บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

Regional Container Lines Public Company Limited

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 40 ประจำปี 2562

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

ประชุม ณ ห้องวิมานทิพย์ ชั้น 5 โรงแรมมณเฑียรริเวอร์ไซด์

เลขที่ 372 ถนนพระราม 3 บางโคล่ กรุงเทพมหานคร

วันศุกร์ที่ 26 เมษายน 2562

กรรมการบริษัทฯ ที่เข้าร่วมประชุม

1.	ดร. จำลอง อติกุล	กรรมการและประธานกรรมการ
2.	นายสุเมธ ตันธุวนิตย์	กรรมการและกรรมการผู้จัดการ
3.	นายฮาร์ทวิค ชูลส์ เอคการ์ด	กรรมการ
4.	นายสุเทพ ตระนันทสิน	กรรมการ
5.	นายชาลี ชู	กรรมการ
6.	นายอมรศักดิ์ นพรัมภา	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล
7.	นายวิเศษ จูภิบาล	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทน และธรรมาภิบาล / กรรมการตรวจสอบ
8.	นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล

กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม

1.	นายกัว ฮอค เอง	กรรมการ

ผู้บริหาร

1.	นายสุเมธ ตันธุวนิตย์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นายสุเทพ ตระนันทสิน	รองกรรมการผู้จัดการ (ปฏิบัติการ)
3.	นายชาลี ชู	รองกรรมการผู้จัดการ (ธุรกิจ)
4.	นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล	รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่มและสารสนเทศกลุ่ม)
5.	นางสุพร อำนวยพรรณ	ผู้อำนวยการอาวุโส (บริหารทรัพยากรมนุษย์กลุ่ม และการจัดการกระบวนการธุรกิจ) และ เลขานุการบริษัท

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ผู้สอบบัญชีจากสำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

1. นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน
2. นางสาวนริสรา กาญจนาเพ็ญกุล

สำหรับการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ได้ใช้โปรแกรมการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง ของ บริษัท โอเจ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม

1. โดยตนเอง 40 ราย ถือหุ้นรวม 90,121,410 หุ้น
2. โดยมอบฉันทะ 36 ราย ถือหุ้นรวม 420,611,037 หุ้น

รวมผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 76 ราย ถือหุ้นรวม 510,732,447 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 61.62 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จำนวน 828,750,000 หุ้น ครบองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

หมายเหตุ: หลังเปิดการประชุม มีผู้ถือหุ้นลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมเพิ่มเติม เมื่อเสร็จสิ้นการประชุม มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมรวม 86 ราย ถือหุ้นรวม 511,365,548 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 61.70 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

ทั้งนี้ สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 88.89

ก่อนเริ่มการประชุม นางสุพร อำนวยพรรณ เลขานุการบริษัท ได้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีการและขั้นตอนในการลงมติในแต่ละวาระของการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยขอฉันทามติจากที่ประชุมให้เฉพาะผู้ที่คัดค้านหรืองดออกเสียง โดยให้ยกมือแสดงตนและมอบบัตรลงคะแนนในแต่ละวาระให้เจ้าหน้าที่เพื่อนับคะแนน ทั้งนี้ เพื่อความรวดเร็วในการนับคะแนน และสรุปมติในแต่ละวาระการประชุม ผลการลงคะแนนในแต่ละวาระจะปรากฏที่จอด้านหน้าห้องประชุม และได้แนะนำกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งตัวแทนผู้สอบบัญชีที่เข้าร่วมประชุม ตามรายชื่อดังกล่าวข้างต้นต่อผู้ถือหุ้น จากนั้นดร.จำลอง อติกุล ได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังต่อไปนี้

เริ่มประชุมเวลา 10.30 น.

วาระที่ 1: พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 39 ประจำปี 2561

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 39 ประจำปี 2561 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2561 ปรากฏรายละเอียดตามสำเนารายงานการประชุมที่ได้ส่งให้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ผู้ถือหุ้นพิจารณาล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม รายงานการประชุมดังกล่าวได้เผยแพร่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ แล้วตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2561 และถามว่ามีผู้ใดประสงค์จะขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว ไม่มีผู้ถือหุ้นขอแก้ไข

เมื่อจบรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม
ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

มติที่ประชุม **ผู้ถือหุ้นจำนวน 80 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,290,948 เสียง**

เห็นด้วย	**511,290,948**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**100**
ไม่เห็นด้วย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
งดออกเสียง	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
บัตรเสีย	**0**	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	**0.00**

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงร้อยละ 100 รับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 39 ประจำปี 2561 ประชุมเมื่อวันศุกร์ที่ 27 เมษายน 2561

วาระที่ 2: รับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปี 2561

นายสุเมธ ตันธุวนิตย์ รายงานข้อมูลในรอบปี 2561 ที่ผ่านมาว่าจากที่เคยคาดการณ์ว่าปี 2561 ค่อนข้างจะไปในทางที่ดี แต่เนื่องจากมีหลายปัจจัยทำให้สิ่งที่เราประสบแตกต่างไป จึงขอกล่าวทบทวนถึงสิ่งที่เกิดขึ้นในปีที่แล้ว

ปีที่แล้วในตอนนี้ ทุกคนมีความเข้าใจว่าดอกเบี้ยของอเมริกันเป็นขาขึ้น ดอกเบี้ยโลกจะขึ้น เศรษฐกิจของโลกจะดีขึ้น การรวมตัวกันของเรือต่างๆ ประสบความสำเร็จ สมบูรณ์ ค่าระวางก็คงจะขึ้น ในเวลาเดียวกันทุกสิ่งทุกอย่างก็น่าจะสดใส

แต่หลังจากปีใหม่ผ่านไปไม่นานนัก ทางอเมริกันประกาศว่าจากที่เคยจะเลิก embargo อิหร่าน กลับบอกว่า จะ embargo ต่อ ห้ามค้าขายกับอิหร่าน ส่งผลให้ค่าน้ำมันเริ่มขึ้น ทางเกาหลีที่มีการเจรจากับอเมริกาว่าจะสร้างความสันติสุขในคาบสมุทรเกาหลี ก็จะทำให้เศรษฐกิจของเกาหลีดีขึ้น ก็เปลี่ยนสมการว่าสินค้าจากเกาหลีน่าจะถูกลง เวลาเดียวกันอเมริกันก็ประกาศว่าจะขึ้นภาษีสินค้าจากจีนเป็นจำนวนมหาศาล จีนก็ประกาศว่าจะขึ้นภาษีจากอเมริกัน ปัจจัยต่างๆ นี้เองทำให้เกิดความผันผวนในเศรษฐกิจของโลกค่อนข้างจะรุนแรง โดยความรุนแรงที่เกิดขึ้นก็เห็นได้ชัดเป็นระยะๆ รุนแรงข้อ 1 คือ น้ำมันขึ้นราคา 2. ราคา

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

เช่าเรือแพงขึ้น ส่งผลให้ทุกคนหันมามองหาว่างั้นเศรษฐกิจของโลกเติบโตที่ไหน ซึ่งก็มากระจุกที่เอเชีย บริษัทฯ เรือทั้งหมดทั้งโลกแห่กันมาเอาเรือมาวิ่งในเอเชีย นี่คือสิ่งที่เกิดขึ้นในปี 2018 กล่าวโดยคร่าวๆ

ในส่วนของสถานการณ์ทางการตลาด สามารถสรุปได้เป็น 3 ส่วน คือ Global Tonnage หรือเรือทั้งโลกนี้ที่เป็นเรือคอนเทนเนอร์ มีอะไรบ้าง Global Market Situation และ Global Market Opportunity

1. Global Tonnage แสดงให้เห็นว่าเรือคอนเทนเนอร์ทั้งหมดทั้งโลก มีบริษัทใดบ้าง มีน้ำหนักเท่าไหร่ และเวลาเดียวกันเราอยู่ตรงไหน เวลานี้เราอยู่หมายเลข 22 จากเรือทั้งหมดของโลก แต่ถ้าพิจารณาส่วนแบ่งของตลาด ของเราก็เท่ากับหมายเลข 20 ทั้งนี้เพราะจำนวนเรือของเรามีน้อยกว่าเขาหน่อยนึง แต่ส่วนแบ่งการตลาด เราทำได้ดีกว่าเขา เรือ 20 สายของโลกนี้ มีการรวมกลุ่มกันเป็นกลุ่มใหญ่ๆ 3 กลุ่ม

ก่อนที่จะพูดถึง 3 กลุ่มนี้ จะชี้ให้เห็นว่า เรือ 20 สายของโลกนี้ มีส่วนแบ่งการตลาดถึงร้อยละ 88.1 หมายความว่ายิ่งกว่า monopoly ที่จะสั่งว่าค่าระวางจะเป็นเท่าไหร่ได้ 10 อันดับแรกร้อยละ 81 ส่วนอีก 10 อันดับ รวมเป็นร้อยละ 88 ส่วนที่เหลือก็เล็กๆ น้อยๆ นี่คือทางด้านอุปทานของโลก ของเรือคอนเทนเนอร์

เรือ 3 กลุ่มใหญ่ๆ มีกลุ่ม 3M คือ APM-Mearsk , MSC, HMM รวมกัน กลุ่ม 2 คือ Ocean Alliance มี เรือจีน COSCO Group, CMA CMG เรือฝรั่งเศส และ Evergreen และกลุ่มที่ 3 ก็คือ The Alliance ก็คือ Hapag-Lloyd เรือเยอรมัน, ONE เรือญี่ปุ่น และ Yang Ming เรือไต้หวัน ส่วนที่เหลือ 4 บริษัท ก็ถือว่าเป็น No Alliance Group จะเห็นได้ว่ากลุ่มแรกมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 34 กลุ่มที่ 2 ร้อยละ 28 กลุ่มที่ 3 ร้อยละ 16 เหลือกลุ่มที่ไม่ได้รวมกับใครร้อยละ 4-5 แต่สิ่งที่จะเกิดขึ้นคือ บริษัทเรือหมายเลข 11 ประกาศแล้วว่าจะไปรวมวงกับกลุ่มแรก แล้วเวลาเดียวกันหมายเลข 19 ก็ถูกรัฐบาลชี้แนะว่าจะต้องไปรวมกับหมายเลข 9 ก็สรุปว่า หมายเลข 11 และ 19 ในปี 2562 อาจจะต้องรวมอยู่ในกลุ่ม 1 เหมือนกัน ก็ทำให้กลุ่ม 1 ใหญ่เข้าไปอีก นอกจากนี้ ในช่วงนี้เรือมี 2 ประเภท คือ ใหญ่โตมโหฬาร กับเล็ก

จากที่ได้กล่าวไว้เมื่อปีที่แล้วว่าเมื่อรวมกลุ่มกันแล้ว ค่าระวางน่าจะขึ้น แต่ผลไม่ใช่อย่างนั้น ผลปรากฏว่าค่าระวางกลับไม่ขึ้น และค่าใช้จ่ายกลับเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากที่คาดการณ์ไว้ว่าการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกในปี 2561 เมื่อเทียบกับปี 2560 ประมาณการไว้ว่าจะโตร้อยละ 4.9 ในส่วนของ Emerging market โดยคาดการณ์ว่าทางเอเชียจะโตร้อยละ 4.9 ส่วนของโลกจะโตร้อยละ 3.7 ตามที่ IMF ประมาณการไว้ตอนปี 2560 แต่สิ่งที่เกิดขึ้นจริงในปี 2561 คือ Emerging market โตร้อยละ 3.6 ส่วนของโลกร้อยละ 4.5 ทั้งนี้ เป็นเพราะ factor ต่างๆ ที่กล่าวไว้ตอนต้น สิ่งที่เป็นภูมิรัฐศาสตร์มาเกี่ยวข้องกับการธุรกิจของเรามาก เพราะสินค้าที่เราขน เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นสินค้าวัตถุดิบเพื่อนำไปบริโภค หรือเพื่อนำไปประกอบสินค้าอันดับต่อไป ดังนั้น ถ้าเศรษฐกิจของโลกไม่ดี ก็ส่งผลกระทบต่อการซื้อขายทันที เพราะการขนส่งสามารถใช้ระบบ just in time คือจะใช้ค่อยซื้อ ถ้าไม่ใช้ก็ไม่ซื้อมาตุน ระบบนี้ทำให้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

inventory ต่ำมาก ถ้าเศรษฐกิจของโลกดีขึ้นเมื่อไหร่ ก็จะมีผลของการไหลของสินค้าทันที ดังจะเห็นได้ว่าในปี 2561 เศรษฐกิจของโลกโตน้อยกว่าที่คิด ตลาดที่เกิดใหม่ก็น้อยกว่าที่คิด

2. Global Market Situation 2017-2018 ปลายปี 2560 มีเรือทั้งหมดที่อยู่ในท้องทะเล 21 ล้าน TEUs แต่ปลายปี 2561 ขึ้นเป็น 22 ล้านกว่า โตขึ้นกว่าล้าน TEUs ในจำนวนที่โตขึ้นนั้น มีเรือจำนวนหนึ่งเอาไปใช้งาน เรือจำนวนหนึ่งไม่ได้ใช้งาน เรือที่ไม่ใช้งานในปี 2560 มี 7 แสนตู้ แต่ปี 2561 เหลือ 4 แสนตู้ แปลว่าเรือจำนวนนี้ถูกเอาไปใช้งาน

Index ของค่าเช่าเรือ ในปี 2560 คือ 54 แต่ปี 2561 เป็น 68 เรือถูกเช่าในราคาที่ดีกว่าเดิม แสดงให้เห็นว่าเรือที่ถูกเช่าถูกนำมาวิ่งในเส้นทางต่างๆ ทำให้ค่าระวางเปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนเรือที่เอาไปวิ่ง แต่หลังจากมีค่าเช่าเรือแล้ว ค่าใช้จ่ายที่สำคัญอีกตัวในการดำเนินการคือ ค่าน้ำมัน เนื่องจากค่าน้ำมันผันผวน ปี 2560 ค่าน้ำมันเฉลี่ย 319 เหรียญ แต่ปี 2561 สูงขึ้นเป็น 419 เหรียญ ในส่วนของ Average CCFI ปี 2561 ถูกว่าปี 2560 โดยปี 2560 อยู่ที่ 820 ในขณะที่ปี 2561 เหลือ 819 แสดงให้เห็นว่ามีการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ทุกคนคิดว่าดี มีการเช่าเรือเยอะแยะเอามาวิ่ง แต่ผลกลับปรากฏว่าสินค้าไม่โตอย่างที่คิด แต่ค่าใช้จ่ายโตขึ้น เพราะน้ำมันแพงขึ้น แล้วแย่งกันเช่าเรือ ผลคือในที่สุดเรือที่ทิ้งสมอก็ลดลง เมื่อแย่งกันเช่า ค่าเช่าก็แพงขึ้น ค่าน้ำมันก็แพงขึ้น แต่ค่าระวางไม่แพงขึ้น เพราะสินค้าไม่มาอย่างที่คิด นี่ก็เป็น nature ของธุรกิจของเราว่า บางทีของเยอะแล้ว เรือก็ต้องพอๆ กัน ถ้าผิดจากนี้แล้ว ก็จะมีความไม่สมดุลย์อย่างที่เห็น

3. Global Market Opportunity ในส่วนของ Global Port Throughput แสดงให้เห็นว่าสินค้าที่โตขึ้นกี่ % อยู่ในไหนบ้าง เส้นสีดำ จุดสีน้ำเงิน ก็แสดงให้เห็นว่าในแต่ละปี สินค้ามันโตขึ้นกี่ % ส่วนแต่ละสีใน block นี่หมายถึงว่าที่ไหน อย่างสีแดงหมายถึง China-Hong Kong สีน้ำเงินหมายถึง Europe จะเห็นได้ว่า China-Hong Kong โตวันโตคืน แต่ว่าอเมริกาก็ไม่โต ยุโรปก็ไม่โต เมื่อพิจารณาในส่วนของ Throughout growth by region : 2017-2018 จะเห็นได้ว่าตลาดที่โตจริงๆ คือ Southeast Asia แท่งสีแดงโตกว่าแท่งสีน้ำเงิน แท่งสีน้ำเงินคือปี 2560 แท่งสีแดงคือปี 2561 ในเวลาเดียวกัน trend ที่โตมาก คือ South Asia คือ อินเดีย ที่โตอีกแห่งคือ China - Hong Kong ส่วนที่เหลือนั้นโตไม่มาก India, Middle East, Southeast Asia และ Hong Kong คือ พื้นที่ที่เราให้บริการอยู่ เราจึงให้ความสนใจ 3 areas นี้เป็นหลัก เราพยายามต่อสู้แล้วก็ให้บริการที่อยู่ในเส้นทางนี้ เรามีเรือจำนวนหนึ่งที่เป็นเรือของเราเอง และจำเป็นต้องเช่าเรืออีกจำนวนหนึ่ง เป็นขนาดที่เราไม่มี เพราะเรือที่วิ่ง India หรือ Middle East ต้องเป็นเรือขนาด 8,000-10,000 ตู้ เราไม่มี เราต้องเช่า เมื่อตลาดเรือเช่าราคาสูงขึ้น ค่าใช้จ่ายเราก็สูงขึ้น ค่าน้ำมันแพงขึ้น ค่าใช้จ่ายเราก็แพงขึ้น แต่ค่าระวางก็ไม่ขึ้น ทำให้เราไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

ในส่วนของ Highlight in 2018 เรามุ่งทางด้าน COC มากขึ้น คือสินค้าที่เป็นของเราเอง ในสินค้าที่เราขนทั้งหมดร้อยละ 50 เราขนในตลาด Southeast Asia ร้อยละ 31 ขนในตลาดจีนกับเอเชียที่เหลือ ส่วน

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ร้อยละ 13% ขนในตลาดอินเดีย ตะวันออกกลาง กราฟด้านขวามีแสดงการเจริญเติบโตของเราใน 3 ตลาดนี้ เราครองเท่าไหร่ ใน India, Middle East เราโตถึงร้อยละ 26 ส่วนจีนเราโตร้อยละ 18 ใน Southeast Asia เราโตร้อยละ 12 เหตุที่ใน Southeast Asia เราโตน้อย ทั้งที่เป็นบ้านเราแท้ๆ เพราะการแข่งขันใน Southeast Asia สูงมาก ค่าระวางแย่มาก ขนมากไปก็จะเข้าเนื้อมากขึ้น เราใช้วิธีว่าถ้าตู้ไหนขนแล้วไม่มีกำไร เราก็จะไม่ขน ไม่ใช่ขนเยอะๆ แล้วดี เพราะค่าระวางที่ได้บางตัวมันต่ำกว่าต้นทุน ที่เรารู้ได้ว่าต่ำกว่าต้นทุน เพราะเรามีระบบ IT ที่คำนวณ cost ทุกๆ step ทุกตู้ จะได้รู้ว่าได้กำไรหรือไม่ได้กำไร

1. Our Business Growth Achievement 2018 ผลประกอบการของเรา เมื่อเทียบกับปี 2561 COC โตขึ้นร้อยละ 12 ขณะที่ ปี 2560 เราโตร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปี 2559 ส่วน SOC โตร้อยละ 10 เทียบกับปี 2560 เมื่อเฉลี่ยรวมกันแล้ว เราขนสินค้ามากขึ้นร้อยละ 11 แม้สินค้าเราขนมากขึ้นแต่ค่าใช้จ่ายเราสูงขึ้น ก็ทำให้บรรทัดสุดท้ายของเราไม่สวยเท่าที่ควร

2. Crude Oil Volatility ผมจะวิเคราะห์ราคาน้ำมัน ให้เห็นว่าราคาน้ำมันผันผวนอย่างไรบ้าง ปี 2560 ราคาน้ำมันอย่างที่เรียนเอาไว้ว่าต้นปี 2561 ทุกคนมีความหวังที่เต็มเปี่ยม คาดหวังตลาดที่ดีในปี 2560 แต่ค่าน้ำมันก็เริ่มขยับ หลังจากนั้นไม่นานก็มีปัญหาเรื่องอเมริกาขึ้นภาษีสินค้าจากจีน ปรากฏว่าสินค้าที่จะซื้อขายก็ไม่ซื้อขาย ราคาน้ำมันก็ลดลงนิดหน่อย แต่แล้วก็วูบขึ้นมาก เมื่ออเมริกา Sanction อิหร่าน ราคาน้ำมันก็ขึ้น สินค้าที่ไปอเมริกา ก็ตกลงว่าจะขึ้นไหม ภาษี ถ้าจะขึ้นทุกคนก็ต้องขนสินค้าก่อนวัน deadline ที่จะขึ้นภาษี ตอนนั้นก็แห่กันขนสินค้า เช่าเรือ ไปขนตอนนั้น พอถึงวัน deadline ก็ถือว่าหยุดขนแล้ว เพราะไม่รู้ว่าภาษีจะขึ้นหรือเปล่า แต่เราก็รู้พร้อมทุกคนว่า พอถึงวันนั้นแล้วปรากฏว่า ขอเลื่อน เมื่อขอเลื่อนปั๊บ เรือไม่มีของ เพราะของขนไปออเรียบร้อยแล้ว เรือก็เคว้ง ก็หาทางให้ลง ก็แห่กันไปลง แล้วแต่ที่จะลงได้ ก็มาลงแถว Southeast Asia ทำให้ค่าระวางเรือตกต่ำ

ยิ่งกว่านั้น หลังจากนั้นไม่นานอเมริกาบอกให้อิหร่านขายน้ำมันให้ได้ แค่ 6 ประเทศเท่านั้น อิหร่านมีเงินที่จะพอซื้อสินค้าจากที่อื่นได้ นี่คือสิ่งที่เกิดขึ้น ในที่สุดราคาน้ำมันก็วูบวาบขึ้นไปอย่างนี้ เราจำเป็นที่จะต้องมีชุดที่ดูแลค่าน้ำมันโดยเฉพาะว่าน้ำมันแต่ละวันเราจะซื้อ หรือไม่ซื้อ มากน้อยแค่ไหน ซื้อนานแค่ไหน เพราะราคาน้ำมันในตลาด มันมีซื้อวันนี้ กับซื้อเดือนหน้า หรือซื้อ 2 เดือนข้างหน้า เราก็ต้องดูว่าจะซื้อสักเท่าไหร่ เรามีชุดทำงานเรื่องนี้อยู่โดยเฉพาะ คือ ดูแลค่าน้ำมัน แต่อย่างไรก็ตาม นี่คือค่าน้ำมันที่ผันผวนในปี 2561 จะสังเกตได้ว่า ปลายปี น้ำมันราคาลดลงเพราะอเมริกันบอกว่าไม่รู้แล้ว เรื่องขึ้นค่าภาษีเอาไว้ก่อน เก็บไว้ถึงเมื่อไหร่ก็ไม่รู้ คนก็เลิกซื้อของ เลิกขนของ น้ำมันก็ใช้น้อยลง ทีนี้พอมา ต้นปี 2561 ขึ้นมา น้ำมันก็ขึ้นไปอีก เพราะอเมริกันประกาศที่บอกให้อิหร่านขายให้ 6 ประเทศได้นี่ จะยกเลิกแล้วนะ ราคาน้ำมันก็ขึ้นอีก นี่คือสิ่งที่เกิดขึ้น

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ดูจากภาพทางขวาที่มีเส้นสีน้ำเงิน จะเห็นได้ว่าค่าระวางวูบวาบอย่างที่เห็น เฉลี่ยแล้วก็เห็นได้ว่าขึ้นอยู่ สัก 2 อาทิตย์ แล้วก็ขึ้น แล้วก็ลง เวลาเรารับสินค้า เราก็ต้องมีความหวั่นไหว อ่อนไหวไปกับราคาต้นทุน บางทีน้ำมันขึ้น เราก็ขึ้นค่าระวาง พอเราขึ้นเสร็จ ราคาน้ำมันลง เราก็ต้องลงค่าระวางอีก เพราะถ้าเราไม่ลงคนอื่นเขาลง เราก็จะไม่ได้ผล เราจำเป็นต้องมีความว่องไวในการปรับราคา ค่าน้ำมันปรับแทบจะทุกวัน ในทุกๆ เส้นทาง แต่ถ้าเรามีคนที่จะต้องไป Identify ว่า ในตอนนี้เราจะต้องขนในราคาเท่าไหร่ จึงจะเหมาะสมที่สุด เส้นสีน้ำเงิน คือเส้นค่าระวาง ของ Containerized freight index ทั้งหมด แต่ถ้าเรามาดู Southeast Asia เส้นสีแดงคือค่าระวาง ของ Southeast Asia ซึ่งเราจะเห็นได้ว่า ต้นปี 2561 ทรงๆ ขึ้นๆ ลงๆ พอปลายปี 2561 ก็เริ่มดีขึ้น ต้นปี 2562 ดีขึ้นมาอีกหน่อย จะเห็นได้ว่าต้นปี 2562 ค่าระวางของ Southeast Asia ดีขึ้น สิ่งที่เกิดขึ้น คือค่าระวาง สินค้า และค่าน้ำมัน 3 อย่าง

3. High Ship Chartering Cost ราคาค่าน้ำมันกับจำนวนเรือทิ้งสมอ เส้นสีน้ำเงินจะแสดงให้เห็นว่าจำนวนเรือที่ทิ้งสมอมีมากน้อยแค่ไหน ส่วนสีเขียวคือราคาน้ำมัน จะเห็นได้ว่าเรือ คนเช่าไป ราคาน้ำมันก็ขึ้น ขึ้นเสร็จเรียบร้อยแล้วราคาน้ำมันก็ลง เรือที่เช่าไปก็ยังคืนไม่ได้ เพราะเช่าไปอย่างน้อยก็ 3 - 6 เดือน ตอนนั้นมีรายการเช่าทีละเดือนด้วยซ้ำไป เพราะไม่แน่ใจว่า อนาคตอะไรจะเกิดขึ้น ยกตัวอย่างง่ายๆ ชาร์ตทางขวา เรือขนาด 5,000 ตู้ สีน้ำเงินนี่ ค่าเช่าตอนเดือน July ตกประมาณ 5,000 เหรียญ พอมาตอนนี้ขึ้นอีก 3,700 เหรียญ เพราะค่าระวางตอนนี้ขึ้น ปี 2562 ช่วงต้นปี ค่าระวางขึ้น เพราะค่าเช่าเรือเริ่มขึ้น เรือขนาด 6,500 ตู้ ตอน July เหมือนกัน ได้ประมาณ 10,000 เหรียญ ตอนนี้ขึ้นเป็น 9,000 เหรียญ ต่อวัน ค่าเช่าเรือก็วูบวาบ เวลานี้กำลังมองต่อไปว่า แล้วจากนี้ไปเราจะทำอย่างไร เหตุที่ยกตัวอย่างขนาดเรือ 2 ขนาดมาให้ดู เพราะเป็นเรือที่เราวิ่งเอง เราต้องไปเช่าเขาเพื่อมาวิ่ง ให้บริการกับอินเดีย ตะวันออกกลาง เราก็รู้ว่าอินเดีย เป็น area ที่จะโตไปเรื่อยๆ เป็นสิ่งที่เราสนใจจะต้องเข้าไปให้บริการ ก็ต้องหาทางว่าเรือใหญ่ที่จะเข้าไปวิ่งอินเดีย ค่าเช่าจะปรับอย่างไร ซึ่งก็หวังว่าค่าระวางจะค่อยๆ โตขึ้นไปตามนั้น

หลังจากความผันผวนทั้งหลาย สรุปได้ว่าทั้งปี 2561 เรามีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากปัจจัยภายนอกเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 25 ล้านเหรียญ ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น 25 ล้านเหรียญประกอบด้วย 2 ตัว ตัวแรกคือค่าน้ำมันที่แพงขึ้น ตัวที่สองคือค่าเช่าเรือที่แพงขึ้น ค่าน้ำมันแพงขึ้น เป็นจำนวนถึง 22.6 ล้าน ส่วนค่าเช่าเรือที่แพงขึ้นเป็นจำนวน 2.5 ล้าน นี่คือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว ส่วนค่าระวางก็ทรงๆ ไม่ได้ขึ้นไปตามนั้น

สิ่งที่บริษัทฯ พยายามทำต่อไป คือ เราพยายามลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริหารตู้ เราประสบความสำเร็จว่าตั้งแต่ปี 2559-2561 เป็นต้นมา เราสามารถลดได้ร้อยละ 12 ของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตู้ ทั้งนี้และทั้งนั้นเพราะเรามีระบบ IT ที่เฉียบขาดขึ้น สามารถที่จะดูแลค่าใช้จ่ายได้แทบจะทุก Element แต่อย่างไรก็ตาม ก็ต้องยอมรับว่ายังมีพื้นที่ที่จะปรับปรุงมากกว่านี้ได้อีก แต่ตอนนี้ปี 2561 เราลดมาได้ร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับปี 2559 แล้ว สำหรับค่าใช้จ่าย COC ของเรา

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

Plan for 2019 เนื่องจากตลาดยังผันผวนอย่างที่เห็น ปัญหาเรื่องภูมิรัฐศาสตร์ก็ยังเกิดขึ้นอยู่ ตอนนี้เท่าที่ทราบเกาหลีจับมือกับรัสเซีย อเมริกาก็ไม่รู้จะลงเอยกับจีนอย่างไร ฉะนั้นความผันผวนก็เกิดขึ้น ค่าน้ำมันเวลานี้เริ่มขึ้น ค่าเช่าเรือใหญ่ก็เพิ่มขึ้น เราก็คงต้องกลับมาดูตัวเองว่าเราต้องลดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของเราต่อไป เราจะลดอะไรได้อีก ผมจะชี้ให้เห็นว่าเวลานี้ world bank ประมาณการว่าเศรษฐกิจของปี 2562 กับ 2563 เป็นอย่างไรบ้าง เขาปรับปี 2562 ลดเหลือ 4.4 สำหรับ Emerging market ของโลกเหลือ 3.3 แต่ Advanced economies คือ ยุโรป อเมริกา เหลือ 1.8 ในขณะเดียวกัน เขาก็มองว่าปี 2563 จะโตกว่านี้เยอะ เพราะฉะนั้นตอนนี้ สิ่งที่รอคอย คำตอบที่รอคอยว่าอะไรจะเกิดขึ้น คือ จีนกับสหรัฐฯ ว่าจะลงตัวกันอย่างไร เกี่ยวกับเรื่องการค้า เรื่องภาษี ถ้าภาษีได้ดี ตกลงกันได้ ซึ่งผมคิดว่าคงจะต้อง Compromise ที่ไหนซักแห่งหนึ่งว่าสินค้าบางส่วน ต้องซื้อจากที่อื่น บางส่วนก็จะซื้อจากจีน ทุกคนตอนนี้ก็มองกันว่า คนที่สัมหล่น ก็คือ เวียตนาม เพราะจีนตอนนี้ไปลงทุนที่เวียตนามเยอะ และสินค้าจากเวียตนามไปขายให้อเมริกาแทนที่จากจีน นี่คือสิ่งที่คนมองกันอยู่

ตอนนี้กล่าวได้ว่า Emerging market มันจะต้องโตมากที่สุด เราก็ต้องมา Focus Emerging Market จริงๆ แล้วมันมี แค่ 2 markets เท่านั้นเอง ที่ดูกันอยู่ คือ อินเดีย กับ จีน อยู่ชาร์ตขวามือว่า จีนโตร้อยละ 6.3, 6.2 อินเดีย ยังโตร้อยละ 7 กว่า คือ ยังโตเรื่อยๆ เราก็คงรู้กันว่าเดือนนี้ อินเดียมีเลือกตั้ง Mody ก็น่าจะได้รับเลือกตั้ง ก็หวังว่าการเจริญเติบโตของอินเดียก็จะยังคงต่อเนื่องต่อไป เพราะอินเดียโตขึ้นเรื่อยๆ ประชากรอินเดีย ในโลกนี้ การ Consume ของ product ต่างๆ มันอยู่ที่ประชากร ประชากรเยอะ ก็ Consume เยอะ ประชากรน้อย ก็ consume น้อย แต่ประชากร consume และก็มีกำลังซื้อด้วย แต่ทั้งนี้กำลังซื้อของจีนมากกว่าอินเดียเยอะ อินเดียตอนนี้กำลังจะสร้างอำนาจซื้อให้กับคนอินเดีย แต่ทุกคนให้ความเห็นว่าอินเดียจะโตร้อยละ 7 ขึ้นไปอีกหลายปี เพราะคนอินเดียยังจนมาก เวลาเดียวกันตลาดอย่าง ยุโรป อเมริกา โตขึ้นร้อยละ 1 กว่าเท่านั้นเอง หมายความว่าเรือยักษ์ที่วิ่งไปอเมริกา ยุโรป ก็ความสนใจกับ trade นี้ไม่มากเท่าไหร่ ทุกคนก็ต้องแห่มาสนใจในตลาดพวกนี้ เราก็ต้องปรับตัวเองเพื่อที่จะสู้กับเขาได้

นอกจากการเจริญเติบโตของตลาดแล้ว เรือที่ต่อใหม่ในปี 2562 มีเรือที่ต่อใหม่ขึ้นมาทั้งหมด 400,000 ตู้ เวลานี้ order ไปปี 2563 ประมาณ 600,000 ตู้ จะเห็นได้ว่าเรือที่ต่อใหม่ล้วนแต่ใหญ่ๆ ทั้งนั้น ของเรานั้น เรือที่มีทั้งหมดล้วนต่ำกว่าอยู่ในช่องไม่เกิน 2,000-4,000 เรือเราอยู่ในช่องนี้มากที่สุด มากกว่านี้แล้วเราไม่มี อย่างเรือที่เราไปต่อใหม่ 4 ลำก็อยู่ในช่อง 1,000 -2,000 ตู้ คือประมาณ 1,500 ตู้ เป็นที่น่าสังเกตว่าเรือขนาด 4,000 – 10,000 ตู้ ไม่มีใครต่อเลย มิหนำซ้ำยังเข้าไปเป็น scrap มากขึ้นเรื่อยๆ เพราะเรือพวกนี้ เมื่อก่อนต่อกันเยอะ เรียกว่าเรือ Panamax ก็คือเป็นเรือที่สามารถข้ามคลองปานามาได้ คงเคยเรียนเมื่อ 2 ปีที่แล้วว่าการเปลี่ยนแปลงของคลองปานามาที่เปลี่ยนแปลงจะมีผลอย่างไรต่อวงการเดินเรือ คือเรือขนาดนี้หลังจากที่ใช้จนถึงตอนนี้แล้ว จากนี้ไปเรือขนาดนี้ก็จะน้อยลงเรื่อยๆ เหตุที่เรือพวกนี้จะไม่มีเหลือในโลกนี้ เพราะตอนนี้ต่อแต่เรือยักษ์ขนาด 20,000 ตู้ขึ้นไป ต่อกันเยอะแยะ และเวลานี้ Neo Panamax คือ 14,000 ตู้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

เพราะฉะนั้นเรือ 14,000-24,000 ตู้ จะเป็นเรือที่ต่อกันมากที่สุด แล้วต่อนี้ไม่ได้ต่อลำเดียว ต่อ 10 ลำ 12 ลำ เพราะฉะนั้น TEU ที่จะเกิดขึ้น จะเพิ่มขึ้นมาอีกเยอะในปี 2562 กับ 2563 แต่พวกนี้ทางไกล ซึ่งเราก็เห็นว่าการเจริญเติบโตของทางไกลก็ไม่เยอะ ไม่โต ไม่มากเท่าไหร่ ผลก็คือเมื่อต่อเรือเสร็จเรียบร้อย ทดแทนเรือเก่าที่วิ่งอยู่ เรือที่วิ่งอยู่ก็เป็นเรือ 8,000 – 10,000 ตู้ ถ้าเรือพวกนี้ไม่แก่จนเกินไป เขาก็เอามาวิ่งในเอเชีย เมื่อวิ่งในเอเชีย เรือที่วิ่งอยู่ในปัจจุบันนี้ คือขนาด 4,000 -6,000 ก็ต้องมาวิ่ง Southeast Asia ไล่มาเรื่อยๆ แต่ทั้งหมดจะมีจุดเปลี่ยนอยู่จุดหนึ่ง ก็คือ scrubber ผมก็ขอถือโอกาสพูดเรื่อง scrubber จากนี้ไปว่า จะมีผลอย่างไรต่อวงการเรือ

เรือที่ต่อไปยังมีอยู่จำนวนหนึ่ง แต่ก็เป็นเรือใหญ่ทั้งสิ้น สิ่งที่จะกระทบ เราก็คือเอาเรือใหญ่มาแทนเรือเล็ก อันนี้เป็นการสรุปว่า Demand กับ Supply over เท่าไหร่ ปี 2561 มัน over ไปร้อยละ 1.3 ในปี 2562 จะ under ร้อยละ 0.5 ในปี 2563 จะ underร้อยละ 0.3 จากประมาณการเจริญเติบโตของสินค้า กับการเจริญเติบโตของจำนวนเรือ นี่คือปัจจัยภายนอก

สิ่งที่บริษัทฯ ต้องดำเนินการ ผมตั้ง motto ไว้ 2 ตัว ระดับในการบริหารที่บริษัทฯ ว่า เรา “Small but have to be Quick” เราต้อง quick ที่จะตัดสินใจเปลี่ยนแปลงค่าระวาง quick ที่จะตัดสินใจซื้อน้ำมัน quick เรื่องการเปลี่ยนเส้นทาง quick ว่าเราจะวิ่งอะไร อย่างไร ต่อไปคือ “Work Smarter and Harder” Smarter ทำได้อย่างไร เราต้องมีข้อมูลที่ทันสมัย ข้อมูลที่ทันสมัยก็มาจาก IT ระบบ IT ทำให้เราลดต้นทุนเยอะจำนวนแล้ว แต่เราก็เพิ่มความสามารถของ IT อีก เพื่อให้เราสามารถรู้ต้นทุนแทบจะทุกๆ step ของสิ่งที่เราทำ เพื่อจะลดค่าใช้จ่ายลงไปอีก นี่คือสิ่งที่เราพยายามจะต้องทำเพื่อว่าเราจะต้องมี IT ที่ทันสมัย

เราเริ่มพวก Robot Automation Process เข้ามาใช้มากขึ้นเรื่อยๆ ในการดูแลเรื่องค่าใช้จ่ายก็ใช้ Robot มากขึ้น และใช้ AI มากขึ้นว่าเราสามารถจะต้องตัดสินใจเลือกค่าระวางที่เปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ ในท้องตลาด เรามี factor ที่จะต้องมาคิดว่าค่าระวางจะต้องมีอะไรบ้าง มี่ 3-4 ตัว ก็คือ จำนวนเรือที่ว่างอยู่ ค่าน้ำมัน และค่าคู่แข่ง แต่อันหนึ่งที่เรามีมากกว่าธุรกิจการบินก็คือ ตัวตู้ เราต้องรู้ด้วยว่าตู้เราอยู่ที่ไหน เพราะธุรกิจการบิน ผู้โดยสารไม่มีตู้ มีเก้าอี้นั่งก็พอ แต่ของเรานี่นอกจากมีตู้ให้นั่งแล้ว ยังต้องมีตู้ขนอีก และมีอีกว่าตู้เล็ก หรือตู้ใหญ่ factors 3-4 ตัวนี้ จำเป็นต้องมาพิจารณาเพื่อประกอบการตัดสินใจ ว่าจะรับสินค้าในราคาเท่าไหร่ และก็มี customer journey เป็นการวัดว่าลูกค้ามาใช้บริการของเรา มีความพึงพอใจขนาดไหน และจะกลับมาใช้เราอีกเท่าไหร่

ข้อสุดท้ายคือ Scrubber เกิดจากว่าทางสหประชาชาติได้มีการตัดสินใจร่วมกันว่า มกราคม 2563 น้ำมันที่ใช้ปัจจุบันนี้ในวงการเรือนั้น มีซัลเฟอร์ร้อยละ 3.5 ซึ่งสูงไป กระทบกระเทือนต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 จะให้ใช้น้ำมันที่มีซัลเฟอร์ต่ำให้เหลือร้อยละ 0.5 ในหลักการแล้วคือโรงกลั่นต้องกลั่นน้ำมันให้ได้คุณภาพสูงกว่าเก่า แต่หลายโรงกลั่นก็บอกว่าทำไม่ทัน ต้องลงทุนอีกหลายล้านเหรียญ หลายพันล้านเหรียญที่จะกลั่นให้น้ำมันดีกว่าเก่า เลยมีคนบอกว่าไม่เป็นไร ก็จะติดเครื่องกรอง ตัวก้นกรอง

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

อากาศที่มีซัลเฟอร์สูงของเรือที่ใช้น้ำมันซัลเฟอร์สูงมาใส่ในเรือแทน ตัวนี้เรียกว่า Scrubber เมื่อติด Scrubber แล้ว ไอที่ออกมาก็จะถูกผ่านการกลั่นให้เรียบร้อยว่า มีซัลเฟอร์ต่ำ เพื่อให้อยู่ในกฎของสหประชาชาติเขา การติด scrubber พูดง่ายๆ เราต้องทำอย่างไรบ้าง

1. ต้องไปซื้อตัว Scrubber ซึ่งเขาขายอยู่ในยุโรป กับ จีน
2. ต้องติดตั้ง ต้องเอาเรือเข้ามาติดตั้ง ใส่ตัว Scrubber
3. ก่อนติดตั้ง ต้องออกแบบก่อน เพราะเขาจะเอาน้ำทะเลขึ้นมาเพื่อพ่นเป็นฝอย เพื่อที่จะกรองให้ไอมีซัลเฟอร์น้อยลง

ทุกคนที่มีเรืออยู่ก็คิดว่าต้องทำหรือเปล่า เพราะปี 2563 อีกไม่กี่เดือนเอง มีเหลือหลายแบบที่ว่าจะใช้วิธีไหนบ้าง บางคนก็บอกว่าไม่เอาจะซื้อน้ำมันที่ซัลเฟอร์ต่ำ ก็มีความเป็นห่วงว่าแล้วราคาจะเท่าไหร่ มีพอไหม บางทีมีเงินแต่ซื้อไม่ได้ ถ้าเกิดมันขาดมากๆ เขาก็จะโก่งราคา บางคนต่อเรือใหม่บอกว่าใส่ LNG เลยหมดเรื่อง การใส่ LNG ก็มีปัญหาว่าจะต้องมีแทงก์ยักษ์ ซึ่งใส่ LNG ซึ่งหนักมากจะทำให้ประสิทธิภาพในการขนสินค้าต่ำลง ทีนี้วิธีง่ายๆ ที่ตอนนี้หลายคนทำอยู่ก็คือ ใส่ scrubber ก็คือติดตั้งตัวนี้ ราคาของมันต่อลำก็ 2-3 ล้านเหรียญในการติดตั้ง

สำหรับราคาน้ำมันที่ประมาณการว่าจะเท่าไหร่ เป็นตัวเลขที่ผู้เชี่ยวชาญประมาณเอาไว้ว่าในปี 2560 ว่าถึงปี 2563 แล้ว เส้นต่างระหว่างเส้นสีเขียวกับเส้นสีน้ำเงิน มันต่างเท่าไหร่ เส้นสีเขียวคือน้ำมันที่ low ซัลเฟอร์ เส้นสีน้ำเงินคือน้ำมันที่มีอยู่ ซึ่งอันนี้มันจะจริงหรือไม่จริง ถูกหรือไม่ถูก เราก็ไม่รู้ เพราะเป็นสิ่งที่ประมาณการโดยผู้เชี่ยวชาญ แต่สิ่งที่จะสังเกตได้ก็คือว่า เมื่อแรกสุดเขากะกันว่าจะต่างกันประมาณ 240 เหรียญ แต่หลังจากที่ผ่านไปซัก ปี 2 ปี balance จะเกิดขึ้นว่าน้ำมันที่ใช้เป็น low ซัลเฟอร์ จะมีมากขึ้นเรื่อยๆ gap จะเหลือประมาณ 135 เหรียญ นี่คือประมาณการของปี 2560

ปัจจุบันนี้ได้มีการประมาณการใหม่ว่า ไม่ใช่แล้ว ตอนนี้ gap ของมัน ดูระหว่างเส้นสีม่วงกับเส้นสีเขียว มันต่างกันเหลือ 140 เหรียญ ในระยะแรกๆ แล้วก็จะค่อยๆ น้อยลงเรื่อยๆ การที่ประมาณการตัวนี้ทำให้หลายคนละล้าละลังว่า เราควรจะติดหรือไม่ติด แล้วก็มาดูว่าในโลกนี้ เขาประมาณการกันว่าถึงปี 2563 มีเรือทั้งหมดกี่ลำที่ติด Scrubber ซึ่งจะมีติด Scrubber ร้อยละ 64 เท่านั้นเอง สำหรับเรือที่มีอยู่ ส่วนร้อยละ 36 พวกเรือต่อใหม่ที่บางครั้งติดอยู่แล้ว ลักษณะของเรือที่ติด Scrubber อยู่ระหว่างเรือเล็กกับเรือใหญ่ จะสังเกตได้ว่า เรือที่ขนาด Panamax ตรงกลาง อย่างที่ชี้ให้เห็นไม่มีใครติดเลย เพราะเตรียมตัวเข้า scrap กัน ติดไปก็ไม่คุ้ม เรือแก่แล้ว เพราะฉะนั้นจึงมีติดเฉพาะ เรือที่มีขนาดใหญ่กับขนาดเล็กเท่านั้นเอง

บริษัทเรือต่างๆ ในโลกนี้ เขาตัดสินใจอย่างไรบ้าง เรือใหญ่ๆ ใน top 20 มีตัดสินใจว่าจะติดอยู่ไม่กี่บริษัท โดยจำนวนเรือที่ติดคือสีแดงเทียบกับ % เรือ Bulk ที่มีทั้งหมด ส่วนสีเขียวก็คือ LNG มีบริษัทเดียวคือ CMA CGM บริษทัทฯ อื่นไม่มีใครติด ส่วนเรือที่ไม่มีสีแดงเลยแปลว่าเขาตัดสินใจว่าจะไม่ติด แต่พอมาถึงตอนนี้ เส้นสีแดงมีมากขึ้น ทุกคนก็เริ่มรู้แล้วว่าต้องติด ฉะนั้นจึงติดกันมากขึ้น แม้กระทั่ง Maersk ก็

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ติด ทุกคนติดหมด ติดมากขึ้นเรื่อยๆ เมื่อทุกคนแย่งกันติดตอนนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นคืออู่ที่จะติดตั้งก็ไม่มี มีไม่ทัน เรื่องนี้เราได้คุยมาเมื่อปีที่แล้วว่าเราตัดสินใจว่าเรือที่อายุมากกว่า 15 ปี เราจะไม่ติด เรือที่ต่ำกว่า 15 ปี เราก็ไปซื้อ Scrubber และ Book อู่ล่วงหน้าไว้แล้ว

เราเตรียมแล้วว่าเราจะมีทั้งหมดประมาณ 14 ลำจะติด scrubber เรือที่เราต่อใหม่ 2 ลำที่จะมา อีก 2-3 เดือนข้างหน้า ติดมาจากอู่เรียบร้อย เรือที่เรารับมอบเมื่อต้นปี เมื่อถึงปลายปีก็จะไปติด ส่วนเรือที่เหลืออยู่ เราจะทยอยไปติด ส่วนเรือที่มากกว่า 15 ปี เราก็คงจะต้องดูอยู่ว่าในที่สุดเราจะเอาไปทำอย่างไร จะต้องซื้อน้ำมันที่แพงใช้ไปก่อน หรือจะทำอย่างไร เพราะอายุเกิน 15 ปี แล้วไปติดไม่คุ้มทุน อาจมีการใช้งานไม่ทันที่จะจ่ายคุ้มกับค่า Scrubber หรือสิ่งหนึ่งที่ทุกคนหวังอย่างยิ่งเลยว่า ค่าระวางจะสูงขึ้นพอที่จะ cover ค่าใช้จ่ายที่แพงขึ้น เพราะทุกคนต้องจ่ายน้ำมันแพงขึ้นหมด แล้วค่าระวางก็จะต้องขึ้นสูงมากกว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ถ้าเป็นเช่นนี้ขึ้นมา เรือที่มีอายุ 15 ปี ก็จะวิ่งได้ต่อ ส่วนเรือที่ติด Scrubber ก็จะถือว่าได้กำไรมากกว่าปกติ เวลานี้เรือที่ให้เช่ากันอยู่ ถ้าใครมี Scrubber ก็จะเพิ่มขึ้นอีก 1,000 กว่าเหรียญ เวลานี้สิ่งที่เกิดขึ้นอยู่ก็คือ Scrubber แต่สิ่งที่เราจะเห็นแน่นอนเลยว่า จำนวนเรือจำนวนหนึ่งจะต้องถูก scrap ไป เมื่อหมดสิ้น devalue

เรือที่ถูก scrap ก็คือเรือพวก Panamax พวกนี้จะต้องถูก scrap เรือที่อายุมากก็ต้องถูก scrap ผมเดาว่าหลังจากสิ้นปีไปแล้ว เรือที่ถูก scrap จะไม่น้อยกว่าร้อยละ 30-35 จะต้องหายไปจากวงการ ผลก็คือค่าระวางจะสูงขึ้นสำหรับเรือที่เหลืออยู่ เมื่อสูงขึ้นเราก็มีโอกาสที่จะได้กำไรมากขึ้น

การที่จะเปลี่ยนน้ำมันให้เป็น low ซัลเฟอร์ ก็ต้องมีกรรมวิธีของทางด้านเทคนิคต่างๆ ต้องล้างถัง ต้องอะไรพวกนี้ พอถึงกำหนด เราก็ต้องทำ แต่เราไม่ทำก่อน เพราะถ้าทำก่อนก็เสียเวลาเปล่า ณ นาทีนี้ เวลาเราเข้าท่าที่เมืองจีน เขาบังคับให้ใช้ low ซัลเฟอร์ เขาจ่ายเงินชดเชยให้ ค่าระวาง ค่า surcharge รวมซัลเฟอร์ surcharge เราได้แล้วทีเมืองจีน ก็แสดงให้เห็นว่าความที่ค่าระวางจะสูงขึ้น

อีกเรื่องที่อยู่ในกติกาของสหประชาชาติคือ water ballast system ว่าเรือทุกลำต้องติด system ว่าเวลาเอาน้ำอัปเฉาเข้าไปในเรือแล้ว จะต้อง treat ก่อนที่จะปล่อยออกไป ตอนนี้ก็บังคับว่าภายในปี 2565 เรือทุกลำที่วิ่งในโลก จะต้องติด water ballast ทั้งหมด

ในกรณีของเรา ปี 2562 เรือของเราพร้อมแล้ว 4 ลำ ปี 2564 พร้อมอีก 7 ลำ ส่วนปี 2565 ก็จะพร้อมที่เหลือทั้งหมด ค่าติดตั้งก็ไม่แพงมากลำละประมาณ 200,000 เหรียญ เราก็รอให้ถึงกำหนดแล้วก็ไปติดตั้ง ซึ่งแต่ละครั้งจะต้องให้พอดี พร้อมๆ กับเข้าอู่แห้ง ก็จะต้องปล่อยให้ท้องเรือแห้ง แล้วก็ค่อยติดตั้ง เพราะต้องเดินท่อ แล้วก็เดินทางน้ำเข้าไป นี่คือสิ่งทีเราเตรียมตัวรับความเปลี่ยนแปลง Challenge ที่จะเกิดขึ้นในปี 2562 ผมก็คิดว่าหัวใจก็คือระบบ IT ที่เราจะต้องทำ เพื่อหาข้อมูลในการตัดสินใจ ในการฟันราคา control ค่าใช้จ่าย เพื่อความมีประสิทธิภาพและสู้เขาได้ในท้องตลาด

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ในส่วนของธุรกิจ ผมขอจบแค่นี้ ส่วนเรื่องการเงิน จะให้คุณนาถฤดี เป็นคนชี้แนะต่อไป

นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รายงานผลประกอบการของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีปริมาณการขนส่งตู้สินค้าสำหรับธุรกิจ SOC ในปี 2561 อยู่ที่ 869,000 Teus ซึ่งสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 10 ส่วนธุรกิจ COC อยู่ที่ 1,242,000 Teus ซึ่งสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 12 มีปริมาณขนส่งตู้สินค้ารวมในปี 2561 ทั้งสิ้น 2,111,000 Teus ซึ่งสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 11 ขณะที่อัตราการใช้กำลังบรรทุกหรือ utilization เพิ่มขึ้นมาร้อยละ 4 อยู่ที่ร้อยละ 124

กลุ่มบริษัทฯ มีรายได้ 11,980 ล้านบาท ต้นทุนการเดินเรือ 11,494 ล้านบาท กำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 74 ล้านบาท โอนกลับขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 23 ล้านบาท กำไรจากการขายทรัพย์สิน 133 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 926 ล้านบาท ส่วนแบ่งจากกำไรที่บริษัทได้รับจากการลงทุนในบริษัทร่วม กิจการร่วมค้า 120 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินหรือดอกเบี้ย 250 ล้านบาท ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 349 ล้านบาท บริษัทมีผลขาดทุนในปี 2561 จำนวน 358 ล้านบาท เมื่อเทียบกับผลกำไรในปี 2560 533 ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบกันในแต่ละรายการ จะเห็นว่ารายได้ของปี 2561 สูงกว่าปี 2560 ร้อยละ 6 จากปริมาณการขนส่งตู้ที่เพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากค่าระวางต่อตู้ไม่เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการเดินเรือสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 13 ซึ่งสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น ดังที่คุณสุเมธแจ้งให้ทราบแล้วว่าราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นจาก 319 เหรียญต่อเมตริกตัน เป็น 419 เหรียญต่อเมตริกตัน ซึ่งทำให้ต้นทุนนี้เป็นปัจจัยหลัก ทำให้ต้นทุนเพิ่มสูงมากกว่ารายได้ ในส่วนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เทียบปี 2560 เราได้มากขึ้นส่วนหนึ่งเนื่องจากค่าเงินสหรัฐฯ ที่อ่อนลง

ส่วนการโอนกลับการด้อยค่าของสินทรัพย์ ปีนี้มีการโอนกลับน้อยกว่าปีที่แล้วเนื่องจากมีการโอนกลับในปีที่แล้วไปจำนวนหนึ่งแล้ว กำไรจากการขายสินทรัพย์มากขึ้นมาจากการขายตู้สินค้าเก่า ซึ่งสภาพไม่ค่อยดี และรวมทั้งปีที่แล้วมีการขายเรือ 1 ลำคือ เรือยศภูมิ ทำให้มีกำไรจากการขายเรือ

ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 มาจาก Inflation และค่าจ้างเงินเดือนที่เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันเรามีส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 เนื่องจากบริษัทที่เราร่วมลงทุนมีผลประกอบการดีขึ้น มีส่วนแบ่งกำไรที่ดีขึ้น

รายการต้นทุนทางการเงิน หรือดอกเบี้ย เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 26 ส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้ที่เพิ่มขึ้นจากการซื้อเรือใหม่ และอัตราดอกเบี้ย LIBOR ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากเงินกู้ของบริษัทเป็นเงินกู้ในสกุล USD ซึ่งดอกเบี้ยจะอิงกับอัตรา LIBOR จะยกตัวอย่างให้เห็นว่าอัตรา LIBOR เมื่อตอนปลายปี 2017 ยังอยู่ที่ร้อยละ 1.7 แต่ปลายปี 2018 ขึ้นมาเป็นร้อยละ 2.8 ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับเหตุผลทั้งหมดแล้ว จึงเป็นเหตุผลว่าเหตุใดปี 2561 บริษัทฯ มีผลขาดทุน เมื่อเทียบกับผลกำไร

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ในปี 2560 แต่ถึงแม้ว่าบริษัทฯ มีผลขาดทุนในปี 2561 แต่ในขณะเดียวกัน EBIDA ซึ่งเป็นกำไรในรูปของ cash คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยภาษีและค่าเสื่อมราคายังเป็นบวก ก็คือว่าปีที่ผ่านมาบริษัทมี EBIDA ที่เป็นบวก 1,470 ล้านบาท

สินทรัพย์รวมของกลุ่มเพิ่มขึ้นจากปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 5 ซึ่งรายการปรับมาจากเรือเดินทะเล 3 ลำที่บริษัทรับมอบในปีที่แล้ว หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 เนื่องจากเงินกู้ที่เพิ่มขึ้นจากการซื้อเรือ ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงร้อยละ 6 เนื่องมาจากการกู้ยืมที่สูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันบริษัทฯ สามารถคงไว้ซึ่งอัตราส่วนทางการเงิน ซึ่งได้ตกลงไว้กับธนาคาร

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม โดยมีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

<u>นายสมควร เธียระสรานนท์ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: ปีที่แล้วถามเรื่องสงครามการค้า แต่แปลกใจว่าจำนวนตู้ที่เราเพิ่มขึ้นตั้งเกือบร้อยละ 10% ไม่ทราบว่าเป็นการเปิดตลาดใหม่หรือเปล่า นอกจากนี้อยากทราบว่า 1. รายได้ต่อตู้และต้นทุนเฉลี่ยต่อปี 62 ตู้ ในไตรมาส 1 ประมาณเท่าไหร่ 2. สัดส่วนน้ำมันในปัจจุบัน ต่อต้นทุนรวมเรา เท่าไหร่

ตอบ: 1. ในปี 2562 ยังไม่ได้มีการประชุมและยังไม่ได้ยื่นตลาดฯ

2. ก็คงจะพอๆ กับปีที่แล้ว เพราะว่าราคาน้ำมันขึ้นมาเยอะแล้ว ที่ผ่านมาก็ยังไม่ได้ขึ้นมาก เพิ่มขึ้นมากจริงๆ เดือนนี้

คำถาม: เรือใหม่ที่ส่งมอบ และจะส่งมอบอีก 2 ลำ ทำให้ต้นทุนเรือโดยเฉลี่ยของเราลดลงหรือไม่

ตอบ: เรือใหม่ต้นทุนถูกลง เพราะกินน้ำมันน้อยลง

คำถาม: ไม่ได้ใช้แก๊สทั้ง 4 ลำเลยหรือ

ตอบ: ไม่ได้ใช้แก๊ส ใช้น้ำมัน

คำถาม: อยากทราบว่าค่าระวางกับน้ำมัน เราคุมไม่ได้เลย ดังนั้น เราพอจะหาพันธมิตรที่เป็นรายใหญ่พวกการค้าออนไลน์ ธุรกิจ e-commerce ได้หรือไม่ อย่าง Lazada, Alibaba เราพอเป็นพันธมิตรกับเขาได้หรือไม่

ตอบ: การค้าออนไลน์ไม่กระทบบริษัทฯ มาก เพราะยังไงก็ต้องขนส่งอยู่ดี การค้าออนไลน์ มันระหว่างผู้บริโภคและผู้ผลิต เป็นของที่ใช้สอย ของเล็กๆ น้อยๆ ถ้าของพวกนี้รวมตัวกันครบ 1 ตู้ เมื่อไหร่ก็มาขนใส่เรือ แต่ส่วนใหญ่จะใช้บริการทางอากาศมากกว่าเรือ บริษัทฯพร้อมเป็นพันธมิตร แต่ว่า Lazada ส่วนใหญ่ตอนนี้ขนสินค้าที่อยู่ภายในประเทศ ไม่ข้ามนอกประเทศ เขาต้องการเร็ว ส่วนมากเป็นชิ้นส่วนเล็กๆ ยังไม่ได้คุยกันถึงว่าจะร่วมมือกันอย่างเป็นเรื่องเป็นราวจริงๆ

คำถาม: ปีที่แล้วมีประมูลแหลมฉบัง TIPS ก็เข้าประมูลด้วย แต่ว่าไม่มีคนยื่นซองเลย เป็นเพราะอะไร ถ้ามีประมูลครั้งใหม่บริษัทจะร่วมด้วยหรือไม่

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ตอบ: แหลมฉบังมีประมูล 2 ครั้ง ครั้งแรกมีคนยื่นซองคนเดียวแต่เราก็ไม่ได้เข้าเพราะว่าหลังจากที่เราคำนวณตัวเลขความคุ้มทุนแล้วเราไม่อยู่ในสภาพที่ทำตัวนั้นได้เพราะว่าการลงทุนขนาดใหญ่จะต้อง suffer ประมาณ 5 ปีแรก เพราะว่าแหลมฉบังเริ่ม operate จริงๆ phase 3 ก็ 5 ปีจากนี้ Suffer อีก 5 ปีก็คือ 10 ปี ซึ่งคิดว่าเป็นความเสี่ยงที่สูงเกินไปที่เราจะ Take แล้วก็เลยตัดสินใจไม่เข้าประมูล ส่วนเข้าประมูลครั้งที่ 2 ที่เพิ่งเปิดซองไปเราก็ไม่ได้เข้าอีกเหมือนกัน เราได้มีข้อตกลงว่าใครได้จะจ้างให้เราบริหาร เราก็พร้อมบริหารให้ คือเราจะไม่ลงทุนเพราะว่า ถ้าต้อง Suffer 10 ปี ผมคิดว่าเราไม่พร้อมที่จะทำแบบนั้น เพราะธุรกิจของเราเวลานี้ก็ยังเผชิญกับความผันผวนพอสมควร

<u>ผู้ถือหุ้นคนที่ 2</u>

คำถาม: อยากสอบถามว่า สินค้าที่เราขนส่งเป็นสินค้าเกษตรหรืออุตสาหกรรม

ตอบ: มีทั้งคู่ ทุกอย่างที่สามารถใส่ Package ได้ แล้วก็ใส่ตู้ได้ เราขนหมดทุกอย่าง

คำถาม: แล้วที่ผ่านมาเป็นสินค้าเกษตรหรืออุตสาหกรรม

ตอบ: เราเป็นเจ้าของเรือที่อยู่ทาง South East Asia สินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นเกษตร แต่สินค้านำเข้าจะเป็นอุตสาหกรรมอย่างพวกข้าวก็มี

คำถาม: เมื่อไม่กี่ปีมานี้ คุณสุเมธพูดว่าบางทีเราต้องตีเรือเปล่ากลับมา คือมีสินค้าส่งไป แต่ว่าบางทีตอนกลับมาไม่มีสินค้า ตีเรือเปล่ากลับมา แล้วก็กลายเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท 100% เราจะมีการบริหารยังไง ถ้าเราก็เอาสินค้ากลับมาบ้างถึงแม้ว่าจะขาดทุน อย่างน้อยเราก็ยังมีรายได้เข้ามา

ตอบ: วิธีการก็คือใช้ Pricing โดยใช้ราคา เช่น เรามีของสินค้าไปอินเดีย ขากลับมาก็ต้องเอาสินค้าถูกกลับมา

คำถาม: คือยังไงก็ไม่ตีเรือเปล่ากลับมาใช่มั้ย

ตอบ: เรือยังไงก็ต้องมาอยู่แล้ว เพียงแต่ตู้ถ้าคอยนานเกินไป คอยไม่ไหวก็เอาตู้กลับ แต่เรือยังงัยก็ต้องกลับตามกำหนดอยู่แล้ว เรือจะวิ่งเหมือนกับรถไฟฟ้า ลองหลับตานึกภาพ จอดที่ไหนตายตัวอยู่แล้ว ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารจะขึ้น ลง มากน้อยแค่ไหน ผู้โดยสารของเราในที่นี้ก็คือตู้ ตู้ที่ขึ้นอยู่บนเรือก็มีตู้เปล่าและตู้มีของ

คำถาม: อยากถามคุณสุเมธว่าเหตุการณ์แบบนี้มีบ่อยหรือไม่ ตู้ว่างแต่ก็ต้องนำกลับมา

ตอบ: มี อันนี้เป็นธรรมชาติ ทุกแห่งเหมือนกันหมด

คำถาม: แทนที่ว่าเราจะขนส่งตู้เปล่ากลับมา เราเอาสินค้าที่ถูกๆ อะไรก็ได้ ทำให้เรามีรายได้ พอได้ค่าน้ำมัน เราจะได้ลดต้นทุนของเรา

ตอบ: อันนี้ทำอยู่แล้ว ทุกคนทำอยู่แล้ว เราจะสังเกตเห็นว่า เรามีสินค้าตัวหนึ่งที่พูดถึงก็คือ พวก waste ทั้งหลาย เรามี waste paper, plastic waste ซึ่งตอนนี้เป็นปัญหาของโลกว่าในที่สุดพวก waste กลับมาก็เป็นภาระ อันนี้เราก็เลือกเหมือนกัน ถ้าเป็น waste ที่ไม่ดีเราก็ไม่เอา

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: คือที่ถามนี่เพราะว่าเมื่อกี้เห็นคุณสุเมธบอกว่าเราขนส่ง ถ้าสมมุติมันไม่คุ้ม เราก็ไม่ขนส่ง ก็เลยกังวลว่าตอนกลับนี่จะน้อยอะไรยังไงค่าใช้จ่ายเราก็ต้องเสียอยู่แล้ว ที่เป็นอันตรายของประเทศไทย อันนี้ก็ไม่ต้องเอามา ถูกแล้ว แต่ว่าเราควรรับสินค้าในราคาต้นทุน

ตอบ: อันนี้ทำอยู่แล้วครับ เราใช้ระบบไอทีเป็นตัว identify ว่าแต่ละตู้มีต้นทุนเท่าไหร่ แล้วก็สามารถจะขนกลับมาได้เท่าไหร่ ถ้าเกิดไม่คุ้ม เราไม่รับของไปเลยดีกว่า

คำถาม: หมายถึงว่าตอนขากลับหรือ

ตอบ: ทั้งขาไป ขากลับ ถ้าขากลับคิดแล้วไม่คุ้ม ขาไปเราก็ไม่รับ

คำถาม: มาประชุมทุกปี เห็นสุเมธพูดว่าเราเป็นเรือขนาดเล็ก มันจะเป็นข้อดีกว่าเรือขนาดใหญ่หรือไม่ เพราะตอนนี้เห็นประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศอื่นๆ ในโลกนี้เวลาทำท่าเรือก็เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ แล้วเรามีข้อดีอะไร

ตอบ: คือโดยทั่วไปแล้วสิ่งที่ใหญ่กับเล็ก เราเปรียบเป็นช้างกับหนู ช้างก็ใหญ่ หนูก็เล็ก หนูก็ต้องว่องไวกว่าช้าง อันนี้ก็เป็นของธรรมดา

คำถาม: เราวิ่งเส้นทางเหมือนกับลำใหญ่เลยใช่หรือไม่

ตอบ: บางเส้นทางเราก็วิ่งเหมือนกับเค้า บางเส้นทางเราก็ไม่ได้วิ่งเหมือนกับเค้า เค้าวิ่งยุโรป อเมริกาเราก็ไม่ได้วิ่ง เราวิ่งแค่ใกล้ๆ เราเหมือนหนู ไม่ใช่ช้าง แต่สิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นก็คือ วิธีทำยังไงให้บริหารตู้ว่าไปแล้วกลับให้ Balance มากที่สุด

คำถาม: แล้วอีกอย่างหนึ่งคือเรื่องที่คุณสุเมธพูดมาคือ บางทีเรามีปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ เช่น เศรษฐกิจการเมืองของโลก ค่าระวาง ค่าน้ำมัน และก็คู่แข่ง เราจะมีวิธียังไง เราก่อตั้งบริษัทประมาณ 40 ปี จะบริหารไม่ให้ขาดทุน พอจะมีวิธีหรือไม่ หรือบางทีเราคิดว่านอกจากเราจะเดินเรือแล้ว เราพอจะมีอะไรหรือไม่ที่จะทำต้นทุนของเราไม่ให้เพิ่มมากขึ้น ได้รายได้จากส่วนอื่น เช่น รับจ้างบริหาร หรือทำประเภท Logistic warehouse เพื่อจะให้รายได้สม่ำเสมอ มาชดเชยกับปัจจัยที่เราไม่สามาถควบคุมได้แล้วทำให้บริษัทมีกำไรสม่ำเสมอ

ตอบ: อันนี้เราก็หาอยู่ ยกตัวอย่างมีบริษัทที่ซื้อน้ำมันล่วงหน้า 1 ปี ก็ขาดทุนยับเยิน ในการซื้อน้ำมันล่วงหน้า ฉะนั้นการซื้อล่วงหน้านานๆ ไม่ใช่ว่าถูกเสมอไป เพราะความผันผวนมันมีเยอะมาก

คำถาม: อันนี้เข้าใจเพราะว่าดูที่คุณสุเมธพูดรายงานการประชุมก็เข้าใจและก็อธิบายอย่างละเอียด มีธุรกิจแบบอื่นหรือไม่ อาจจะรับจ้างบริหาร หรือว่าทำ Logistic อื่นๆ โดยที่เราเพิ่มต้นทุนไม่เยอะ แต่ว่ามีเสถียรภาพในการสร้างรายได้และมีกำไร รบกวนคุณสุเมธกลับไปพิจารณา

ตอบ: ครับ ขอบคุณครับ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ผู้ถือหุ้นคนที่ 3

คำถาม: สอบถามเรื่องแหลมฉบังครับท่าเรือน้ำลึก แล้วทีนี้เรือใหญ่จะเข้ามา จะมีผลกระทบกับเราหรือไม่

ตอบ: คือตอนนี้ อย่างที่ผมพูดในอดีต เราโตมาจาก SOC คือเป็น Feeder ตอนที่เราเกิดนั้นเรือใหญ่ไม่ได้มา ตอนนี้เรือใหญ่ก็เข้ามามากขึ้นเรื่อยๆ ส่วน Feeder ก็น้อยลงเรื่อยๆ เราถึงต้องไปทำธุรกิจ COC มากขึ้นเรื่อยๆ เปลี่ยนทิศทางเน้น COC มากกว่า SOC

คำถาม: จะส่งผลดีมากกว่าส่งผลเสียใช่หรือไม่

ตอบ: ครับ เพราะว่า SOC จะน้อยลงเรื่อยๆ มีเรือเข้ามาเองโดยตรง

คำถาม: เรามีธุรกิจบริหารท่าเรือด้วยใช่หรือไม่ เราเป็นสัมปทานหรือไม่

ตอบ: เป็นสัมปทาน ตอนนี้บริษัท TIPS ที่เรามีหุ้นอยู่ก็ได้สัมปทานของท่าเรือมา 20 กว่าปีแล้ว ก็ถึงปลายปีหน้าถึงกำหนดหมดอายุของสัญญาแรกก็คงจะต้องหาทางว่าทำยังไงกันต่อ คิดว่าโอกาสได้ต่อมีโอกาสค่อนข้างสูง

คำถาม: เรือเราที่มีอายุเยอะที่มีแผนจะปลดระวางมีซักประมาณกี่ลำ

ตอบ: ก็มีอยู่ซัก 10 ลำ อย่างที่ปี 19 ก็ขายไป 1 ลำ อายุมากแล้ว คือการที่จะขายเรือที่อายุมากต้องดูจังหวะว่าถึงกำหนดที่จะต้องเข้าอู่แห้งรึป่าว เพราะการเข้าอู่แห้งต้องใช้เงินก้อนใหญ่ ถ้าตราบใดที่ยังไม่ต้องเข้า ก็สามารถหากินได้ มีรายได้เราก็ใช้ไปก่อน แต่ว่าทั้งหมดนี้ก็จะเจอปัญหา scrubber ของปี 20

คำถาม: คือตอนนี้เรือที่เป็นคนเราเองมีประมาณ 39 ลำ มีแผนจำปลดระวางหรือไม่

ตอบ: อายุเกิน 15 ปี เรามี 10 กว่าลำ

คำถาม: ยังใช้ต่อใช่หรือไม่

ตอบ: ถ้ายังใช้คุ้ม เราก็ยังใช้ต่อ ขึ้นอยู่กับว่าคุ้มหรือไม่คุ้ม ขึ้นอยู่กับรายได้กับรายจ่าย รายได้คือค่าระวางที่เพิ่มขึ้น รายจ่ายคือค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

คำถาม: เราต้องดูตามสถานการณ์ไปก่อนใช่หรือไม่

ตอบ: ใช่ เราต้องดูตามสถานการณ์ไปก่อนตอนนี้ แต่ถ้าไม่คุ้มก็ไม่เก็บไว้

คำถาม: มี 2019 จะมีเรือหมดค่าเสื่อมหรือไม่

ตอบ: หมดไปหลายลำแล้ว ปีนี้หมดอีก 4 ลำ

คำถาม: ถ้าอย่างนี้ Bottom line อาจจะดีขึ้นใช่หรือไม่

ตอบ: ถ้าขายก็กำไรหมด ถ้าขายได้

คำถาม: ลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2018 จาก 1,626 ขึ้น เป็น 2,258 ไม่ทราบว่าตรงนี้เป็นเพราะอะไร

ตอบ: ลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งมาจาก Volume ที่เพิ่มขึ้น อันที่สองเป็นเนื่องมาจากว่าธุรกิจ SOC สายเรือใหญ่มีการรวมกัน ระบบยังไม่คงที่ ทำให้ Credit Term ของธุรกิจลูกหนี้ของ SOC ลาก

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ยาวขึ้น จากเดิมเขาจะจ่ายเราภายใน 45 วัน ตอนนี้ก็ลากยาวไปประมาณ 90 วันก็มี เราก็พยายามคุยกับเขา เขาบอกว่าถ้าระบบเขาดีขึ้น ก็จะจ่ายเราเร็วขึ้น มีหลายเจ้า

คำถาม: ปีนี้เราจะรับมอบเรืออีก 2 ลำ เรามีแผนการเกี่ยวกับการรับมอบเพิ่มหรือไม่ จะเพิ่มขึ้นภาระค่าใช้จ่ายอย่างไร

ตอบ: มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม ก็มีรายได้เพิ่ม

คำถาม: ถ้าปีนี้เรารับไปแล้ว คิดว่าจะมีรับเพิ่มอีกหรือไม่

ตอบ: เราต่อใหม่หมดแล้ว ราคาที่เราต่อตอนนั้นถือว่าถูกที่สุดในวงการถ้าต่อตอนนี้เพิ่มขึ้นอีก 20 %

คำถาม: มีประกาศซื้อกิจการที่เวียดนามแล้วก็ซื้อหุ้นเพิ่ม

ตอบ: นั่นเป็นตัวแทน เพราะเราซื้อเองดีกว่า เป็นเอกเทศ ก็ช่วยให้สินค้ามากขึ้น เวียดนามจะโตวันโตคืน ผลพวงระหว่างการค้าระหว่างอเมริกากับจีน

เวียดนามเป็น office ที่เป็นไม่ใช่ agent ของเราเอง แต่เราถือหุ้นอยู่ส่วนหนึ่ง ต่อมากฎหมายเวียดนามได้เปิดโอกาสให้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นด้วย เราอยากจะบริหารเองด้วยก็เลยซื้อหุ้นเพิ่มขึ้น

คำถาม: รบกวนท่านประธานฯ โอลิมปิกในปีหน้า ที่ญี่ปุ่น พอจะช่วยอะไรได้หรือไม่

ตอบ: คือตอนนี้เราไม่มีบริการไปญี่ปุ่น แต่ว่าตามหลักการทั่วๆ ไป ถ้ามีโอลิมปิกก็จะต้องนำเข้าสินค้าจำนวนมหาศาล เชื่อว่า 80 – 90 % มาจากจีน เพราะฉะนั้นตลาดจากจีนไปญี่ปุ่นจะโตขึ้น

คำถาม: มันจะส่งผลกับเราทางอ้อมหรือไม่

ตอบ: ถ้าทางโน้นโตขึ้น เรือบางบริษัทฯ ก็อาจจะเน้นทางโน้น และเน้นทางนี้น้อยลง ก็จะมีผลกระทบตรงนี้

คำถาม: อยากให้ไปออก Opportunity day ของ SET ไม่ทราบมีแผนจะออกหรือไม่

ตอบ: ได้ครับ

<u>นายพีรวัฒน์ ธรรมาภิมณฑ์ ผู้ถือหุ้น มาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: เรือคอนเทนเนอร์มันก็แย่แบบนี้มาหลายปีแล้ว ถ้าเป็นพวกเทกอง ก็อาจจะดีขึ้น ตลาดแย่บ้างในบ้างช่วง หรือว่าเป็นเรือพวกน้ำมันหรือปิโตรเคมี ก็จะดีบ้าง แย่บ้าง สลับกัน คำถามคือโดยประสบการณ์ของอาร์ ซี แอล สนใจจะทำเรือประเภทอื่นหรือไม่ เช่น เรือน้ำมัน หรือเรือเทกอง เพราะเห็นบางบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ size ใกล้เคียงกัน ก็ทำกำไรได้ปีหนึ่ง 6-7 ร้อยล้าน

ตอบ: เราเชื่อว่าเรามีความชำนาญด้านเรือคอนเทนเนอร์อย่างเดียว ถ้าจะเป็นเรือน้ำมันหรือเรือเทกอง ถือว่าเป็นตำราคนละเล่ม เราไม่มีความเชี่ยวชาญพอ ทุกอย่างมี expertise ของเขา เรือเทกองมีสินค้าอยู่ 2 ประเภท สินค้าพลังงาน สินค้าประเภทกสิกรรมพื้นฐาน เช่น ข้าว ข้าวโพด ก็ต้องใช้เทคนิคแบบหนึ่ง การดำเนินการก็ต่างกันเพราะว่า ของเค้า ให้เจ้าของสินค้าเช่าไปวิ่ง ส่วนเราทำเอง หาสินค้าเอง เหมือนกับสายการบิน หาผู้โดยสารเอง ธุรกิจคนละแบบ ทางโน้นเราไม่มีความเชี่ยวชาญ

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

คำถาม: เหตุการณ์จับมือกันของกลุ่มพันธมิตรของบริษัทเรือขนาดใหญ่ อาร์ ซี แอลไม่จับกับกับใครซักกลุ่มหรือ

ตอบ: การที่จับมือกันก็เหมือนแต่งงานกันก็ต้องมีฝ่ายที่พอใจจะแต่งกันทั้งคู่ ในนาทีนี้เราเล็กเกินไปที่จะมีที่จะสนใจแต่งกับเรา

คำถาม: โครงการ Belt & Road ของจีน ไม่ทราบว่ากระทบเรื่องการขนส่งสินค้าขนาดไหน

ตอบ: ผมคิดว่าการกระทบคงมีไม่มากเพราะว่า Belt & Road เค้าเน้นขนส่งทางบก ขนส่งทางบกที่ถูกก็คือทางรถไฟ รถไฟ 1 ขบวนส่งได้ 200 - 300 ตู้ เรือ 1 ลำ ขนได้ 2,000 ตู้ 20,000 ตู้ เพราะฉะนั้น scale มันผิดกันเยอะ ถึงแม้ว่าเขาสามารถจะทำ Belt & Road ได้ สินค้าที่ย้ายไปขนบนรถไฟก็เป็นจำนวนที่น้อยมาก

คำถาม: ไม่กระทบหรือ เพราะว่าโดยในภาคของ end user เองก็อาจจะ save cost ในเรื่องของการต้อง inventory stock จำนวนมาก

ตอบ: ครับ แต่ก็ส่งผลกระทบไม่มาก

<u>ผู้ถือหุ้นคนที่ 2 ถามเพิ่มเติม</u>

คำถาม: จากคำถามของท่านผู้ถือหุ้น ข้อหนึ่งคิดเหมือนเขาว่าประเภทเรือเทกองกับสินค้าคอนเทนเนอร์ คิดว่ามันไม่น่าจะต่างกันเยอะ อาจจะลงทุนซัก 10% นิดหน่อยก็ยังดี เพราะขณะที่ว่าการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เห็นมันลุ่มๆ ดอนๆ มาหลายปีแล้วไม่เห็นจะดีขึ้น เราควรจะปรับตัวให้เข้ากับยุคสมัย ตอนนี้เทคโนโลยีก็จะไปถึง 5G แล้ว

ตอบ: ครับ ทำอะไรก็ตามก็ต้องมีความเชี่ยวชาญ ถ้าไม่มีก็เจ็บตัว มีหลายบริษัทที่ทำคอนเทนเนอร์แล้วไปทำเรือเทกองแล้วเจ๊งก็มี พวกเกาหลีเจ๊งไปหลายเจ้า

คำถาม: เราไม่ลองซัก 5 % - 10 % หรือ

ตอบ: เรามีความเชี่ยวชาญไม่พอที่จะมาลงทุนทางด้านนี้

<u>ผู้ถือหุ้นคนที่ 5</u>

คำถาม: เมื่อกี้เห็นผู้ถือหุ้นถามว่าทำไมไม่ merge กับรายใหญ่ ท่านบอกว่าเราเป็นรายเล็ก เรามีสิทธิ์หายไปจากตลาดเลยหรือไม่ นี่คือข้อแรก / ข้อ 2. 2-3 ปีที่ผ่านมาจะเห็นบริษัทเรือในต่างประเทศล้มหายตายจากกันไปเยอะ เลยสงสัยว่าอาร์ ซี แอลบอกว่าเราเป็นบริษัทเล็กๆ เราจะตามไปด้วยกับเขาหรือไม่ อีก 2 - 3 ปีข้างหน้า

ตอบ: ถ้ามองไปข้างหน้า ผมเองก็มีความมั่นใจว่าเราจะเอาตัวรอดได้เพราะเราเป็นบริษัทเดียวที่อยู่ใน South East Asia แล้วเรามีเครือข่ายที่อยู่ในอาเซียนทั้งหมด เราเป็นบริษัทที่สามารถนำของจากพม่า อะไรต่ออะไรเข้ามารวมกันทั้งหมด ซึ่งเราถือว่าเราเป็นเจ้าบ้านตรงนี้ ขณะที่เรืออื่นเค้าถือว่า

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

มาจากประเทศอื่น ไม่ได้มีศักยภาพตรงนี้ เราก็ต้องเอาจุดแข็งของเราตรงนี้เป็นตัวยืน และเราขนสินค้าในเอเชีย เราก็ต้องเลือกขนสินค้าให้มีราคาคุ้มทุน เพราะต้นทุนก็เปลี่ยนทุกตู้ ราคาก็เปลี่ยนทุกตู้ ถ้าระบบ IT เราดี เราสามารถขนทุกตู้มีกำไรได้หมด เราก็อยู่ได้ ลำใหญ่ๆ ก็ไม่ใช่ว่าลำใหญ่แล้วจะกำไรเสมอไป ใหญ่แล้วขาดทุนเยอะแยะ อย่างบริษัท ONE ที่รวมจากญี่ปุ่น 3 บริษัท ปีที่แล้วขาดทุน 600 ล้านเหรียญ บริษัทฮุนไดก็ขาดทุน 500 ล้านเหรียญปีที่แล้ว

<u>นายสมบูรณ์ ประภัสสรชัยกุล ผู้ถือหุ้น มาด้วยตนเอง</u>

คำถาม: ในรายงานประจำปี เราได้เข้าร่วมเครือข่ายขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ แล้วก็มีความสามารถในการบริการลูกค้าแบบ door to door ทั่วโลก อยากให้คุณสุเมธช่วยขยายคำตรงนี้ว่าโอกาสตรงนี้คืออะไร

ตอบ: ถ้าทางลูกค้าต้องการให้เราส่งมอบสินค้าถึงประตูบ้านเราก็ทำได้

คำถาม: แสดงว่าเรามีขนส่งทางบกด้วยใช่หรือไม่

ตอบ: ใช่ สมมุติของส่งไปเวียงจันทร์เราก็รับขน

คำถาม: พูดถึงการขนส่งทางบก ซึ่งเรามีอยู่แล้วใช่หรือไม่

ตอบ: ครับ

คำถาม: รัฐบาลพูดถึง SEC แล้วก็พูดถึงท่าเรือระนอง คิดว่าเรากำลังจะขยายตลาดไปอินเดีย เลยอยากฟังความคิดเห็นว่าอันนี้เป็นโอกาสอะไรกับเราบ้าง

ตอบ: คือท่าเรือระนอง ตามภูมิศาสตร์แล้วไปอินเดียแล้วใกล้มาก แต่ว่าท่าเรือระนองไม่มีสินค้าที่กำเนิดที่ระนองแล้วเราก็ไม่มีตู้ที่ระนอง สินค้าระนองมีพวกเดียวเท่านั้นก็คือพวกยางพารา ต้องเอาตู้เปล่าจากที่อื่นเข้าไปที่ระนอง เป็นค่าใช้จ่ายจำนวนหนึ่ง เสร็จแล้วค่อยเอาตู้ที่มีของเอาไปอินเดีย ไปอินเดียเสร็จก็ต้องเอาตู้เปล่ากลับมาอีก เพราะอินเดียของกลับมาเมืองไทยมีน้อยมาก สรุปแล้วค่าใช้จ่ายของการขนตู้เปล่า 2 ขา มันกินหมด สู้เอาสินค้าที่มีอยู่ในกรุงเทพลงแหลมฉบังแล้วก็ส่งไปอินเดียเลยจะถูกว่ากว่าครับ คือค่าใช้จ่ายในการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์อยู่ที่ระยะทางตัวเดียวครับ อยู่ที่ balance ของตู้ ความสามารถในการบริหารตู้ว่า balance ได้ขนาดไหน

คำถาม: รู้สึกว่าเขาจะมีโครงการทำการรถไฟวิ่งระหว่างท่าเรือระนองไปชุมพร ถ้าเกิดมีตรงนี้ขึ้นมามันจะช่วยลดค่าใช้จ่ายตรงนี้หรือไม่

ตอบ: ผมไม่คิดว่ามันจะได้ เพราะค่าขนส่งทางบกจากแหล่งกำเนิดสินค้าในภาคกลางไปถึงระนองก็เท่ากับค่าระวางจากแหลมฉบังไปอินเดีย

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

นายฉัตรชัย งามวิภาส ผู้รับมอบฉันทะ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย

คำถาม: บริษัทอาร์ ซี แอล มีจุดแข็งเรื่อง South East Asia แต่ในขณะเดียวกันเมื่อพันธมิตรใน 3 กลุ่มหลักๆ เค้ามีการรวมกลุ่มกัน South East Asia รวมถึงอินเดียเองที่เราปักหมุดไว้ ผมเข้าใจว่าเค้าจะมาแข่งขันกันมากขึ้น อันนี้ด้วยความเป็นเจ้าบ้าน เมื่อเทียบกับ scale ที่เค้ามา อาจจะมีการแข่งขันเรื่องราคาก็แล้วแต่ เรามีความมั่นใจมากน้อยแค่ไหนที่เราจะสามารถรักษาในเรื่องของลูกค้าในการเติบโตในส่วนตรงนี้ได้ รวมถึงในเรื่องของไอที ผมเชื่อว่าทุกบริษัทก็ทำในเรื่องของไอทีเช่นเดียวกัน ในเรื่องไอทีของเรามีจุดแข็งอะไรที่มากกว่าคู่แข่ง หรือในเรื่องของผลตอบรับของลูกค้ามาใช้บริการกับอาร์ ซี แอล คือในเรื่องไหนบ้างครับ อยากให้ช่วยอธิบายเพิ่มเติม

ตอบ: การที่จะทำให้ระบบไอทีใช้งานได้ มันก็มีการบ้านเยอะพอสมควร การบ้านนี้ว่าจะใช้ไอทีได้หรือไม่ได้ก็ต้องไปถามผู้ใช้ว่าคุณต้องการอะไรบ้าง บริษัทที่ใหญ่ ก็ยิ่งถามหลายคน ถ้าถามไม่ครบคน คนที่ไม่ถาม เค้าก็บอกว่าที่คุณทำมามันใช้ไม่ได้ อย่างบริษัท ONE ที่รวมกันญี่ปุ่น 3 เป็น 1 ที่ขาดทุนเพราะระบบไอที เพราะว่าญี่ปุ่นจำนวนนึงเค้าบอกว่าระบบไอทีนี้เค้าใช้ไม่เป็น ทำไม่เป็น การที่ระบบไอทีจะใช้งานได้มันใช้เวลาพอสมควร บริษัทใหญ่ ๆ ของโลก ที่ล้มเลิกตายจากกันไปก็เพราะระบบไอทีก็ไม่สามารถทำงานได้เยอะพอสมควร เมื่อก่อนคุณจะรู้จัก Nedlloyd เรือบริษัทฮอลแลนด์ กับอังกฤษ ตั้งใจจะรวมกัน ติดขัดก็เพราะระบบไอที ในที่สุดเลิกกันไปทั้งคู่ขายให้ Maersk ไป ระบบไอทีจะทำให้มันใช้งานได้มันไม่ใช่ของง่าย แต่เราบริษัทเล็ก เลยทำได้ง่ายกว่า แล้วก็ใช้งานได้เร็วกว่า

คำถาม: ลูกค้าที่ใช้งานบริการของอาร์ ซี แอล ที่ผลตอบรับอย่างต่อเนื่อง เป็นเพราะในเรื่องของอะไรบ้าง แล้วก็การแข่งขันที่ว่ามีเพิ่มเข้ามามากขึ้น มองว่าเป็นความเสี่ยงมากน้อยแค่ไหน แล้วเราจะสามารถรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด การเติบโตใน South East Asia ได้อยู่รึป่าว

ตอบ: ถ้าเราสวมวิญญาณเป็นลูกค้าเราก็ต้องวัดความพอใจเป็นหลักว่าเค้าพอใจหรือไม่แล้วไม่พอใจเพราะอะไร เราต้องแก้ไข บริษัทเล็กเราแก้ไขได้เร็ว แล้วก็ง่าย แล้วก็อยู่แถวนี้ เราก็เข้าใจว่าต้องการอะไร ลูกค้าก็พอใจ อย่างคุณจะซื้อมือถือซักเครื่อง มันก็มี Samsung Huawei Oppo ทำไมคุณถึงเลือกใช้อันนี้ เพราะอะไร เพราะคุณพอใจ อันนี้ก็ต้องมีวิธีวัดความพอใจ มันก็เป็นธรรมดาของธุรกิจที่ต้องสู้กัน

ผู้ถือหุ้นคนที่ 7

คำถาม: Scale ใหญ่กว่าก็ใช้ Pricing

ตอบ: ถึงแม้ใหญ่กว่าก็จริงก็ต้องมีต้นทุน ต้นทุน 2 ตัวอย่างที่เรียนไว้ Variable cost กับ Fix cost ถ้าเกิด Balance ตู้ไม่ได้ ต้นทุนก็ไม่มีทางถูกกว่า

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมรับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปี 2561

วาระที่ 3: รับทราบค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2561

ดร.จำลอง อติกุล รายงานว่าในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2561 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 9 คน กรรมการบริษัทฯ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ได้ปฏิบัติหน้าที่ตลอดปี 2561 สมควรได้รับค่าตอบแทนมาตรฐานรายปี รวมทั้งสิ้น 5,816,667 ล้านบาท เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 26 และครั้งที่ 39 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2548 และวันที่ 27 เมษายน 2561 ตามรายละเอียดในเอกสารแนบหมายเลข 2 ซึ่งได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมกับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และได้เปิดเผยค่าตอบแทนกรรมการฯ เป็นรายบุคคลในรายงานประจำปี 2561 ภายใต้หัวข้อ "การกำกับดูแลกิจการ"

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล ได้พิจารณาการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการฯ เปรียบเทียบกับผลสำรวจค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2556 ที่ได้ดำเนินการสำรวจโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และมีความเห็นว่า ค่าตอบแทนมาตรฐานตามที่ได้รับอนุมัติเมื่อปี 2548 เป็นจำนวนที่เหมาะสมหากเทียบกับความรู้ ความสามารถ และขอบเขตความรับผิดชอบในฐานะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการ อาร์ ซี แอล ได้รับค่าตอบแทนมาตรฐาน หรือค่าตอบแทนประจำเพียงอย่างเดียว และเป็นรายปีหลังจากบริษัทฯ รายงานผลประกอบการต่อผู้ถือหุ้นแล้ว กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยไม่ได้รับเบี้ยประชุม นอกจากค่าตอบแทนประจำรายปี คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาลมิได้พิจารณาเสนอสิทธิประโยชน์อื่นๆ เพิ่มเติมให้กับกรรมการบริษัทฯ ด้วยเห็นว่าผลประกอบการของบริษัทฯ ไม่เอื้ออำนวย

เมื่อจบรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมรับทราบรายงานค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2561

วาระที่ 4: พิจารณาอนุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณางบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่ผ่านการรับรองของผู้สอบบัญชี และได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้า ในหมวด

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

"งบการเงิน" ของรายงานประจำปี 2561 ซึ่งส่งพร้อมให้กับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และเปิดโอกาสให้ผู้ประชุมซักถาม

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 85 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,448 เสียง

เห็นด้วย	**510,972,048**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**100.00**
ไม่เห็นด้วย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
งดออกเสียง	**393,400**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
บัตรเสีย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

วาระที่ 5: พิจารณาอนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึง รายงานผลการดำเนินงานในรอบปี 2561 ที่ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบแล้วในวาระที่ 2 ซึ่งบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิจำนวน 356 ล้านบาท ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2 / 2562 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ได้มีมติให้งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ นโยบายการจ่ายเงินปันผลและข้อมูลการจ่ายเงินปันผลเปรียบเทียบปี 2559-2561 แสดงไว้ในเอกสารแนบหมายเลข 3 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม
ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 86 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,548 เสียง

เห็นด้วย	**511,365,548**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**100.00**
ไม่เห็นด้วย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
งดออกเสียง	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
บัตรเสีย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

วาระที่ 6: พิจารณาเลือกตั้งคณะกรรมการแทนกรรมการซึ่งออกตามวาระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้แจ้งผู้ถือหุ้นถึงข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 29 ในการประชุมสามัญประจำปี กรรมการจำนวนหนึ่งในสามต้องออกจากตำแหน่ง และกรรมการที่ออกจากตำแหน่งนั้น จะเลือกตั้งให้รับตำแหน่งอีกวาระก็ได้

ในปี 2562 มีกรรมการที่ออกจากตำแหน่ง 3 ท่าน ดังนี้

1. นายกัว ฮอค เอง กรรมการ
2. นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม กรรมการอิสระ
3. นายชาลี ชู กรรมการ

ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2 / 2562 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ได้พิจารณาความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาล และมีมติให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งกรรมการลำดับที่ 1 2 และ 3 กลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระ ดังนี้

1. นายกัว ฮอค เอง กรรมการ
2. นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม กรรมการอิสระ
3. นายชาลี ชู กรรมการ

ข้อมูลเบื้องต้นของกรรมการที่ครบวาระต้องออกจากตำแหน่งและได้รับการเสนอชื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระ มีรายละเอียดอยู่ในเอกสารแนบหมายเลข 4 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและธรรมาภิบาลได้พิจารณากรรมการและผู้ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการใหม่แล้ว มีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ และตามนิยามกรรมการอิสระ ทุกท่านเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์และความชำนาญในสาขาต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของกลุ่มฯ เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม จึงขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติเป็นรายบุคคล ปรากฏดังนี้

6.1 นายกัว ฮอค เอง

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 86 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,548 เสียง

เห็นด้วย	**511,191,648**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**99.97**
ไม่เห็นด้วย	**173,900**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.03**
งดออกเสียง	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
บัตรเสีย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

6.2 นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม

มติที่ประชุม ผู้ถือหุ้นจำนวน 86 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,548 เสียง

เห็นด้วย	511,365,548	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.00
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

6.3 นายชาลี ชู

มติที่ประชุม ถือหุ้นจำนวน 86 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,548 เสียง

เห็นด้วย	511,191,648	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.97
ไม่เห็นด้วย	173,900	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.03
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00

ดร.จำลอง อติกุล ได้สรุปว่า ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน เลือกให้นายกัว ฮอค เอง และนายชาลี ชู เป็นกรรมการ และที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเอกฉันท์ เลือกให้ นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม เป็นกรรมการอิสระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้ขอบคุณผู้ถือหุ้นที่ให้ความไว้วางใจด้วยการเลือกตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งและกรรมการใหม่ทำหน้าที่แทนกรรมการที่ครบวาระ ดังนั้นในปี 2562 นี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และกรรมการบริหาร 5 ท่าน รวม 9 ท่าน

วาระที่ 7: พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึงที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 39 วันที่ 27 เมษายน 2561 ได้มีมติแต่งตั้ง นายชัยยุทธ อังศุวิทยา เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวดรณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยคนใดคนหนึ่งในสี่คนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ สำนักงาน เอ. เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท และกำหนดค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2561 เป็นจำนวน 1,500,000 บาท

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

สำหรับปี 2562 นี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและเสนอแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวดรณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 มีมติเห็นชอบตามการพิจารณาของคณะกรรมการตรวจสอบให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรัคร์ สโรชนันท์จีน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวดรณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชี รับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยคนใดคนหนึ่งในสี่คนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ สำนักงาน เอ. เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

ในกรณีที่ผู้สอบบัญชีดังกล่าว ข้างต้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท จัดหาผู้สอบบัญชีรับอนุญาตอื่นของสำนักงานทำหน้าที่ตรวจสอบบัญชีและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ แทนผู้สอบบัญชีดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้น ไม่มีความสัมพันธ์ และ / หรือส่วนได้เสียกับบริษัท บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด และไม่ได้สังกัดสำนักงานเดียวกันกับผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยในต่างประเทศ

ค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2562 ดังมีรายละเอียดตามเอกสารแนบหมายเลข 5 ซึ่งได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม สรุปได้ดังนี้

	ค่าสอบบัญชี (บาท)	
	ปี 2562	ปี 2561
ค่าตรวจสอบงบการเงินประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	660,000	660,000
ค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส	840,000	840,000
รวมทั้งสิ้น	1,500,000	1,500,000

เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม จึงให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียง โดยมีคะแนนเสียงดังนี้

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098

มติที่ประชุม	**ถือหุ้นจำนวน 86 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 511,365,548 เสียง**				
	เห็นด้วย	**511,365,548**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**100.00**
	ไม่เห็นด้วย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
	งดออกเสียง	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**
	บัตรเสีย	**0**	**เสียง**	**คิดเป็นร้อยละ**	**0.00**

ที่ประชุมมีมติคะแนนเสียงเอกฉันท์ อนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2562 รวมทั้งสิ้น 1,500,000 บาท เท่ากับปีก่อน

ดร.จำลอง อติกุล เรียนให้ที่ประชุมทราบว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้ 3,000 ล้านบาท ตามที่ได้มีการอนุมัติไว้เมื่อประชุมสามัญผู้ถือหุ้นวันที่ 28 เมษายน 2558 ขอขอบคุณในการอนุมัติเครื่องมือในการบริหารต้นทุนทางการเงิน เมื่อมีภาวะที่เอื้ออำนวยและมีการใช้เครื่องมือนี้เมื่อไร จะเรียนให้ทราบในการประชุมครั้งที่มีการใช้เครื่องมือนี้

เมื่อจบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นทั้งหมดแล้ว ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ดร.จำลอง อติกุล กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นและปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 ประจำปี 2562 เวลา 12.26 น.

ดร. จำลอง อติกุล
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นางสุพร อำนวยพรรณ
เลขานุการบริษัท

127/35 Ratchadapisek Road, 30th Floor, Panjathani Tower, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120 Thailand. Telex 22791 RCLAC TH Tel. (02) 2961096-97 Fax : (02) 2961098