไป ซึ่งมีความเสี่ยงสูงผิดปกติ หากมอง
ล่วงหน้าไปปี 2552 และต่อไป บริษัทคาดว่ากรขยายกองเรือในกลุ่มเรือเคปไซส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรมแร่เหล็กและ
เหล็กกล้ามากไป และถ้าอู่ต่อเรือใหม่สามารถส่งมอบเรือได้ตามคำสั่ง เรือในกลุ่มนี้ก็จะมีมากเกินไปเกินความต้องการ

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเดินเรือประสบอยู่ในปัจจุบัน : การที่ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลได้เติบโตสูงเป็นประวัติการณ์
ในระหว่างปี 2547 และ 2548 และอีกครั้งในปี 2550 บริษัทที่รอบคอบในปัจจุบันจะมีหนี้เหลืออยู่เพียงเล็กน้อย
ในบัญชีสมดุลและมีเงินสดเหลืออยู่มากซึ่งเงินสดจะถูกนำไปใช้ในการรวมตัวกันในอุตสาหกรรม นั่นคืออาจจะเป็นการใช้
เงินสดนี้เพื่อซื้อเรือมือสองหรือโดยการควบรวมกิจการหรือซื้อกิจการและไม่ว่าจะโดยวิธีใดก็ตาม トラบดีที่การเงิน
ลงทุนนั้นยังวนเวียนอยู่ในอุตสาหกรรมสิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องที่น่ายินดีเพราะถือเป็นการเติบโต ของอุตสาหกรรมให้ดีขึ้น

ต้นทุนการดำเนินการ: ยังคงเป็นความกดดันที่ต้องเผชิญอย่างต่อเนื่องใน 2-3 เดือนในช่วง 2-3 ปีข้างหน้าจากหลายๆ
ปัจจัย การขาดแคลนอู่ซ่อมเรือ และจำนวนเรือเก่าที่รอการตรวจเช็คสภาพทั่วไปเพิ่มขึ้นอีกทั้งเวลาที่ต้องใช้ในการตรวจเช็ค

ทั่วไป หรือการตรวจเช็คอย่างละเอียดซึ่งนับเป็นเรื่องที่จำเป็น ความล่าช้าเป็นเรื่องปกติเมื่อไรก็ตามที่เรือต้องเข้าตรวจเช็คสภาพหรือซ่อมแซมอุปกรณ์เครื่องใช้ จะเกี่ยวเนื่องกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของทั้งค่าเหล็ก ชิ้นส่วนอะไหล่ อุปกรณ์ เสี่ยง และสีทาตัวเรือ ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานี้มีส่วนผลักดันค่าซ่อมแซมในอู่แห้ง ค่าตรวจสภาพ ค่าซ่อมบำรุงรักษา เสี่ยง และอะไหล่ในปี 2550 ในทั้งอุตสาหกรรมเพิ่มสูงขึ้น ราคาน้ำมันหล่อลื่นก็มีส่วนสัมพันธ์อย่างมากกับราคาน้ำมันดิบต่อบาร์เรล จากการที่ราคาน้ำมันดิบขึ้นสูงต่อเนื่อง ต้นทุนราคาน้ำมันหล่อลื่นจึงขยับตามอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยทั่วไปในฐานะเจ้าของเรือนั้นถึงเลที่จะปลดระวางเรือที่สร้างรายได้เป็นกอบเป็นกำและหากถึงเวลาอยู่ต่อเรือเริ่มส่งมอบเรือใหม่ เมื่อนั้นปัญหาขาดแคลนลูกเรือก็ตามมา เนื่องด้วยปริมาณคนที่เข้าสู่อาชีพด้านการเดินเรือนั้นเพิ่มขึ้นไม่สอดคล้องกับปริมาณเรือที่ทยอยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้อำนาจการต่อรองค่าจ้างตกอยู่กับฝ่ายลูกเรือ ซึ่งสร้างความกดดันอย่างต่อเนื่องให้กับผู้ประกอบการ เป็นผลให้เจ้าของเรือหลายรายต้องใช้ลูกเรือที่ไม่มีประสบการณ์ ไม่เคยผ่านงานหรือไม่ได้รับการทดสอบมาทำงานในการปฏิบัติงานหลัก และด้วยจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นแต่จำนวนท่าเรือกลับไม่มีการขยายให้สมดุล ทำให้มีจำนวนเรือเข้าและออกจากท่ามากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็นผลให้ผู้นำร่องเส้นทางและเรือโยงนำเข้าเทียบท่าถูกใช้งานอย่างหนัก จากความกดดันที่จะลดความล่าช้าของการดำเนินการให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด เป็นผลให้มีรายงานอุบัติเหตุจากการชนและการเทียบท่าเกยตื้นเพิ่มสูงขึ้น ด้วยเทคโนโลยีที่เข้ามาและระบบตรวจเส้นทาง GPS ของเรือ ได้ดำเนินตามเส้นทางเดินเรือเดิมที่เคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำรอยเดิม ในทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการเดินเรือนั้นการเรียกร้องค่าเสียหายทั้งหมด (ซึ่งค่าเรียกร้องชดใช้ของการรั่วของน้ำมันเป็นค่าใช้จ่ายที่แพงที่สุด) ในระดับต่ำสุดของค่าชดเชยจะถูกรวมกันและรับผิดชอบโดยเจ้าของเรือแต่ละรายผ่านทางผู้รับประกันตามลำดับ (เรียกว่าสมาคม P&I Clubs) ดังนั้นบริษัท ความเสี่ยงเพิ่มขึ้นที่จะต้องรับภาระการเรียกร้องค่าเสียหาย แม้ว่าเรือบริษัท อาจจะไม่เกี่ยวข้องด้วย ยิ่งกว่านั้นการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบภายในสมาคม P&I Clubs ส่งให้ทางสมาคม เรียกร้องให้สมาชิกรักษาระดับการชำระหนี้ ซึ่งจะมีผลต่อค่าเบี้ยประกันที่สมาชิกที่เป็นเจ้าของเรือต้องจ่ายสูงขึ้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ก่อให้เกิดมูลค่าของเรือสูงขึ้นและส่งผลถึงค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้นด้วย ในปี 2550 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือของบริษัทสูงขึ้นร้อยละ 11 บริษัท ยังไม่มีตัวเลขเฉลี่ยของอุตสาหกรรม แต่จากอดีตที่ผ่านมา ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของอุตสาหกรรมจะสูงกว่าของบริษัท

การประชุมองค์กรการเดินเรือทะเลสากล (IMO): ได้รับการปรับปรุงเพื่อให้เข้ากับความต้องการที่จะส่งเสริมปกป้องสิ่งแวดล้อม ซึ่งทำให้ต้นทุนของเจ้าของเรือเพิ่มสูงขึ้น และเพิ่มแรงกดดันสำหรับผู้รักษากฎ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ธงประจำชาติ และสมาคมจัดลำดับชั้นเรือ ในขณะเดียวกันเจ้าของเรือก็กำลังเผชิญปัญหาขาดแคลนบุคลากรที่มีประสบการณ์

ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการเดินเรือและการจัดการด้านทรัพยากรบุคคลด้านการเดินเรือ: บริษัท ดัดสินใจสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการเดินเรือที่สำนักงานใหญ่ในกรุงเทพฯ ซึ่งได้รวมห้องจำลองการควบคุมเรือเพื่อฝึกอบรมบุคลากรด้านการเดินเรือ การจัดการด้านบุคลากรเรือ (Maritime Resource Management, MRM) เป็นโปรแกรมเพื่อฝึกอบรมลูกเรือ วิศวกรกับตัน และคนประจำฝั่ง จุดประสงค์คือเพื่อเพิ่มความรู้ เสริมสร้างความสามารถ และเรียนรู้ข้อจำกัดการทำงาน รวมถึงส่งเสริมทัศนคติด้านความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม MRM เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าเป็นหนึ่งในวิธีการที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการปรับปรุงการทำงานของลูกเรือและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การอบรม MRM ได้รับอนุมัติ

และอนุญาตจาก The Swedish Club และจำนวนของผู้ทำการอบรม MRM ทั่วโลกปัจจุบันมี 27 ราย เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้จะปฏิบัติงานได้เต็มกำลังภายในเดือนมีนาคม 2551 นอกจากการอบรม MRM แล้ว เรายังสร้างห้องเรียน การอบรมผ่านวิดีโอ และการฝึกผ่านคอมพิวเตอร์ (Computer Based Training, CBT) สำหรับลูกเรือ นอกจากนี้ยังมีการอบรมภาษาอังกฤษเพื่อการเดินเรือ การเรียนในห้องเรียน และการฝึกด้วยคอมพิวเตอร์เพื่อความปลอดภัยและการปฏิบัติงานเรือที่มีประสิทธิภาพ การจัดการดังกล่าวนับเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อกิจกรรมการฝึกทำให้เจ้าหน้าที่และลูกเรือของบริษัทตามทันพัฒนาการใหม่ ๆ ในการปฏิบัติงานเรือ ห้องจำลองการควบคุมเรือ ได้รวมรูปแบบการฝึกขณะที่นำเรือเข้าท่าและจำลองสภาพการเดินเรือหลากหลายแบบเพื่อให้เจ้าหน้าที่และลูกเรือได้เรียนรู้การจัดการเรือและการบังคับเรือ เรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญที่บริษัทมุ่งหวังที่จะฝึกและเตรียมเจ้าหน้าที่และลูกเรือเพื่อให้คนกลุ่มนี้ดูแลตัวเองและเรือได้ดีขึ้น เพื่อความปลอดภัยของตัวลูกเรือเอง ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อช่วยรักษาสังแวดล้อมอีกด้วย

สถานะของเงินที่ถูกและได้มาง่าย: ในตลาดหนี้ของธุรกิจเดินเรือเป็นสิ่งที่เห็นชัดในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา สภาพดังกล่าวเริ่มถดถอยในช่วงหลังของปี 2550 โดยสภาพคล่องเริ่มชะงักอันเนื่องมาจากวิกฤตสินเชื่อสหพันธ์ (ซับไพรม์) ในประเทศสหรัฐอเมริกากระทบกับระบบการเงิน ธนาคารยุโรปที่ปล่อยกู้ให้กับธุรกิจการเดินเรือพบว่าเป็นเรื่องยากที่จะปล่อยให้กู้โดยมีจำนวนเรือที่ซึ่งได้เซ็นสัญญาในช่วงต้นปีที่ผ่านมา ปัจจุบันมีผลต่อต้นทุนของผู้กู้เพิ่มขึ้นจากมารจินที่สูงขึ้นและค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้น ที่บริษัทเรือต้องจ่ายให้ธนาคารเพื่อแปลงสภาพหนี้ใหม่ในขณะที่เงื่อนไขการกู้เงินยุ่งยากมากกว่าเมื่อ 2-3 เดือนก่อนหน้านี้ ไม่เพียงแต่ต้นทุนเงินกู้ของธุรกิจเดินเรือที่สูงขึ้น ธนาคารส่วนมากยังได้ปรับลดจำนวนเงินที่จะปล่อยให้กู้เงินเพื่อธุรกิจเรือในปี 2551 ด้วย และเพิกเฉยต่อรายการที่น่าสนใจ ที่ทางธนาคารเคยพยายามตามอยู่ก่อนหน้านี้ เราอยากที่จะมองไปที่โอกาสที่สว่างสดใสท่ามกลางอุปสรรคทั้งหลาย จากสภาพคล่องที่บีบรัดดังกล่าวไม่เพียงแต่ทำให้เราได้เปรียบกว่าบริษัทอื่นและผู้กู้ใหม่ เพราะบริษัท เรามีสถานภาพการเงินที่มั่นคงมาก นอกจากนี้การขาดสภาพคล่องของเงินในตลาดอาจทำให้หลังต่อเรือใหม่น้อยลงและชะลอศักยภาพการส่งมอบเรือใหม่อย่างที่ได้กล่าวไว้ในเรื่องทิศทางการรวมเดินเรือทะเล

โครงการร่วมทุน:

การดำเนินงานของโครงการร่วมทุน มีต่อไปดังนี้

- ▶ Southern LPG (SLPG): กระบวนการปิดบัญชีโครงการร่วมทุนนี้ได้ข้อยุติแล้ว บริษัทได้ขาย สิทธิหลักๆ ของบริษัทนี้ เรียบร้อยแล้ว และคาดว่าจะปิดการขายส่วนที่เหลือของบริษัทนี้ได้อย่างสมบูรณ์ในอนาคต อันใกล้
- ▶ International Seaports (Haldia) Pvt Ltd: เป็นการลงทุนที่ทำเรือเมืองฮัลเดียเพียงแห่งเดียว (ประมาณร้อยละ 22.4 ของทุนจดทะเบียน) ที่ลงทุนดำเนินงานภายใต้โครงการท่าเรือในอดีต ส่วนโครงการนี้ มีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง และบริษัทได้รับเงินปันผลจำนวน 0.36 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2550 จากการลงทุนนี้

บทสรุป:

จากการเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ในการทำธุรกิจของบริษัทฯ จากการให้บริการเป็นรายเที่ยวหรือการให้เช่าเรือระยะสั้นซึ่งเป็นลักษณะการทำธุรกิจก่อนปี 2546 มาเป็นการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวมากขึ้น ทำให้บริษัทประสบความสำเร็จ

และมีกระแสเงินสดที่มั่นคง การมีกระแสเงินสดที่มั่นคงและความชัดเจนในรายได้ในอนาคต ทำให้บริษัทสามารถปลดภาระหนี้เงินกู้ได้หมดในเดือนตุลาคม 2549 ดังนั้นช่วงโอกาสที่เหมาะสมนี้ บริษัทฯ อยู่ในสถานภาพที่พร้อมในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 18 ลำ กับคู่ต่อเรือ ABG และบริษัทฯ ยังมองหาโอกาสที่ดีที่จะเข้ามาสำหรับการขยายกิจการขั้นต่อไป

ความมุ่งมั่นที่จะเร่งรีบขยายธุรกิจในอนาคตไม่น่าจะมีข้อจำกัด เนื่องจากบริษัทมีประวัติที่ดีในการจ่ายชำระหนี้คืนได้เร็วก่อนกำหนด ทำให้บริษัทสามารถระดมเงินทุนเพื่อการขยายกองเรือในอนาคตจากการกู้ยืมเพียงอย่างเดียวได้ในระดับที่แข่งขันได้ และด้วยเป้าหมายที่ตั้งใจเช่นนี้ บริษัทฯ จึงได้ขยายระยะเวลาวงเงินสินเชื่อ (จนถึงสิ้นปี 2551) ในวงเงินสินเชื่อจำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากกลุ่มธนาคารชั้นนำทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งวงเงินสินเชื่อนี้จะทำให้บริษัทสามารถที่จะช่วงชิงโอกาสทางธุรกิจ ใดๆ ที่จะเข้ามาได้ทันที

บริษัทฯ ได้วางพื้นฐานแห่งความเติบโตของบริษัทฯ ไว้อย่างแข็งแกร่งโดยการปลดหนี้ให้หมด ขยายเวลาวงเงินสินเชื่อจำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อซื้อเรือมือสอง รวมถึงโครงการสั่งต่อเรือใหม่ 18 ลำ ที่ทำสัญญากับคู่ต่อเรือ ABG ซึ่งเป็นการสร้างความได้เปรียบในการช่วงชิงโอกาสในตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองแบบไม่ประจำที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยพระพรจากพระผู้เป็นเจ้าพวกเราหวังว่าจะสามารถทำตามสัญญาที่มีกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทั้งหลาย ด้วยการเสียสละการทำงานหนักของมืออาชีพทั้งที่สำนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำการ บนเรือของพีเอสแอลทุกคน

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

นายคุชรู คาลี วาเดีย
กรรมการ