



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 41 ประจำปี 2563

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

ประชุม ณ ศูนย์ประชุมปัญจธานี ห้องรัชดา ชั้น 2

เลขที่ 127/2 อาคารปัญจธานีทาวเวอร์ ถนนนนทบุรี ซ่อนนนทบุรี ยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120

วันพฤหัสบดีที่ 4 มิถุนายน 2563 เวลา 10.30 น.

กรรมการบริษัทฯ ที่เข้าร่วมประชุม

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. ดร. จำลอง อติกุล | กรรมการและประธานกรรมการ |
| 2. นายสุเมธ ตันธวนิตย์ | กรรมการและกรรมการผู้จัดการ |
| 3. นายสุเทพ ทระนั้นท์สิน | กรรมการ |
| 4. นายอมรศักดิ์ นพรมภา | กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและชรรมาภิบาล |
| 5. นายวิเศษ ภูภิบาล | กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทน
และชรรมาภิบาล / กรรมการตรวจสอบ |
| 6. นางอาภาวดี มีคุณเอี่ยม | กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหา พิจารณาค่าตอบแทนและชรรมาภิบาล |

กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. นายแก้ว สอก เอง | กรรมการ |
| 2. นายฮาร์ทวิค ทูลส์ เอกการ์ด | กรรมการ |
| 3. นายชาติ ฐ | กรรมการ |

ผู้บริหาร

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. นายสุเมธ ตันธวนิตย์ | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายสุเทพ ทระนั้นท์สิน | รองกรรมการผู้จัดการ (ปฏิบัติการ) |
| 3. นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล | รองกรรมการผู้จัดการ (การเงินและบัญชีกลุ่มและสารสนเทศกลุ่ม) |
| 4. นางสุพร อำนวยพรธ | ผู้อำนวยการอาวุโส
(บริหารทรัพยากรมนุษย์กลุ่ม และการจัดการกระบวนการธุรกิจ)
และ เลขานุการบริษัท |
| 5. นายทวิน โชค ตันธวนิตย์ | ผู้อำนวยการอาวุโส (งานภูมิภาค ปฏิบัติการ และพัฒนาธุรกิจกลุ่ม) |



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ผู้สอบบัญชีจากสำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

1. นางฉัฐสรค์ สโรชนันท์จีน
2. นายชัยยุทธ อังศุวิทยา

สำหรับการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ได้ใช้โปรแกรมการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงของ บริษัท โอเจ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม

1. โดยตนเอง 27 ราย ถือหุ้นรวม 75,398,448 หุ้น
2. โดยมอบฉันทะ 21 ราย ถือหุ้นรวม 419,715,713 หุ้น

รวมผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 48 ราย ถือหุ้นรวม 495,114,161 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 59.74 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จำนวน 828,750,000 หุ้น ครบองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

หมายเหตุ: หลังเปิดการประชุม มีผู้ถือหุ้นลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมเพิ่มเติม เมื่อเสร็จสิ้นการประชุม มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมรวม 58 ราย ถือหุ้นรวม 496,130,061 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 59.87 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

ทั้งนี้ สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 66.67

ก่อนเริ่มการประชุม นางสุพร อำนวยพรธม เลขานุการบริษัท ได้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงมาตรการระเบียน ขั้นตอน การป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 วิธีการและขั้นตอนในการลงมติในแต่ละวาระของการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยขอเน้นทบทวนมติจากที่ประชุมให้เฉพาะผู้ที่คัดค้านหรือคัดออกเสียง โดยให้ยกมือแสดงตนและมอบบัตรลงคะแนนในแต่ละวาระให้เจ้าหน้าที่เพื่อนับคะแนน ทั้งนี้ เพื่อความรวดเร็วในการนับคะแนน และสรุปมติในแต่ละวาระการประชุม ผลการลงคะแนนในแต่ละวาระจะปรากฏที่จอด้านหลังห้องประชุม และได้แนะนำกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งตัวแทนผู้สอบบัญชีที่เข้าร่วมประชุม ตามรายชื่อดังกล่าวข้างต้นต่อผู้ถือหุ้น จากนั้นดร.จำลอง อติกุล ได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ ดังต่อไปนี้

เริ่มประชุมเวลา 10.30 น.

วาระที่ 1: พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 ประจำปี 2562

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 ประจำปี 2562 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ปรากฏรายละเอียดตามสำเนารายงานการประชุมที่ได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาแล้วพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม รายงานการประชุมดังกล่าวได้เผยแพร่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ แล้วตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562 และถามว่ามีผู้ใดประสงค์จะขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว ไม่มีผู้ถือหุ้นขอแก้ไข



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

เมื่อจบรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม
ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 52 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 495,687,761 เสียง
เห็นด้วย	495,687,511 เสียง คิดเป็นร้อยละ 99.99
ไม่เห็นด้วย	250 เสียง คิดเป็นร้อยละ 0.00
งดออกเสียง	0 เสียง คิดเป็นร้อยละ -
บัตรเสีย	0 เสียง คิดเป็นร้อยละ 0.00

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมาก รับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 40 ประจำปี 2562 ประชุมเมื่อวันศุกร์ที่ 26 เมษายน 2562

วาระที่ 2: รับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปี 2562

นายสุเมธ ตันฐวนิตย์ รายงานข้อมูลในรอบปี 2562 ที่ผ่านมามีการนำเสนอแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ สถานการณ์มหภาคของสิ่งที่เกิดขึ้น ในปี 2019 รายงานโดยนายสุเมธ ตันฐวนิตย์ ในส่วน ส่วนที่ 2 จะนำเสนอโดยนายทวิน โชค ตันฐวนิตย์ ผู้อำนวยการอาวุโส กลุ่มงานบริหาร ปฏิบัติการ และ พัฒนาธุรกิจ ส่วนที่ 3 จะรายงานโดยนางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รองกรรมการผู้จัดการ กลุ่มงานบัญชีและการเงิน และสารสนเทศ ทั้งนี้เพื่อความชัดเจนมากขึ้น

ในปี 2019 เป็นปีที่มีผลการดำเนินงานไม่เป็นที่พอใจ สาเหตุหลักมาจากสงครามการค้า ระหว่าง จีน-สหรัฐฯ ซึ่งครุกรุ่นมาตั้งแต่ปลายปี 2018 แล้ว มีการวิวาทะกันระหว่าง 2 ผู้นำ ของ 2 ประเทศ มีการขึ้น ภาษีซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดความผันผวนในการค้า ขณะเดียวกันสิ่งที่เกิดขึ้นในช่วงนั้นคือ สหรัฐฯ สามารถ ผลิตน้ำมัน ได้มากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งไม่เคยมีในประวัติศาสตร์ เทคโนโลยีของการผลิตน้ำมันของสหรัฐฯ ในโลก นี้มีเขาค้นเดียว จึงมีความพยายามปั่นราคาน้ำมันให้สูงขึ้น เพื่อที่จะให้กลุ่มบ่อน้ำมันที่เกิดขึ้นในสหรัฐฯ คู้ม ทุนในการลงทุน และสามารถลดการขาดดุลการค้า ในขณะที่จีนเป็นผู้นำเข้าน้ำมันรายใหญ่ที่สุดของโลก เมื่อน้ำมันแพง จีนก็ต้องเสียเงินเยอะ จึงมีความพยายามให้น้ำมันราคาแพงขึ้น ค่าของเงินเปลี่ยนไป การ หมุนเวียนของสินค้าก็เปลี่ยนทิศทางลง ทำให้สินค้าที่จะลำเลียงไปสหรัฐฯ ลดลง พวกดำเนินกิจการเดินเรือ ที่จะเดินทางจากสหรัฐฯ ไปเอเชีย คาดการณ์ว่าเรือของตนคงจะได้รับการใช้งานน้อยลง ไม่ก็ต้องให้เรือทิ้ง สมอเฉยๆ จึงต้องมองหาหนทาง และเห็นว่าเอเชียมีสถานภาพดี ในขณะที่เดียวกันสหรัฐฯ ทะเลาะกับจีนมาก ขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งหลายๆ คน เริ่มพูดว่าโลกนี้จะเปลี่ยนจาก globalization เป็น การค้าแบบต่างคนต่าง ค้าขายในภูมิภาคของตัวเอง ทำให้ทุกคนหันมามองว่าโลกจะเป็นอย่างไร



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ทุกๆ บริษัทเรือในโลกหันมาให้บริการในเอเชียมากขึ้น เป็นแรงผลักดัน ส่งผลให้ค่าระวางที่เกิดขึ้นในระหว่าง เอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระหว่าง ไทย กับ จีน ลดลงเรื่อยๆ เพราะว่าไทยตอนนั้นมีเศรษฐกิจที่ดีมาก เกินดุลย์การค้ามาก มีนักท่องเที่ยวเข้ามามาก เงินบาทแข็งแรงมาก จนทุกคนมองว่าไทยเศรษฐกิจจะดีมาก ส่วนจีน ราคาของถูกลง ไทยคงจะเป็นอนาคตของเอเชียที่มีความสำคัญ จึงนำเรือมาวิ่งเยอะแยะ ทำให้ค่าระวางลดลงมาก นี่คือนี่ที่เกิดขึ้นในปี 2019

อีกปัจจัยที่มีความสำคัญ คือ ทางสหประชาชาติตั้งกติกาไว้ว่าหลังจากเดือนมกราคม ปี 2020 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่วิ่งในโลกนี้จะต้องใช้น้ำมันที่มีกำมะถันต่ำ เพราะเกิดปัญหาเรื่องโลกร้อน ปัญหาการกำจัดพลาสติก ฯลฯ จึงตั้งกติกาว่า ปี 2020 เดือนมกราคม เป็นต้นไป บังคับให้ทุกคนต้องใช้น้ำมันกำมะถันต่ำ แต่ในขณะเดียวกัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2018 หลายประเทศเริ่มบังคับใช้แล้ว ได้แก่ จีน และประเทศในยุโรป ส่งผลให้ราคาน้ำมันที่เป็นน้ำมันกำมะถันต่ำ ราคาสูงขึ้นมาก ทุกคนต่างหาทางออก ซึ่งมี 2 วิธี คือติด scrubber คือใช้น้ำมันแบบเดิม มีค่ากำมะถันสูง มาตรฐานแล้วค่อยปล่อยออก หรือ ใช้วิธีต้องเติมน้ำมันราคาแพง ทำให้พวกค่าน้ำมันเกร็งกำไร คำนวณว่าเรือที่ต้องใช้น้ำมันแพงมีจำนวนมากกว่าร้อยละ 80 พวกที่ไม่ต้องใช้มีจำนวนน้อย ทำให้เกิดการกักตุนน้ำมันกำมะถันต่ำเยอะ เพราะว่ายิ่งตุน ต้องยิ่งใช้ ราคาก็ต้องยิ่งแพง ได้กำไรมหาศาล เราคงได้ยินว่าเรือบรรทุกน้ำมันเข้าไปแบบไม่จำกัดจำนวนเพื่อไปเก็บน้ำมัน โดยต่างตั้งใจไว้ว่าในเดือนมกราคม ทุกคนต้องมาใช้ ราคาเท่าไรก็ต้องซื้อ ส่งผลให้ราคาน้ำมันช่วงเดือนมกราคมสูง 600-700 เหรียญ ต่อตัน

เมื่อเป็นเช่นนี้ ทั้งสหรัฐฯ ทั้งซาอุดีอาระเบีย และรัสเซีย ต่างแย่งกันขายน้ำมัน เพราะน้ำมันกำไรมาก ในที่สุดทะเลาะกัน สหรัฐฯ ต้องการส่วนแบ่งมาก เพราะกลายเป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ที่สุดของโลก รัสเซียก็มีส่วนแบ่งเยอะ ซาอุดีอาระเบียก็เป็นผู้ค้าเจ้าเก่าอยู่แล้ว สุดท้ายส่งผลให้ราคาน้ำมันตก ประกอบกับต้นปี 2020 เกิดโควิด-19 ซึ่งจริงๆ เกิดตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 แล้ว แต่มันเริ่มแพร่ระบาดมากขึ้น ในที่สุด ปัญหาวิธีแก้โควิด-19 ที่ดีที่สุดคือการ lockdown พอหยุดหมดทุกอย่าง เรือต่างๆ ที่คาดว่าจะใช้น้ำมันกำมะถันต่ำที่เก็บไว้เยอะแยะ ไม่มีใครใช้ เกิดล้นตลาด มีการ lockdown ในประเทศต่างๆ มากขึ้นเรื่อยๆ สินค้าก็ไม่ไหล เมื่อไม่ไหล เรือที่วิ่งอยู่ก็ต้องทิ้งสมอ ทางบริษัทฯ ก็พยายามปรับตัวเองให้เหมาะสมกับจำนวนเรือที่เรามีอยู่ จนเข้าปี 2020

ในปี 2020 เห็นได้เลยว่าจะนอกจากราคาน้ำมันตกต่ำแบบเป็นประวัติการณ์แล้ว สินค้าก็หายไป ด้วย เพราะว่าเมื่อถูก lock คนก็ไม่บริโภค ไม่บริโภค การทำปิด ไม่ยอมรับให้เรือเข้า นี่คือนี่ที่เกิดขึ้น นอกจากนี้เกิดปัญหาใหม่ว่าความวุ่นวายในสหรัฐฯ ทำท่าจะบานปลาย ระหว่างคนผิวสี ขณะเดียวกันกันก็เกิดการสร้างกระแสต่อต้านจีน ว่าเชื้อโควิดมาจากจีน กลายเป็นเหตุการณ์วุ่นวายในสหรัฐฯ แต่สำหรับสินค้าของเรา ถ้าทราบใดที่ lockdown ยังไม่เปิด สินค้าก็ไม่ไหล แต่ตอนนี้ เราได้ข่าวดีมากขึ้นเรื่อยๆ ว่าแต่ละประเทศเริ่มเปิดมากขึ้นเรื่อยๆ สินค้าเริ่มไหลขึ้นเรื่อยๆ



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

นายทวิน โชค ตันฐวนิตย์ ผู้อำนวยการอาวุโส กลุ่มงานบริหาร ปฏิบัติการ และพัฒนาธุรกิจ รายงานต่อไปในส่วนของตลาดในภาพรวมปี 2019 ภาพรวมปี 2020 และเทคโนโลยีที่ทางบริษัทฯ จะทำเพิ่มเติมในปี 2020

Market Summary จะเป็นการรายงานเกี่ยวกับจำนวนเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี 2018-2019 สถานการณ์ของตลาด และ โอกาสของตลาด รวมถึง เรื่องนอกเหนือจากสิ่งที่เราสามารถจะ ควบคุมได้ และความสำเร็จของบริษัทฯ ในปี 2019

Global Tonnage ปี 2018-2019 จำนวนเรือ และ carry capacity เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 จำนวนเรือทั้งหมดมากขึ้น ถึงร้อยละ 60-70 ในเวลาเดียวกัน Freight Index-Average SCFI ลดลงร้อยละ 3 จาก 835 เหรียญ เหลือ 808 เหรียญ ราคาน้ำมัน โดยเฉลี่ยลดลง ราคาของน้ำมันกำมะถันต่ำ (LSFO-Low Sulphur Fuel Oil) 542 เหรียญ จะเห็นได้ว่าราคา gap ประมาณ 100 กว่าเหรียญ

Global Market Situation ทาง IMF คาดการณ์ไว้ ว่าปี 2019 อัตราการเจริญเติบโต GDP ของโลก ประมาณร้อยละ 3.7 โดยประเทศที่กำลังพัฒนาจะอยู่ที่ร้อยละ 4.7 นี้เป็นที่มาว่าทำไมก่อนปี 2019 ทุกคนเริ่มปีด้วยความรู้สึกที่บวก แต่ผลที่เกิดขึ้นจริงในปี 2020 ปรากฏว่า GDP หายไปร้อยละ 0.7 สำหรับโลก และของประเทศกำลังพัฒนาหายไประยะ 0.8 แต่แม้จะเห็นได้ว่า growth ของโลกไม่สวยงาม แต่ในพื้นที่ที่ RCL ทุกวันนี้ทำธุรกิจอยู่ ยังเป็นสีเขียวเข้ม คือ พื้นที่ระหว่างจีน อาเซียน และอินเดีย นั่นคือ 3 เสาหลักของธุรกิจของเรา ทุกวันนี้

ในส่วนของ Global Market Opportunity อยากให้ทุกท่านดูเส้นสีน้ำเงินเข้ม กับเส้นสีส้มเป็นหลัก อันแรกให้เห็นว่า end of 2019 กราฟนี้ทำมาเมื่อปี 2018 เราจะเห็นได้ว่าเส้นสีส้ม บอกถึง demand หรือความต้องการของการขนส่งสินค้า ปีนั้นคาดว่าความต้องการของสินค้ามากกว่าเส้นสีน้ำเงิน ซึ่งคือจำนวนการเติบโตของ capacity ของเรือในโลก หมายความว่า ปี 2018 ไม่มีใครเห็นเลยว่าปี 2019 จะมีความผันผวนมากแค่ไหน ในส่วน 3 แห่ง ตามที่วงเอาไว้ในกราฟ กลับกลายเป็นว่าเส้นสีส้ม และเส้นตกลง แสดงให้เห็นถึงว่าสถานการณ์เลวร้าย กราฟด้านขวาที่ pie chart แสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าสถานการณ์จะแย่แค่ไหน พื้นที่ที่มี demand เรื่อง containers ก็ยังอยู่ในเอเชีย คือ ใน area ที่เราทำธุรกิจอยู่

Global Market Opportunity ให้พิจารณาเส้นสีน้ำเงินเข้ม กับเส้นสีส้มเป็นหลัก อันแรกอยากจะให้เห็นว่า end of 2019 กราฟนี้ทำมาเมื่อปี 2018 เราจะเห็นได้ว่าเส้นสีส้ม ซึ่งบอกถึง demand หรือความต้องการของการขนส่งสินค้า ปีนั้นคาดว่าความต้องการของสินค้ามากกว่าเส้นสีน้ำเงิน ซึ่งคือจำนวนการเติบโตของ capacity ของเรือในโลก หมายความว่า ปี 2018 ไม่มีใครเห็นเลยว่าปี 19 จะมีความผันผวน ขนาดไหน และพอเอาเข้าจริงๆ กราฟปี 19 ออกมา 3 แห่ง ตามที่วงเอาไว้ กลับกลายเป็นว่าเส้นสีส้ม ตกลง แสดงให้เห็นถึงว่าสถานการณ์ เลวร้าย แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น ตัวเลข กราฟด้านขวา ที่ pie chart แสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าสถานการณ์จะแย่แค่ไหน พื้นที่ที่มี demand เรื่อง containers ก็ยังอยู่ในเอเชีย คือ ใน area ที่เราทำธุรกิจอยู่



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ต้องยอมรับว่าในปี 2019 เราถูกกระทำโดยหลายปัจจัยที่เราไม่สามารถ control ได้ คือ การเมืองระดับมหภาค ซึ่งทำให้มีปัญหาเรื่อง side war ระหว่าง east กับ west หรือ ราคาน้ำมันที่แกว่ง ต่อมาปัญหาเรื่องกฎ กติกา ของ UN ซึ่งในที่นี่คือ International Maritime Organization -IMO ซึ่งอยู่ภายใต้ UN กำหนดกัมมะถันที่อยู่ในน้ำมันที่เรือใช้ทั้งหมดต้องลด รวมถึงคู่แข่งต่างๆ ที่ไม่สามารถ control ตรงนี้ได้ เขาเห็นว่าใน Farcast มี opportunity ก็อยากเข้ามามากขึ้น นอกจากนี้ก็เรื่อง โควิด-19

จากกราฟ uncontrollable แสดงให้เห็นปัจจัยต่างๆ ส่งผลกับธุรกิจของเราอย่างไร กราฟที่เห็นตรงสีแดงคือ tariff นำเข้าสินค้า จีน กับ อเมริกา สีน้ำเงินคือ สินค้านำเข้า สหรัฐอเมริกา สีแดงคือ percentage tariff เข้าจีน เราจะเห็นได้ว่า ปัญหาเรื่อง Trade war เกิดมาตั้งแต่ปี 2018 แล้ว ทำไมเขาถึงคิดว่า ปี 2019 จะดี เราจะเห็นว่า เส้นสีแดงตกลงตอนต้นปี 2019 เพราะก่อนปี 2019 ทุกคนคิดว่าแย่มาแล้ว คิดว่า อเมริกากับจีนจะหา solution ร่วมกันได้ แต่มันกลับประทุอีกรอบช่วงปลายไตรมาสที่ 2 จีนต้อง devalue ช่วงเดือนสิงหาคม จะเห็นประมาณไตรมาส 3 ทุกอย่างก็นิ่งอยู่ตรงนั้น นี่คือนี่ที่เกิดขึ้น

เส้นสีเขียวคือเส้นของราคาน้ำมัน เปรียบเทียบให้เห็นว่าราคาน้ำมันช่วงปลายปี 2018 ทุกคนคิดว่าอาจจะแย่ ราคาน้ำมันเลยลง เพราะ demand ทะเลาะกัน พอเริ่มต้นปี 2019 ดีขึ้น ราคาน้ำมันเริ่มขยับขึ้น จนกระทั่งสถานการณ์เริ่มแย่ลง ราคาน้ำมันลงไปอีก แต่ทั้งนี้สิ่งที่น่ากลัวคือ จะเห็นได้ว่าไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันผันผวนมาก เพราะเริ่มมี Tension ที่เกิดขึ้นทาง Middle East ไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่กบฏเยเมนไประเบิดที่กลั่นน้ำมันของซาอุดีอาระเบีย รวมถึงเกิดความขัดแย้งตลอดเวลา ราคาน้ำมันเลยแกว่ง จนกระทั่งสิ้นปี ราคาน้ำมันเริ่มลงเพราะ demand เริ่มแย่ ทุกคนจึงเริ่มเห็นได้ว่าสถานการณ์เริ่มไม่ใช่อะไรที่คิด จนกระทั่งปี 2020 จะเห็นได้ว่าราคาน้ำมันยิ่งดิ่งต่ำลงไปอีก

กราฟสีเขียวอ่อนด้านบนคือราคาของน้ำมันกัมมะถันต่ำ ซึ่งทุกคนจะเห็นได้ว่า มันพุ่งขึ้นตอนสิ้นปี เราจะเห็นได้ว่าราคาต่างระหว่าง สีเขียว กับ สีเขียวอ่อน กระจายตัวใหญ่ขึ้น ในช่วงแรกๆ จนกระทั่งผลสุดท้าย โควิดมา gap จึงสั้นลง ถึงแม้ว่ามันจะสั้นลง ก็ยังอยู่ในระดับ 80-100 เหรียญ

กราฟ Index สีแดง และกราฟสีน้ำเงิน คือ Net Profit ของบริษัท แต่สเกลไม่ได้เป็นสเกลตามที่เราเห็น ซึ่งเราจะเห็นได้ว่า Freight ดีมากตอนต้นปี 2019 ทุกคนจะเห็นได้ว่าสีแดง ตรงเส้น 2019 จีนบอกว่า ถ้าจะเข้าจีน ต้องใช้น้ำมันกัมมะถันต่ำ เขาเริ่มก่อนคนอื่น ระยะ 50 ไมล์ทะเล ทำให้ช่วงเวลานั้น ราคา Freight ก็ขึ้นในระดับหนึ่ง แต่ปัญหาเรื่อง Trade war ก็ทำให้ demand เริ่มมีผลกระทบ แต่สิ่งที่ทำให้เราเหนื่อยที่สุดคือต้นไตรมาส 3 มีคู่แข่งเข้ามาในตลาดของเรา มี service มี routing เข้ามาใหม่กว่า 11 service ทำให้ช่วงเวลานั้น Freight ต่ำที่สุด แล้ว Freight ก็จะเริ่มสูงขึ้นมาช่วงไตรมาส 4 เพราะเป็นช่วงเวลาที่สายเรือจะต้องเติมน้ำมันกัมมะถันต่ำ ณ ตอนนี่คือช่วงไตรมาสแรกๆของปี 2020 เราเห็นได้ว่าราคา Freight ยังค่อนข้างสูง เพราะเป็นผลพวงที่ได้จากราคาน้ำมันกัมมะถันต่ำที่ยังมี premium เหนือราคาน้ำมันปกติอยู่ นี่เป็นชาร์ตที่ให้ทุกคนเห็นคร่าวๆ ว่า สถานการณ์ภายนอกเกิดอะไรขึ้น เพราะมันส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทฯ



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ในส่วนของ Business Growth Achievement 2019 บริษัทฯ สามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ในปี 2019 แม้สถานการณ์จะเลวร้าย โดยธุรกิจของเราตั้งอยู่ใน main หลัก 3 ส่วนคือ ใน Far East , Southeast Asia และ Middle East โดยเราประสบความสำเร็จ เห็นได้จากธุรกิจ Northeast Asia มา Southeast Asia โตร้อยละ 7 ธุรกิจ ใน Southeast Asia เองก็โตร้อยละ 7 เหมือนกัน ธุรกิจจาก Southeast Asia มา India โตร้อยละ 13 จากกลับโตร้อยละ 17 จาก India มา Northeast Asia น้อยลงร้อยละ 2 เพราะเราเปลี่ยน destination มา Southeast Asia มากขึ้น โดย overall 3 เสาหลักนี้เป็นหัวใจหลักในการทำธุรกิจทุกวันนี้

Our Action เราเน้นในสิ่งที่เราควบคุมได้ นั่นคือการพัฒนาเรื่อง work process เพื่อให้ Variable cost ของเราลดลง ซึ่งเราเห็นได้จากกราฟ 4 ชุดที่แสดงมีอัตราค่าใช้จ่ายลดลงตามลำดับ

ต่อไปเป็นส่วนของแผนงานปี 2020 เรามาพูดถึงปี 2020 จากมุมมองของ expert ต่างๆ ว่าจะเป็นอย่างไรรวมถึง COVID IMPACT ทำให้อุตสาหกรรมเป็นอย่างไร รวมถึง Productivity Improvement ของเรา และ Project ที่เรากำลังทำไว้

ภาพรวมปี 2020 การคาดการณ์การเติบโตของตลาดระดับ Global และ Emerging market ปี 2020-2021 ทาง Advanced economies คาดการณ์ว่าจะลดลงร้อยละ 6 แต่ทั้งนี้ Emerging market ตามเส้นสีเหลืองประดำสุดคือที่ร้อยละ 1

Volume World Merchandise Trade คาดการณ์ว่าในปี 2020 จะตกลงกว่าร้อยละ 32 จาก index normalize ที่ 100 โดย Pessimistic scenario เหลือ 68 แต่ถ้ามองอย่าง optimistic ว่าทุกอย่างจะดี ไม่มี second wave ก็ยังลดลงอยู่ที่ 87 ซึ่งหายไป 13 จุด ซึ่งผมคิดว่าค่อนข้างเยอะ ถ้าเรายังอยู่บนเส้นของ optimistic view ก็คิดว่าปี 2021 จะดีขึ้น แต่ถ้า ดู pessimistic view ยังอยู่ที่ 84 เพราะฉะนั้น recovery ที่เราคิดว่าจะเกิดขึ้นอาจไม่ใช่ V shape แต่อาจจ่อๆ ดีขึ้น กราฟด้านขวา คือ Manufacturing index เราจะเห็นได้ว่าช่วงปี 2020 ทุกคนแย้ โดยเฉพาะที่ร่วงเร็วที่สุด คือ สีนํ้าเงิน คือ จีน ซึ่งเกิดปัญหาเรื่อง COVID ก่อน แล้วก็ดีขึ้นมาแล้วก็ตกลงอีก สาเหตุที่ดีขึ้นมาตอนนั้นคือ มี Backlog Order ที่ทางยุโรปสั่งเอาไว้แต่เนื่องจากปัญหาที่ยุโรปยังหนกอยู่ order จึงลดลง ทำให้สินํ้าเงินเริ่มลดลงด้วย นี่เป็นตัวชี้วัดที่ผมคิดว่าน่าสนใจ เพราะมัน impact กับสายเรือโดยตรง

กลับมาดูแผนที่โลกอีกครั้ง ในปี 2020 พูดได้ว่าแย้ แต่พอมาดูสิ แลวนี่ที่เราจะทำธุรกิจยังเป็นสีเขียวอยู่ ยกเว้นไทยที่โดนเรื่อง Claim เยอะ จากการคาดการณ์ของปี 2021 บริเวณที่เราทำธุรกิจอยู่เป็นสีเขียวเข้มกว่าชาวบ้าน หมายความว่าเรายังมีความมั่นใจว่า strategy ที่วางไว้ว่า เราจะเติบโตใน 3 เสาหลักนี้ คือ จีน อาเซียน อินเดีย ยังเป็น strategy ที่เรายังมั่นใจว่าจะใช้มันต่อไป

Industry Impact by COVID-19 ผลกระทบของโควิดต่ออุตสาหกรรมนี้ นี่คือเปอร์เซ็นต์ของเรือที่จอดทิ้งสมอ จำนวนทั้งหมดช่วง พฤษภาคม-มิถุนายนที่ plan ไว้ จะเห็นว่าเรือที่วิ่งไกลๆ มี blank sailing ร้อยละ 5-20 คือเรือจอดทิ้งไว้เฉยๆ เยอะ สองกราฟนี้แสดง capacity ที่จอดทิ้งสมอไว้ในแต่ละ week ในปี



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

2020 จะเห็นได้ว่าไตรมาสที่ 1 มีเยอะเพราะเป็นช่วงตรุษจีน แต่ไตรมาสที่ 2 เพราะโควิดล้วนๆ ไตรมาสที่ 3 ตัวกราฟตกมาข้างล่างหมายความว่าเรือกลับมาเหมือนเดิมแล้ว

นี่เป็นกราฟ Industry Impact by COVID-19 อีกแบบที่ทำให้เห็นเป็นอีกมุมมอง สินค้าเงินคือ Inactive TEU หรือ blank sailing เรือที่จอดทิ้งไว้เฉยๆ จะเห็นได้ว่าช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ช่วงนี้เป็นช่วงที่มี blank sailing มากที่สุดเป็นประวัติการณ์ เพราะโควิด เห็นได้ว่าใน market นี้มี capacity ที่จะให้เราเลือกหยิบขึ้นมาใช้ประโยชน์ได้ เราก็มองเห็นเป็นโอกาส สำหรับ บริษัทฯ เช่นกัน

How we handle COVID-19 กลับมาคิดว่า RCL ทำอะไรบ้างช่วงโควิด เรามีการทอดสมอเรือบ้าง หยุดให้บริการในบาง routing รวมแล้ว 30 กว่าครั้งในช่วงเวลาที่ผ่านไป เพราะเราถือว่าในเมื่อมีสินค้าไม่พอให้ชน ก็ไม่ชน นอกจากนี้เรารู้ว่าสินค้าชนิดไหนมีความเสี่ยงสูง ค่า ในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ เราหันไปหาสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ สินค้าที่เกี่ยวกับ essential food, medical เป็นตัวอย่างที่เราต้องหาลูกค้ากลุ่มนี้มากขึ้น ส่วนลูกค้าที่มีสินค้าเป็น luxury หรือ non-essential มี demand น้อย เราก็มองเพื่อให้เราโดน impact น้อยที่สุด และเพราะเราทำ blank sailing จึงต้องเจรจากับคนที่เราคุยได้ว่าช่วงนี้ เราจะไม่วิ่ง เราก็มองไปขึ้นเรือของคนอื่นได้หรือไม่ เพื่อช่วย utilize assets ของกันและกัน

ช่วงเวลาที่เรือจอดนิ่งๆ เรานำเรือไปติด scrubber รวมถึงมีการบำรุงรักษา ที่ยังงั้นมันก็ต้องเสียเวลาช่วงนี้อยู่แล้ว นอกจากนี้ตามนโยบายของทางรัฐที่จะช่วยทางการเงินกับทุกบริษัทๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 เราก็มอง Prolong financing ด้วยเช่นกัน และที่แน่ๆ คือ เราได้พูดคุยกับ supplier ของเราทุกคนว่าภายใต้สถานการณ์ที่มันลำบากอย่างนี้ ช่วยลดค่าใช้จ่ายให้เราด้วยได้หรือไม่ นี่เป็นสิ่งที่เราทำ และคิดว่าน่าจะเพียงพอ ณ ตอนนี้

แน่นอนว่ามีปัจจัยมากมายที่เราไม่สามารถควบคุมได้ เราจำเป็นต้องกลับมาทำในสิ่งที่เราควบคุมได้ แบ่งเป็น 4 อย่าง คือ เราจะใช้เรื่อง automation มากขึ้น process อะไรที่มนุษย์ต้องมานั่งทำซ้ำๆ เราเอาเทคโนโลยี Robot เข้ามาใช้ ต่อมา ในการเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานเรา เราจะ train เขาเพิ่มเติม ช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาดี เพราะมีสถานการณ์มากมายเกิดขึ้น เป็นช่วงเวลาเรียนรู้ที่ดีมาก เป็นโอกาสที่ดีที่เราจะได้เพิ่มศักยภาพของคนของเรา รวมถึงลูกค้า เราต้องการที่จะเพิ่มความรู้สึกที่ดีระหว่างลูกค้ากับเรา โดยที่เราต้อง adapt เรื่อง customer journey ว่าทำอย่างไรให้ serve ลูกค้าได้ดีขึ้น เอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วย สุดท้ายสำคัญที่สุดคือเรื่อง process เพราะว่ามีหลายสิ่งที่ยากทำ แต่ process ของเราไม่เอื้ออำนวย ทำให้ไม่สามารถไปถึงผลตรงนั้นได้ ดังนั้น process improvement สำคัญที่สุด โดยเราเอา IT เข้ามาช่วย เพื่อให้เราสามารถบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

หลังจากโควิด เริ่มอยู่ตัวมากขึ้น เราก็มองเตรียมตัว เราต้องกลับมาคิดว่าเราจะบริหารจัดการให้ได้ balance มี diversity กับเรือที่เรามีอยู่ในมือมากขึ้นอย่างไรแน่นอนเราต้องเอา technology เข้ามาช่วย พัฒนารูปแบบการทำงานของเรา ทั้งภายในและภายนอก หมายความว่า ภายใน เราจะ improve process การทำงานของเรา ภายนอกคือ เราจะเข้าหาลูกค้าได้มากขึ้น โดยเอาเทคโนโลยีเหล่านี้เข้ามาช่วย e-commerce เป็น



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ตัวอย่าง และแน่นอนเรารู้แล้วว่า ปีนี้และปีต่อไป เรามีแขกไม่ได้รับเชิญมาซึ่งเราก็ต้องเตรียมตัว เรารู้ล่วงหน้า เราสามารถเตรียมตัวได้ดี

2020 Project เรามาติดตามสิ่งที่เราได้ทำไปในปีที่แล้ว ในเรื่อง scrubber เราได้ติดตั้งตัวกรอง กำมะถันบนเรือ 4 ลำ ตั้งแต่ปีที่แล้ว และครั้งแรกของปีนี้ เราจะติดอีก 3 ลำ และครึ่งหลังของปีนี้เราจะติดอีก 3 ลำที่เหลือ ซึ่งมีคำถามว่าตอนนี้ราคาน้ำมันต่ำขนาดนี้ ยังคุ้มค่าอยู่หรือไม่ เราได้ดู saving คร่าวๆ ที่ว่า gap แค่ 80 เหรียญ ตามความคิดของเรา พอสถานการณ์เริ่มคลี่คลายขึ้น มันต้องไม่ใช่ 80 น่าจะมากกว่านั้น แต่เราเอาตัวเลข conservative ขึ้นมาพูด 80 เหรียญ เราก็อยู่ที่ตัวเลขประมาณ 6.7 ล้าน ที่เราจะสามารถ saving ได้ในปี

นางสาวนาถฤดี รุ่งเรืองผล รายงานผลประกอบการของกลุ่มบริษัทฯ ว่าในปี 2019 บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งตู้ทั้งหมด 2.2 ล้านตู้ สูงกว่าปี 2018 ร้อยละ 3.45 ในขณะเดียวกัน utilization คือประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์สูงขึ้นร้อยละ 2 จากร้อยละ 124 อยู่ที่ร้อยละ 126 โดยปริมาณการขนส่งตู้แยกตามประเภทธุรกิจหลักของบริษัทฯ โตขึ้น โดยสายธุรกิจ COC โตขึ้นร้อยละ 2 และสายธุรกิจ SOC โตขึ้นร้อยละ 5

ในส่วนของรายได้ต่อตู้ และ ต้นทุนต่อตู้ ก่อนอื่นขอแจ้งให้ทราบก่อนเนื่องจากมีหลายท่านถามเข้ามาว่า ทำไมตัวเลขปี 2017 และ 2018 ต่างกัน ขอชี้แจงว่า ปี 2019 ทางบริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 15 เรื่องรายได้ที่สำัญญากับลูกค้า นำมาใช้ ซึ่งเราเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 1.4.1 ทำให้เรามีการจัดรายการ โดยแยกเงินที่จ่ายแทนและเรียกเก็บจากลูกค้า ซึ่งในอดีต เราเคยแสดงเป็นรายการสุทธิในต้นทุน ซึ่งพอเราใช้มาตรฐานฉบับที่ 15 เราเลยมีการจัดประเภทใหม่ โดยเงินที่เราจ่ายแทนลูกค้าแสดงเป็นต้นทุน ในขณะที่เงินที่เราเรียกเก็บกลับมาได้จากลูกค้าแสดงเป็นรายได้ ซึ่งเมื่อเรานำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 มาใช้ในปี 2019 เราต้องมีการ re state ตัวเลขของปี 2018 ซึ่งเป็นงบการเงินเปรียบเทียบใหม่ ซึ่งตามธรรมดา เพื่อให้เห็นภาพ ปี 2018 ถ้าไม่ได้มีการ restate รายได้ต่อตู้จะอยู่ที่ 175 เหรียญ ต้นทุนต่อตู้อยู่ที่ 169 เหรียญ อันนี้พูดถึงตามมาตรฐานใหม่ รายได้ต่อตู้ลดลงจากเดิมจาก 252 เหรียญ มาอยู่ที่ 243 เหรียญ ขณะที่ต้นทุนก็ลดลงเช่นกัน โดยต้นทุนจาก 245 เหรียญ ลดเหลือ 235 เหรียญ แต่เนื่องจากการลดลงของรายได้ต่อตู้ ทำให้อัตรากำไรขั้นต้นของเรา ปี 2019 อยู่ที่ร้อยละ 3 ขณะที่ปี 2018 อยู่ที่ร้อยละ 4

งบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ในปี 2019 มีผลขาดทุนก่อนภาษี 482 ล้านบาท เทียบกับปี 2018 อยู่ที่ 348 ล้านบาท เราขาดทุนมากขึ้น 134 ล้าน แต่เรายังมี EBITDA ยังเป็นบวกอยู่ที่ 1,318 ล้านบาท แสดงให้เห็นว่า แม้เรามีผลขาดทุนสุทธิ แต่ขณะเดียวกันเรายังมี Liquidity และ เงินสดหมุนเวียน ใช้ในกิจการ ค่าใช้จ่ายตัวสำคัญคือ ค่าเสื่อมราคา เป็นขาดทุนที่ไม่ได้อยู่ในรูปตัวเงิน



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

เมื่อดูกราฟนี้ จะเห็นว่าผลขาดทุนเพิ่มขึ้น 134 ล้านบาท เกิดจากรายได้เรลดลง 650 ล้านบาท รายได้ที่ลดลงมาจาก 2 กรณี คือ ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันรายได้ต่อตู้ลดลง ทำให้รายได้รวมเรลดลง ในขณะเดียวกันรายได้จากค่าเช่าเรือในปีที่ผ่านมาลดลง เป็นเหตุให้รายได้ของเราลดลง แท่งถัดมาที่เป็นสีน้ำเงิน ต้นทุนของเราลดลง 758 ล้าน คือ เราบริหารต้นทุนได้ดีขึ้น ตัวหลักที่ทำให้ต้นทุนเรลดลง มาจากค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการยกตู้ คือ Stevedorage ลดลง อีกตัวคือค่าน้ำมันลดลง ในปี 2018 ต้นทุนน้ำมันที่เราใช้ อยู่ที่ 425 เหรียญ/เมตริกตัน ในขณะที่ปี 2019 อยู่ที่ 420 เหรียญ/เมตริกตัน สาเหตุถัดมา ส่วนหนึ่งที่ทำให้เราขาดทุนมากขึ้นก็คือ เรามีกำไรอื่นๆ ลดลง 39 ล้าน เป็นแท่งสีส้ม ส่วนหนึ่งมาจากที่เราขายตู้คอนเทนเนอร์เก่าลดลง มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน แต่ลดลง ในปี 2018 มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ 74 ล้านบาท ขณะที่ ปี 2019 อยู่ที่ 40 ล้าน ถัดมา เรามีกำไรลดลงจาก vessel impairment ปี 2018 เรามีการจัดรายการด้อยค่าของสัญญาที่สร้างภาระ เป็นจำนวนเงิน 73 ล้าน แต่ขณะเดียวกันปี 2019 เราไม่มีการบันทึกการด้อยค่าเพิ่ม แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่มีการปรับราคา ฉะนั้นในปี 2018 เนื่องจากเรามีกำไรจากการปรับรายการราคาดีดค่า ทำให้มี vessel impairment ของปี 2019 ลดลงจากปี 2018 Administrative cost ต่างๆ เพิ่มขึ้น 34 ล้านบาท เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอัตราเงินเดือนที่มีการปรับขึ้น ส่วนสีส้มคือค่าสุดท้าย คือ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 75 ล้าน เมื่อเทียบกับปี 2018 ส่วนหนึ่งเนื่องจากเราออกเรือใหม่ 4 ลำ 2 ลำออกในปี 2018 และอีก 2 ลำ ในปี 2019 เลยทำให้มีอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น ขณะเดียวกัน เรากู้เงินบางส่วนเพิ่มสำหรับการติดตั้ง scrubber ของเรือ อันนี้เป็นเหตุผลทั้งหมดที่ทำให้ กำไรในปี 2019 ลดลงกว่าปี 2018

สินทรัพย์รวมทั้งหมด 17 พันล้านบาท มีหนี้สินรวม 9.6 พันล้านบาท มีส่วนของผู้ถือหุ้น 7.4 พันล้านบาท ถ้าเทียบกับปี 2018 ทั้งสินทรัพย์ หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากว่าเรามีผลขาดทุนในปี 2019

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อดิคุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม โดยมีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: แม้ EBITDA จะเป็นบวก แต่ Net margin ติดลบ รวมถึงมีปัญหาต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะ คู่แข่ง มากขึ้น ปัญหาด้านเศรษฐกิจ ปัญหาทางจีน การค้า หลายๆ อย่าง จึงอยากสอบถามว่า เราวางแผนอย่างไรบ้าง จุดไหนคือจุดคุ้มทุนของเรา และสัดส่วนของเรือใหม่ ปี 2020 เป็นอย่างไร ปีต่อไป เรามีสัดส่วนที่จะเพิ่มเรือใหม่ หรือ การ charter สัดส่วนกับลูกค้า ของเราเป็นอย่างไรบ้าง การ balance ตรงนี้คือสัดส่วนสำคัญในการคุ้มรายได้และลดรายจ่าย หลายบริษัทฯ บอกว่า ยิ่งปริมาณการขนมาก แต่ก็ยังขาดทุนอยู่ เราควรหยุดคิดหรือไม่ หรือทำอย่างไร



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ตอบ: คาดว่าการขนส่งสินค้ายังผันผวนต่อไปอีก 1 ไตรมาสหนึ่ง แต่การค้าในเอเชีย ระหว่าง 3 เสาหลัก ของเรา คือ จีน อาเซียน อินเดีย แข็งแกร่งมากขึ้นเรื่อยๆ เราต้องเสริมความแข็งแกร่งของเราใน 3 เสาหลักนี้ การใช้เรือวิ่งใน 3 เสาหลัก ก็ใช้เรือที่ต่างขนาดออกไป เราต้องปรับขนาดเรือให้เหมาะสมกับสถานะของสินค้า เรือที่เรามี ถ้าใช้แล้วไม่เหมาะสม ก็เช่าออกไป ถ้าเรือเราไม่มี เราก็ไปซื้อมาหรือเช่ามา ส่วนเรื่องต่อเรือใหม่ในปีนี้น่าจะไม่มี ถ้าจำเป็นต้องใช้เรือก็จะเช่ามากกว่า จนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลาย หรือหลังจากการเลือกตั้งของสหรัฐฯ เรียบร้อย ภาพต่างๆ ของธุรกิจจะชัดเจนยิ่งขึ้น เรื่องลงทุนใหม่ในปีนี้น่าจะไม่มี เราคงหาทางหาเรือที่เหมาะสมต่อไป ซึ่งก็เป็นข้อดีของเราตรงที่ว่าปัจจุบันนี้ เรือที่สมอเยอะมาก ราคาถูกมาก ฉะนั้นการเช่าอาจเป็นทางเลือกที่ดีกว่า

คำถาม: ปัญหา IMO ที่เราติดตั้ง scrubber อย่างที่ท่านบอก มีทางเลือก 2 ทาง คือ ติดตั้ง scrubber กับ เชื้อน้ำมันกำมะถันต่ำ เรามองสัดส่วนเป็นเหมือนเดิมหรือไม่ว่า จะติดตั้ง scrubber ไปเรื่อยๆ หรือจะใช้ น้ำมันที่ราคาค่อนข้างต่ำที่เราซื้อมาแล้ว

ตอบ: เราคงจะไม่ติดตั้ง scrubber เพิ่มเติมในระยะนี้ เพราะ gap ระหว่างติดตั้งหรือไม่ ก็อยู่ระหว่าง 100 เหรียญ ขึ้นมานิดหนึ่ง คิดว่าเรื่อง ติดตั้ง scrubber คงจะทำให้แค่นี้พอ ตอนนี้ด้วยสถานการณ์ กว่าเรื่องโควิดจะลงตัว กว่าจะมีวัคซีน ผมคิดว่าการบริโภคน้ำมันกำมะถันต่ำอาจเพิ่มไม่มาก และสงครามการค้าก็เกิดต่อไป จีนบอกจะเลิกซื้อถั่วเหลือง จาก อเมริกาแล้ว เรือเทกองอีกจำนวนมหาศาลก็จะไม่มีงานทำ ผมคิดว่าราคาน้ำมันกำมะถันต่ำน่าจะไม่สูงไปกว่านี้เท่าไร

คำถาม: แล้วเราไม่คิดจะทำเป็นเรือกักเก็บน้ำมันกำมะถันต่ำหรือ

ตอบ: ไม่ได้ เพราะเรือของเราเป็นเรือขนส่ง บรรทุกน้ำมันไม่ได้

คำถาม: ในส่วนของ 3 เสาหลัก ถ้าทางด้านอินเดียโตเยอะ ปีที่แล้วเราลงทุนตั้งบริษัทย่อย ไม่ทราบว่าจะสถานการณ์จะเป็นเหมือนเดิมหรือไม่

ตอบ: ตอนนี้ อินเดีย ปัญหาที่เราเจอเมื่อ 3-4 เดือนที่ผ่านมา คือ lockdown แต่ตอนนี้ตามข่าวก็ค่อยคลายขึ้นมาเรื่อยๆ แล้ว สินค้าเริ่มไหล South India เริ่มคลายล็อก มากขึ้น สินค้าไหลมากขึ้น เคสนี้น่าจะมีอนาคตที่ดี

นายบรรพจน์ เกตุอร่าม ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: จะสอบถามเรื่องราคาน้ำมัน เพราะที่ปัจจัยหลายปัจจัยเรา control ไม่ได้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง lifting ค่า freight , Exchange rate แต่เรื่องราคาน้ำมัน ผมเข้าใจว่าเราสามารถ บริหารควบคุมได้ ไม่ทราบว่ามีบริษัทฯ วางแผนจะซื้อน้ำมันราคาถูกอย่างนี้มากน้อยแค่ไหน

ตอบ: เรามีวิธีซื้อ 2 วิธีคือซื้อล่วงหน้า และซื้อราคากระเปาะ เรามี marker committee ประกอบด้วยกรรมการ 3 ท่าน ที่มีหน้าที่ดูแลเรื่องน้ำมัน โดยเฉพาะ ถ้าเราคิดว่าน้ำมันมันจะขึ้น เราก็ต้องซื้อ จะลงเราก็ไม่ซื้อ ที่ผ่านมาระยะที่เราประสบความสำเร็จว่าเราซื้อได้ค่อนข้างจะถูก เราก็มีรัฐมนตรีน้ำมันอยู่กับเรา เป็น advisor เราอยู่ช่วงนี้อย่าเพิ่งซื้ออะไรล่วงหน้า เพราะยังผันผวนอีกเยอะ เวลานี้ ทั้งผู้ผลิต ผู้ค้า



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

อยากให้น้ำมันราคาขึ้น แต่ว่าก็คงต้องลงอีก เพราะ demand ไม่ขึ้น และถ้าพวกเทกองเก็บน้อยลง ผู้ผลิตที่เป็นราคาถูก ก็ต้องเลิกผลิตเอง ก็อยู่ระหว่างอุปสงค์ อุปทาน ของการผลิต และการใช้งาน ถ้าโควิดยังมีอยู่ อุปสงค์ ในการใช้งานก็คงจะไม่โตขึ้น

คำถาม: แล้วตอนนี้ นโยบายคือซื้อล่วงหน้ากี่เดือน เท่าที่ทราบมาเห็นปกติ คือ ซื้อล่วงหน้า 1 เดือน

ตอบ: ช่วงนี้ ไม่ได้ซื้อเลย

คำถาม: ปกติมีการขายเรือเก่า ไม่ทราบว่า ปีนี้ ปีหน้า มีแผนจะขายเรือเก่าหรือไม่

ตอบ: ถ้าเรือครบกำหนดที่ไม่สามารถหาเงินให้เราได้ เราก็คงจะขาย ในปี 2020 อาจมี 1 ลำ ปีหน้าอาจมีขายอีก เพราะเรือเราส่วนใหญ่ถึงระดับที่คุ้มที่จะขายได้แล้ว แต่ว่าก็ขึ้นอยู่กับราคา scrap เหมือนกัน เราอาจทราบว่าตอนนี้ แหล่งที่ทำ scrap ใหญ่ที่สุดของโลก ปิด เนื่องจากโควิด ปิดมาแล้ว 3 เดือน ก็คงดูก่อนว่า scrap price เท่าไหร่

คำถาม: ตัว scrubber ตัดค่าเสื่อมกี่ปี

ตอบ: 10 ปี

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: ถามเรื่อง service ครบ ตัวที่เป็นปัญหาใหญ่ของเรา คือ คู่แข่งที่เข้ามา เรามีการจัดการเรื่องนี้ อย่างไร ต้องออกไปทำการตลาดอย่างไร

ตอบ: มันก็คงเหมือนธุรกิจธรรมดา อะไรที่คิดว่าดี ทุกคนก็แห่เข้ามา เรายุ่เองก็มีความแข็งแกร่งในตัวเราเอง ที่จะทนต่อแรงเสียดสีทั้งหลาย สิ่งที่เราตัดสินใจทำตอนนี้ก็คือเรื่องไอที เรื่องระบบที่จะนำมาใช้ที่ทำให้เรามีประสิทธิภาพสูงขึ้น มีการตัดสินใจที่เร็วขึ้น อีกประเด็นคือ บุคคลากร บุคคลกรของเราที่ได้รับการ train ให้รู้จักระบบไอทีมากขึ้น ตัดสินใจให้เร็วขึ้น ในส่วนของเรือใหญ่ ถ้าการค้ำระแวงนี้ margin ต่ำ เขาไปสนใจที่ที่กำไรมากกว่า แถว Southeast Asia เราแทบไม่มีคู่แข่ง มีแต่เรือทางใต้หวัน กับทางจีนเท่านั้น ที่จะมาแข่งตลาดเราบ้าง

คำถาม: ธุรกิจ Logistics เป็นอย่างไรบ้าง ปีที่แล้วได้ข่าวว่ามีปัญหาเรื่องการขนส่ง จะต้องไปทำขนส่งทางบก และตัว commerce ของเราเป็นอย่างไรบ้าง

ตอบ: Logistics ตอนนี้เป็นตัว support ว่าเราจะหาสินค้ามาลงเรือตามความต้องการของลูกค้า ถ้าลูกค้าต้องการเราก็ใช้ Logistics เข้าช่วย และกำลังจะขยาย Logistics ที่อินเดีย เพราะเป็นประเทศที่ใหญ่ และจะขยาย Logistics ที่จีนด้วย

คำถาม: e-commerce ที่จีนที่ปีที่แล้วคาดว่าจะทำ มีความคืบหน้าอย่างไรบ้าง

ตอบ: ตอนนี้เริ่มมี booking ที่ใช้ e-commerce มากขึ้น แต่ทั้งนี้ขึ้นกับผู้ส่งออกว่าเขาจะชอบ หรือไม่ เพราะมีจุดที่เขาไม่ค่อยอยากจะทำ บางที เขา book ไปแล้ว มาแก้ไขลำบาก

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ที่ประชุมรับทราบรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปี 2562

วาระที่ 3: รับทราบค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2562

ดร.จำลอง อติกุล รายงานว่าในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 9 คน กรรมการบริษัทฯ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและชรรมาภิบาล ได้ปฏิบัติหน้าที่ตลอดปี 2562 สมควรได้รับค่าตอบแทนมาตรฐานรายปี รวมทั้งสิ้น 5,950,000 บาท เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 26 และครั้งที่ 39 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2548 และวันที่ 27 เมษายน 2561 ตามรายละเอียดในเอกสารแนบหมายเลข 2 ซึ่งได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมกับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และได้เปิดเผยค่าตอบแทนกรรมการฯ เป็นรายบุคคลในรายงานประจำปี 2562 ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและชรรมาภิบาล ได้พิจารณาการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการฯ เปรียบเทียบกับผลสำรวจค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2556 ที่ได้ดำเนินการสำรวจโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และมีความเห็นว่า ค่าตอบแทนมาตรฐานตามที่ได้รับอนุมัติเมื่อปี 2548 เป็นจำนวนที่เหมาะสมหากเทียบกับความรู้ ความสามารถ และขอบเขตความรับผิดชอบในฐานะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการ อาร์ ซี แอล ได้รับค่าตอบแทนมาตรฐาน หรือค่าตอบแทนประจำปีเพียงอย่างเดียว และเป็นรายปีหลังจากบริษัทฯ รายงานผลประกอบการต่อผู้ถือหุ้นแล้ว กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยไม่ได้รับเบี้ยประชุม นอกจากค่าตอบแทนประจำปี คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและชรรมาภิบาลมิได้พิจารณาเสนอสิทธิประโยชน์อื่นๆ เพิ่มเติมให้กับกรรมการบริษัทฯ ด้วยเห็นว่าผลประกอบการของบริษัทฯ ไม่เอื้ออำนวย

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม โดยมีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: ปีที่แล้วมี 400,000 บาท 6 ท่าน และ 260,000 1 ท่าน ปีนี้เป็น 7 ท่าน

ตอบ: ขึ้นอยู่กับจำนวนวัน วาระ ของกรรมการแต่ละท่านที่อยู่ในตำแหน่ง

คำถาม: ปีที่แล้ว 400,000 บาท จำนวน 6 ท่าน และตามจำนวนวันที่เข้ามากลางปี 1 ท่าน ปีนี้จึงเป็น 7 ท่าน ท่านละ 400,000 บาท ใช่หรือไม่

ตอบ: ใช่ครับ

ที่ประชุมรับทราบรายงานค่าตอบแทนกรรมการฯ ประจำปี 2562



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

วาระที่ 4: พิจารณานุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ดร.จำลอง อติกุล ขอให้ที่ประชุมพิจารณางบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ที่ผ่านการรับรองของผู้สอบบัญชี และได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้า ในหมวด “งบการเงิน” ของรายงานประจำปี 2562 ซึ่งส่งพร้อมให้กับคำบอกกล่าวเรียกประชุม และเปิดโอกาสให้ผู้ประชุมซักถาม

มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: สอบถามเกี่ยวกับแผนการกู้เงิน มีเงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น ขณะเงินกู้ระยะยาวลดลง ตรงนี้เรามี concept หรือ การ balance อย่างไร เพราะอย่างที่ทราบกันว่าช่วงนี้เป็นดอกเบี้ยขาลงน่าจะต่ำสุดในประวัติศาสตร์แล้ว

ตอบ: การที่เราจะกู้ยืม ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ปกติเรากู้ระยะสั้นเพื่อใช้เป็น working cap. ระยะยาวก็เพื่อการลงทุน เช่น ซื้อเรือใหม่ แต่ว่าในทางปฏิบัติมันไม่ได้ง่ายอย่างนั้น เพราะการหาผู้ให้กู้ ตรงตามวัตถุประสงค์ทีเดียว มันไม่ 100% บางทีมีการเปลี่ยน bank บ้าง แต่อย่างไรก็ตามเราก็พยายามที่จะใช้ระยะสั้นเป็น working capital

คำถาม: ปีนี้มีส่วนของหนี้สงสัยจะสูญขึ้นมา เป็นส่วนไหน อย่างไร

ตอบ: หนี้สงสัยจะสูญที่เพิ่มขึ้นมา เป็นหนี้ที่ของบริษัทฯ ในเครือ เป็นหนี้เกี่ยวกับค่าซ่อมเรือ ซึ่งเกิดขึ้นมานานแล้ว แล้วบริษัทที่เราเป็นคู่ค้าปิดกิจการ จึงทำให้เราตั้งสำรองหนี้สูญขึ้นมา โดยเป็นหนี้ค่าซ่อมเรือเก่าที่ dispute กันอยู่ว่า ค่าซ่อมเรือตัวนี้ คู่ค้าเราจะต้องเป็นคนจ่ายหรือไม่ มีการโต้เถียงกันมาซักพักแล้ว แล้วพอคู่ค้าจะปิดกิจการ เราจึงตัดสินใจตั้งสำรองหนี้สูญไว้ก่อน ในขณะเดียวกันเราก็พยายาม negotiate กับเขา

คำถาม: ในปีที่ผ่านมามีการลงทุนในตราสารหนี้ลดลง เราทำอย่างไรบ้างกับตราสารหนี้

ตอบ: เราไม่ได้ลงทุนในตราสารหนี้ แต่ถ้าหมายถึงหุ้นกู้ จะเป็นวาระสุดท้ายเกี่ยวกับการออกหุ้นกู้ แต่ปัจจุบันนี้ RCL ไม่มีการออกหุ้นกู้ และไม่มีการลงทุนในตราสารหนี้ ให้ท่านประธานแจ้ง เป็นวาระการประชุมอยู่แล้ว

คำถาม: การวางแผนเกี่ยวกับค่าเงินบาท อย่างที่ทราบปีนี้เราได้ทำอะไรก็จริง แต่ได้น้อยลง ตอนนี้อยู่กับกลับมาแข็งค่าอีกแล้ว มีผลกระทบกับเรามากน้อยแค่ไหน

ตอบ: Functional Currency คือ currency ที่เราใช้ในการทำธุรกิจ คือ USD เป็นหลัก ไม่ว่าจะรับหรือ จ่าย ตามธรรมดาเงินกู้ที่เป็นเงินในสกุล USD ไม่ค่อยมีผลกระทบเท่าไร แต่ว่าเนื่องจากเรามีเงินกู้ สกุลเงินบาทอยู่ประมาณ 450 ล้านบาท ซึ่งตรงนี้ เมื่อ exchange rate มีการเปลี่ยนแปลงไม่ใช่ขาดทุนที่เกิดขึ้นจริง แต่มันขาดทุนจากการปรับ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น unrealized gain loss



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

คำถาม: มาตรฐานทางการเงิน มีผลกระทบต่ออะไรบ้างหรือไม่

ตอบ: มาตรฐาน 16 มีผลกระทบกับเรา ซึ่งเราเปิดเผยไว้แล้ว แต่ไม่ได้กระทบเยอะมาก จริงๆ แล้ว สิ่งที่มีผลกระทบเรา ก็จะมีเรื่อง เรือ 2 ลำ เพราะส่วนใหญ่แล้วเรือ เป็นของเราเองอยู่แล้ว เราลงบันทึกเป็นหนี้สินไว้เรียบร้อยแล้ว ผลกระทบหลักๆ คือ เรือ 2 ลำ แต่ก่อนไม่ได้ลงเป็นทรัพย์สินของเรา ตอนนี้เราต้องมา classify เป็นทรัพย์สินของเรา แต่เนื่องจากว่า เรือ 2 ลำนี้ สัญญาเช่าจะหมดอายุในอีกปีกว่าล่วงหน้า ดังนั้น amount ที่ impact ก็ไม่ได้ significant เท่าไหร่ แต่ถ้าดูในงบการเงินที่เราเปิดเผย งบการเงินไตรมาส 1 ปีนี้เราได้เปิดเผยไว้

คำถาม: ถ้าเราเช่าเพิ่มขึ้น ก็จะมีหนี้สินมากขึ้น

ตอบ: ต้องดูว่าเช่าแบบไหน ถ้าเป็นสัญญาเช่าไม่เกิน 1 ปี จะไม่มีผลกระทบ แต่ถ้าเป็นสัญญาเช่าอะไรก็ตามที่เกิน 1 ปี เช่าเรือ ที่เกิน 1 ปี ก็ต้องเอามา classify เป็นส่วนของทรัพย์สิน และหนี้สิน ซึ่งเดิมไม่ต้อง

นายสถาพร โคธิรานุรักษ์ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: ขอชื่นชมนะครับ วาระที่ 2 ได้นำเสนอดีมาก

1. ผมจะสอบถามในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เห็นได้ว่าเรามีผลขาดทุนอยู่ 492 ล้านบาท งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เราจะเจอรายการใหญ่ๆ รายการหนึ่ง คือรายการผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน 510 ล้านบาท รวม 2 รายการ ก็กลายเป็นเยอะ 1,000 กว่าล้านบาท จึงเรียนถามว่าในส่วนนี้เกิดจากอะไร และเรามีโอกาสปรับให้ผลขาดทุนในส่วนนี้ ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน เราปรับหรือแก้ไขได้อย่างไรบ้าง ให้มันลดน้อยลง เพราะปีก่อนมีประมาณ 89 ล้านบาท ปีนี้มี 510 ล้านบาท

2. หน้า 133 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน เป็นเรื่อง software ที่เราลงทุนไป ตั้งแต่เมื่อไหร่ไม่ทราบ 300 กว่าล้านบาท ตอนนี้มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีอยู่ 6 บาท จึงอยากถามว่าบริษัท มีแนวโน้มเรื่องการพัฒนาด้านเทคโนโลยี จะลงทุนในเรื่องนี้ด้วยหรือไม่ เพราะผมเห็นว่าในยุคนี้ เป็นยุคที่เราใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น ในการบริหารต่างๆ จึงขอเรียนถามเป็นแนวทางในการบริหาร

3. ค่าเผื่อการด้อยค่า ผลขาดทุนจากการด้อยค่าในปีนี้มี และต่อเนื่องมา 2 ปี ปี 2561 เราด้อยค่าไปประมาณ 49 ล้านบาท งบรวมๆ พองบฯในปีปัจจุบัน ก็ประมาณ 36 ล้านบาท ในส่วนนี้ เรามีแนวทางในการบริหาร ให้มันหายไป หรือ มีการปรับรายการด้อยค่า อย่างไรบ้าง

ตอบ: ประเด็นแรก ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ที่แสดงผลต่างจากการแปลงค่า งบการเงิน จริงๆ แล้วขอเรียนในทราบ เนื่องจากงบที่ท่านดู เป็นงบที่แสดงในสกุลเงินบาท จริงๆ แล้ว งบฯ ที่เป็น functional currency คืองบจริงๆ ของ RCL เราจัดทำในสกุล USD ซึ่งจะเห็นในหน้าหมายเหตุประกอบงบการเงิน การแปลงค่าจากเงินสกุล USD เป็น THB วิธีการจะใช้วิธีที่ว่า เนื่องจากงบเราเป็น USD การแปลงเป็นงบเงินบาท เราจะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งไม่เหมือนกัน งบของปี 2561 exchange rate ระหว่าง ไทยบาท และ USD อยู่ที่ 32.35 ขณะที่ปี 2562 exchange rate closing year ended rate อยู่ที่



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

Regional Container Lines Public Company Limited

30.33 จะเห็นว่า งบหลักเป็น USD เมื่อ convert มาเป็น THB ใน exchange rate ที่ต่างกัน มันก็จะมีส่วนต่าง ซึ่งปรากฏว่าในงบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จ หรือ มาตรฐานการบัญชี ต้องให้ลงไว้เป็นรายการที่เรียกว่า ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงิน ไม่ใช่ขาดทุนที่เกิดขึ้นจริง และมีรายการบางรายการ ซึ่งตามมาตรฐานเราต้อง maintain เอาไว้ เช่น หุ้นสามัญที่ออกจำนวนเท่านี้ ไม่ว่าจะอัตราแลกเปลี่ยน เปลี่ยนไปเท่าไร ก็ตาม เราต้อง maintain ตัวนี้ เราไม่สามารถเปลี่ยนได้ ผลกระทบเหล่านี้ จึงกลายเป็นผลต่างจากการแปลงค่าเงิน ซึ่งจริงๆ แล้วไม่ใช่ผลขาดทุนที่แท้จริง และไม่กระทบผลกำไรขาดทุน ไม่กระทบ กับ cashflow ของบริษัทฯ ซึ่งตามสกุลเงินหลักที่เป็น USD

คำถามถัดไป เรื่องการลงทุนในไอที การลงทุนในไอที ที่เราตัดค่าเสื่อมเกือบหมดแล้ว เมื่อหลายปีก่อน เรามีการลงทุนในไอที SAP และระบบ dolphin ซึ่งเราซื้อระบบเข้ามา ตอนนั้นเราเลย capitalize เป็นสินทรัพย์ ซึ่งหลายปีมาแล้ว ก็ตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้ว ในส่วนที่ ผดท ถามว่า เกี่ยวกับการลงทุน การพัฒนาไอที มีอะไรบ้าง

เราหนีไม่พ้นที่จะต้องมีการพัฒนาเรื่องไอทีมากขึ้น อย่างตอนนี้เรามี SAP , มีระบบ Dolphin อีกระบบที่ควบคุมการไหลเวียนของสินค้า ปัจจุบันนี้ ล้ำสมัยแล้ว 10 ปีได้แล้ว ก็ต้องมีการพัฒนาปรับปรุง ตอนนี้กำลังทำอยู่ คิดว่าปีนี้เราก็ลงทุนเท่าที่จำเป็นก่อน เพราะเราไม่สามารถที่จะซื้อระบบอะไรใหญ่ๆ ได้ ในตอนนี้ ก็ไม่มากเท่าไรหรอก นิดหน่อยสำหรับปีนี้

เรื่องการด้อยค่า impairment ตามธรรมชาติการด้อยค่าของเรือเดินทะเล เราใช้หลักของ value in use เราใช้หลักปกติ เพราะเป็นการเดินเรือที่เราใช้ดำเนินงานปกติ คือ คิดว่าเรือพวกนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในอนาคตเท่าไร และคิด value กลับมา เทียบกับ มูลค่าของเรือ ซึ่งเราคิดออกมาแล้วไม่มีผลขาดทุนกับการด้อยค่า แต่เนื่องจากว่า ในปี 2020 ตอนนั้น เรามีแผน ตอนนั้นคณะกรรมการตัดสินใจแล้วว่าเราจะขายเรือ 2 ลำ ในปี 2020 ซึ่งก่อนวันทิ้งบฯ ออกเป็นไปตามมาตรฐานว่าในเมื่อเรือ 2 ลำนี้จะถูกขายในปี 2020 การคิดราคาดีดค่าจึงต้องใช้มูลค่าขาคาตลาดของเรือที่เราจะขายได้ ซึ่งตอนนั้นมีการตกลงราคาขายไว้ หักด้วย book value ซึ่งพอคิดอย่างนี้จึงมีผลขาดทุนจากการเรียกว่า สำรองผลขาดทุนจากการขายเรือไว้ ซึ่งก็เรียกว่าการด้อยค่าเหมือนกัน ซึ่งเมื่อเรือ 2 ลำถูกขายไปจริงในปี 2020 เราก็จะไม่บันทึกผลขาดทุนแล้ว

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 57 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,128,861 เสียง				
เห็นด้วย	495,735,211	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.99	
ไม่เห็นด้วย	250	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00	
งดออกเสียง	393,400	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-	
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00	



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมาก อนุมัติงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุนประจำปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562

วาระที่ 5: พิจารณาอนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ดร.จำลอง อติกุล อังถึง รายงานผลการดำเนินงานในรอบปี 2562 ที่ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบแล้วในวาระที่ 2 ซึ่งบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิจำนวน 493 ล้านบาท ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2 / 2562 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีมติให้จ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ นโยบายการจ่ายเงินปันผลและข้อมูลการจ่ายเงินปันผลเปรียบเทียบกับปี 2560-2562 แสดงไว้ในเอกสารแนบหมายเลข 3 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: ตั้งแต่ปี 60 เป็นต้นมา เราขาดทุน ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ หลายคนกังวลและเข้าใจสถานการณ์ของบริษัทฯ เท่าที่เห็นงบการเงิน ไตรมาส 1 เราก็มีกำไรขึ้นมาพอสมควร ถึงแม้ว่าแนวโน้มจะไม่ค่อยดีแต่เราล่าสุดก็ดูดีขึ้น มาดูจากการค้าของจีน GDP ดีขึ้น แม้แต่อเมริกาเองก็ตาม ทำให้ตลาดหุ้นขึ้น จึงจะสอบถามว่าเป็นไปได้หรือไม่ ปีนี้เราจะมีปันผลระหว่างกาลเพื่อชดเชยที่ยังไม่เคยได้มา ถึงแม้ว่าสถานการณ์ ยังไม่มีความแน่นอน

ตอบ: ต้องเรียนว่า สถานการณ์ปัจจุบัน ไม่มีใครสามารถตอบได้เลยว่า อีก 6 เดือนข้างหน้าจะเป็นอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตอนนี้ด้านสาธารณสุข ก็คาดกันว่าจะมีสถานการณ์ โควิด เป็นรอบที่ 2 หรือไม่ ถ้าเกิดเป็นรอบที่ 2 ก็จะยิ่งก่อให้เกิดความยากลำบากกับประเทศทุกประเทศในโลก ที่นี้การที่จะบอกว่า เราจะสามารถทำกำไรพอที่จะมีเงินจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ผมตอบไม่ได้เลย แต่อยากเรียนให้ทราบว่าคณะกรรมการบริษัท ก็ดี ผู้บริหารบริษัทก็ดี ทุกคนตระหนักในปัญหาที่อยู่เฉพาะหน้าเรา และ กำลังที่จะเกิดขึ้นในครั้งหลัง และในปีหน้า ทุกคนได้พยายามที่จะลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุน เพื่อต่อสู้กับ challenge ต่างๆ ที่เราเจอ คู่แข่งเพิ่ม สินค้าน้อยลง โดยการเข้ามาตราการต่างๆ ที่คุณทวิน โชคได้เสนอไปแล้ว เราก็จะมีมาตรการต่างๆ มากมาย ซึ่งหลายอย่างเราได้ทำไปบ้างแล้ว ซึ่งทำให้เราสามารถลดต้นทุนในปี 2562 ที่ผ่านมาได้ จะเห็นได้ว่า เราลดต้นทุนไปได้เยอะ เนื่องจากเราได้ implement โครงการต่างๆ ที่เรามี อันนี้ยังไม่พอ เพราะปัญหาในปี 2563 นึกกว่า ปีที่แล้ว เพราะฉะนั้นเราต้องทำอีกเยอะเลย ซึ่งอันนี้มีความ



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

จำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง management เราก็ดี พนักงานเราก็ดี ตอนนี้ก็ได้ทุ่มเท ในการทำงานมากขึ้น

คำถาม: เรามีกำไรสะสมเหลืออยู่เท่าไร

ตอบ: เนื่องจากว่าเวลาเราจ่ายเงินปันผล เราจ่ายจากบริษัทแม่ กำไรสะสมของบริษัทแม่ ณ สิ้นปีที่แล้ว อยู่ที่ 450 ล้านบาท

ข้อเสนอแนะ ถ้าปีหน้าสามารถทำกำไรเป็นบวก และไม่จำเป็นเกินไปนัก สามารถเอากำไรสะสมออกมาจ่ายได้

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 57 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,128,861 เสียง				
เห็นด้วย	485,825,611	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	97.92	
ไม่เห็นด้วย	250	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00	
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-	
บัตรเสีย	10,303,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	2.08	

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมาก อนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

วาระที่ 6: พิจารณาเลือกตั้งคณะกรรมการแทนกรรมการซึ่งออกตามวาระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้แจ้งผู้ถือหุ้นถึงข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 29 ในการประชุมสามัญประจำปี กรรมการจำนวนหนึ่งในสามต้องออกจากตำแหน่ง และกรรมการที่ออกจากตำแหน่งนั้น จะเลือกตั้งให้รับตำแหน่งอีกวาระก็ได้

ในปี 2563 มีกรรมการที่ออกจากตำแหน่ง 3 ท่าน ดังนี้

1. นายสุเมธ ตันธวนิตย์ กรรมการ
2. นายวิเศษ จูภิบาล กรรมการอิสระ
3. นายฮาร์ทวิก ชูลส์ เอกการ์ด กรรมการ

ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2 / 2563 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 ได้พิจารณาความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและสรรหาภิบาล และมีมติให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งกรรมการลำดับที่ 1 และ 2 กลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระ และเสนอนายทวินโชค ตันธวนิตย์ เป็นกรรมการแทนนายฮาร์ทวิก ชูลส์ เอกการ์ด ดังนี้

1. นายสุเมธ ตันธวนิตย์ กรรมการ
2. นายวิเศษ จูภิบาล กรรมการอิสระ
3. นายทวินโชค ตันธวนิตย์ กรรมการ



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ข้อมูลเบื้องต้นของกรรมการที่ครบวาระต้องออกจากตำแหน่งและได้รับการเสนอชื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระ และข้อมูลของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการ แทนนายฮาร์ทวิก ซูลส์ เอกการ์ด มีรายละเอียดอยู่ในเอกสารแนบหมายเลข 4 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทนและธรรมาภิบาล ได้พิจารณากรรมการและผู้ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการใหม่แล้ว มีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ และตามนियามกรรมการอิสระทุกท่านเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์และความชำนาญในสาขาต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของกลุ่มฯ เมื่อจบการรายงานแล้ว ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถาม

โอกาสนี้ประธานกรรมการกล่าวในนามของคณะกรรมการ ขอบคุณนายฮาร์ทวิก ซูลส์ เอกการ์ด ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการตั้งแต่ปี 2547 เป็นผู้ที่มีความรู้ ประสบการณ์ ทางด้านการขนส่งทางทะเล และทำงานกับบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลาช้านาน ในระยะเวลาที่ผ่านมา นายฮาร์ทวิก ซูลส์ เอกการ์ด สนับสนุนให้บริษัทฯ มีความก้าวหน้า จนสืบมาถึงทุกวันนี้

มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: คนที่เข้ามาจะมีผลกระทบต่อความสามารถ ในการทำกำไรของเรามากน้อยเท่าไร

ตอบ: กรรมการท่านที่ออกไป มีอายุมาก รับใช้บริษัทมานาน ท่านรู้สึกว่าคุณอยากเปิดโอกาสให้ท่านอื่นได้เข้ามาช่วยบริหารบริษัท ต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม ท่านก็ไม่ได้หายไปเลย ท่านก็ยังพิจารณาตัวว่า ยินดีที่จะรับใช้บริษัทฯ ต่อไป หากมีอะไรที่จะช่วยเหลือได้ เพราะฉะนั้นในแง่นี้ ไม่ได้ทำให้เรามีปัญหาในการบริหาร ท่านจะอยู่ช่วยบริษัทฯ ต่อไป ส่วนกรรมการท่านใหม่ ผมอยากเชิญคุณทวิณ โชค แสดงตัว เป็นคนที่นำเสนอข้อมูลในเบื้องต้น

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม จึงขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติเป็นรายบุคคล ปรากฏดังนี้

6.1 นายสุเมธ ตันธวนิตย์

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	
	57 ราย	ใช้สิทธิออกเสียง 496,128,861 เสียง		
เห็นด้วย	485,825,611	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	97.92
ไม่เห็นด้วย	250	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-
บัตรเสีย	10,303,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	2.08



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

6.2 นายวิเศษ จูภิบาล

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 57 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,128,861 เสียง
เห็นด้วย	485,790,101 เสียง คิดเป็นร้อยละ 97.92
ไม่เห็นด้วย	35,760 เสียง คิดเป็นร้อยละ 0.01
งดออกเสียง	0 เสียง คิดเป็นร้อยละ -
บัตรเสีย	10,303,000 เสียง คิดเป็นร้อยละ 2.07

6.3 นายทวินโชค ตันฐวนิตย์

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 57 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,128,861 เสียง
เห็นด้วย	485,790,111 เสียง คิดเป็นร้อยละ 97.92
ไม่เห็นด้วย	35,750 เสียง คิดเป็นร้อยละ 0.01
งดออกเสียง	0 เสียง คิดเป็นร้อยละ -
บัตรเสีย	10,303,000 เสียง คิดเป็นร้อยละ 2.07

ดร.จำลอง อติกุล ได้สรุปว่า ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และออกเสียงลงคะแนน เลือกให้นายสุเมธ ตันฐวนิตย์ และนายทวินโชค ตันฐวนิตย์ เป็นกรรมการ และที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมาก เลือกให้ นายวิเศษ จูภิบาล เป็นกรรมการอิสระ

ดร.จำลอง อติกุล ได้ขอบคุณผู้ถือหุ้นที่ให้ความไว้วางใจด้วยการเลือกตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งและกรรมการใหม่ทำหน้าที่แทนกรรมการที่ครบวาระ ดังนั้นในปี 2563 นี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และกรรมการบริหาร 5 ท่าน รวม 9 ท่าน

วาระที่ 7: พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี

ดร.จำลอง อติกุล อ้างถึงที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 วันที่ 26 เมษายน 2562 ได้มีมติแต่งตั้ง นายชัยยุทธ อังสุวิทยา (ลงนามเป็นปีที่ 2) เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางฉัฐสรณ์ศรี สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวครุณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยคนใดคนหนึ่งในสี่คนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของ สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท และกำหนดค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2562 เป็นจำนวน 1,500,000 บาท



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

สำหรับปี 2563 นี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและเสนอแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา (ลงนามเป็นปีที่ 3) เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวครุณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชี รับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 มีมติเห็นชอบตามการพิจารณาของคณะกรรมการตรวจสอบให้เสนอ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้งนายชัยยุทธ อังศุวิทยา เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3885 หรือ นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4563 หรือ นางสาวครุณี สมกำเนิด ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5007 หรือ นางสาว จารุณี น่วมแม่ ผู้สอบบัญชี รับอนุญาตเลขที่ 5596 จากสำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยคนใดคนหนึ่งในสี่คนดังกล่าว เป็นผู้ลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทฯ ในนามของสำนักงาน เอ. เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

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

ค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2563 ดังมีรายละเอียดตามเอกสารแนบหมายเลข 5 ซึ่งได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม สรุปได้ดังนี้

	ค่าสอบบัญชี (บาท)	
	ปี 2562	ปี 2563
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



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

มติที่ประชุม	ถือหุ้นจำนวน 58 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,130,061 เสียง			
เห็นด้วย	485,826,811	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	97.92
ไม่เห็นด้วย	250	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-
บัตรเสีย	10,303,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	2.08

ที่ประชุมมีมติคะแนนเสียงข้างมาก อนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับระยะเวลา ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยค่าสอบบัญชีสำหรับปี 2563 รวมทั้งสิ้น 1,500,000 บาท เท่ากับปีก่อน

วาระที่ 8 พิจารณานุมัติการยกเลิกการออกและเสนอขายหุ้นกู้ ภายในวงเงินรวมไม่เกิน 3,000 ล้านบาท ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 36 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558

ดร.จำลอง อติกุล อ่างถึงที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 36 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558 อนุมัติให้บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ ระยะสั้นและระยะยาวทุกรูปแบบ วงเงินรวมไม่เกิน 3,000 ล้านบาท กำหนดไถ่ถอนไม่เกิน 7 ปี นับตั้งแต่วันที่ออกหุ้นกู้แต่ละคราว

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2562 ได้มีมติยกเลิกการออกและเสนอขายหุ้นกู้ โดยให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา ด้วยบริษัทฯ ยังไม่ได้ดำเนินการออกหุ้นกู้ตามที่ได้รับอนุมัติ และมีความเพียงพอในการใช้สินเชื่อกาชาคาร รวมถึงอัตราดอกเบี้ยธนาคารต่ำกว่าดอกเบี้ยหุ้นกู้ ดังนั้น บริษัทฯ ยังไม่มีความจำเป็นในการออกหุ้นกู้ในระยะเวลาอันใกล้

ทั้งนี้ รายละเอียดได้แสดงไว้ในเอกสารแนบหมายเลข 6 ซึ่งส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุม

เมื่อจบการรายงานแล้ว ดร.จำลอง อติกุล ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: อยากทราบว่าปัญหาจริงๆ ที่เรายกเลิกตัวนี้ เพราะอะไร เห็นจากงบการเงิน เพราะเห็นในงบการเงินไตรมาส 1 มีการจัดหาเงิน 400 กว่าล้าน ตรงนี้ เป็นผลจากการที่เราไม่ได้ออกหุ้นกู้ตรงส่วนนี้หรือไม่ เพราะปัจจุบันการออกหุ้นกู้ ดอกเบี้ยกับดอกเบี้ยธนาคารไม่ต่างกันมาก แต่การอนุมัติของธนาคารปัจจุบันค่อนข้างยาก และมีการเรียกคืนตัววงเงินค่อนข้างสูง ในขณะเดียวกัน การออกหุ้นกู้ อัตราจะไม่ต่างกันมาก แต่สามารถ secure เราได้มากกว่า



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

Regional Container Lines Public Company Limited

ตอบ: การขออนุมัติฉบับนี้ ที่ประชุมผู้ถือหุ้น ได้อนุมัติมาเป็นเวลา 5 ปีแล้ว และใน 5 ปีที่ผ่านมาปรากฏว่าเราสามารถหาแหล่งที่จะให้สินเชื่อ จากธนาคารต่างๆ ได้โดยไม่มีปัญหา อะไรเลย และดอกเบี้ยที่ได้รับก็อยู่ในระดับที่เหมาะสม ส่วนการที่จะออกหุ้นกู้ นั้นมีภาระหลายอย่าง ภาระที่ต้องทำ rating ถ้า rating เราไม่ดีพอ อัตราดอกเบี้ยก็จะสูงกว่าที่เราจะไปกู้ธนาคาร และอีกอย่าง ผลของการออกหุ้นกู้ คือ เวลาครบกำหนดชำระ ชำระในครั้งเดียว ซึ่งเป็นภาระกับบริษัท และเราเห็นว่าตอนนี้สถานการณ์ค่อนข้างจะไม่ดี การที่เราจะทำกำไรเยอะๆ และมีเงิน ไปคืนเขาในครั้งเดียว มันจะยากขึ้น เพราะฉะนั้น คิดว่า ถ้าเราอาศัย แหล่งจากธนาคารเป็นหลัก มันก็ค่อนข้างเป็นแหล่งที่ค่อนข้างปลอดภัย และตอนนี้จะเห็นได้ว่าทิศทางอัตราดอกเบี้ย ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย ลดลง และมีแนวโน้มว่าจะเป็นอยู่อย่างนี้อีกพักใหญ่ และธนาคารเองก็มีความยากลำบากในการหาลูกค้าชั้นดี ที่จะให้กู้ ไม่ทราบที่เราเข้าข้างตัวเองหรือไม่ เราเองก็มองว่าเราเป็นบริษัทชั้นดี เพราะเราไม่เคยผิดนัดชำระหนี้ และเราก็เป็นลูกหนี้ที่ดีมาโดยตลอด 30 กว่าปีที่ผ่านมา เรามี record ที่ดีมาก ฉะนั้นธนาคารต่างๆ ก็ไว้วางใจเรา โอกาสที่เราจะมีปัญหาในเรื่องการหาแหล่งเงินทุน ไม่มี

ข้อเสนอแนะ ปัจจุบันคือดอกเบี้ยค่อนข้างต่ำ และไอตัวที่เราจะยกเลิกไปมีอายุประมาณ 7 ปี ซึ่งสามารถ removing ได้ ซึ่งในอนาคตข้างหน้า มีแนวโน้มว่าดอกเบี้ยจะกลับเป็นขาขึ้น ถ้าธุรกิจดีขึ้น การได้ fix rate ราคา นี้ ได้ประมาณ 3 ถ้าดอกเบี้ยเป็นขาขึ้น ก็จะประหยัดต้นทุนไปได้พอสมควร แต่ในเมื่อท่านตัดสินใจว่ากู้กับธนาคารในขณะนี้ดีกว่า และมีความเสี่ยงในอนาคตว่าถ้าธุรกิจดีขึ้น ดอกเบี้ยดีขึ้น ก็เคารพในความคิดเห็น ของบริษัทฯ เป็นกำลังใจให้

ตอบ: ถ้าเรามีโอกาส และคิดว่าเป็น option ที่ดี ก็จะมาขออนุญาต ผดท อีกครั้ง

คำถาม: สถานะการกู้ของเราตอนนี้เป็นอย่างไรร้าง เพราะเห็นในงบการเงิน ไตรมาส 1 มีการกู้เงินมาส่วนหนึ่ง น่าจะมากกว่าปีที่แล้วทั้งปีด้วย เกิดอะไรขึ้น

ตอบ: ถ้าเปรียบเทียบไตรมาส 1 ของปี 2020 กับไตรมาส 1 ของปี 2019 จะเห็นว่าเงินกู้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง เนื่องจากเราปรับเรือ 2 ลำ ประมาณเดือนสิงหาคมปี 2019 ทำให้เงินกู้เพิ่มขึ้นจากเงินกู้เรือ 2 ลำ ในขณะที่เดียวกันเรามีการกู้เงินเพื่อซื้อ scrubber ด้วย นี่คือสาเหตุหลัก

คำถาม: ระยะสั้น หรือ ระยะยาว และอัตราดอกเบี้ย

ตอบ: เงินกู้ซื้อเรือ กับเงินกู้ scrubber เป็นระยะยาว

ดอกเบี้ย เนื่องจากเราเป็นสกุลเงิน USD ดอกเบี้ยอิงกับ LIBOR แล้วก็มี margin ของ Bank แต่ช่วงนี้ เนื่องจาก LIBOR ลดลง ครบ overdue เราต้องจ่ายชำระ rate ก็ลดลงไปเรื่อยๆ

คำถาม: ไตรมาส 2 มีแผนจะกู้เพิ่มหรือไม่

ตอบ: ถ้าจะกู้เพิ่ม ก็จะเป็นในส่วนของเรือที่จะติด scrubber เพิ่ม เท่านั้น ตอนนี้เรายังไม่มี plan ที่จะต่อเรือใหม่



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

มติที่ประชุม	ผู้ถือหุ้นจำนวน 58 ราย ใช้สิทธิออกเสียง 496,130,061 เสียง				
เห็นด้วย	485,826,811	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	97.92	
ไม่เห็นด้วย	250	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00	
งดออกเสียง	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.00	
บัตรเสีย	10,303,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	2.08	

ที่ประชุมมีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมาก อนุมัติการยกเลิกการออกและเสนอขายหุ้นกู้ ภายในวงเงินรวมไม่เกิน 3,000 ล้านบาท ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 36 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558

เมื่อจบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นทั้งหมดแล้ว ดร.จำลอง อดิภูด ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

มีผู้ถือหุ้นถามคำถาม และกรรมการได้ชี้แจงดังต่อไปนี้

นายอนุ ว่องสารกิจ ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง

คำถาม: ช่วยสรุปว่าปีนี้เราจะอยู่ดีๆ ไปก่อน หรือ ดูสภาพไป หรือว่าจะมีการลงทุนเพิ่มเติม ในส่วนไหน อะไรอย่างไรบ้าง เพราะเห็นจากงบไตรมาส 1 เราทำกำไรได้เพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งก็เป็นเรื่องของ การใช้จ่าย แต่ขณะเดียวกันด้วยปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น IMO , Trade war เป็นอะไรที่มีความเป็นกังวลอย่างมาก หลายท่านก็มีความคาดหวังกับบริษัทว่าปีนี้น่าจะกำไร และปันผลได้ เรามีแนวโน้มว่าบริษัทจะกำไรและเติบโต ไปอย่างไรบ้างในปีนี้ และขนาดขององค์กรเราจะเหมือนเดิมหรือไม่ เพราะหลายบริษัทด้าน shipping ได้มีการปิดตัวไป มีการลดขนาด ลดเงินเดือน หลายๆ อย่าง หรือว่าลดจำนวนเรือ หรือ ทอดสมอ เรามีแผนธุรกิจตรงส่วนนี้อย่างไรบ้าง

ตอบ: พูดกันตรงๆ เลยว่า สถานการณ์เกิน 3 เดือน คงจะไม่มีใครบอกได้ ว่าคืออะไร แต่ว่าขอให้เชื่อมั่นว่า คณะกรรมการ และพนักงานทั้งหมด พยายามอย่างเต็มที่ ที่จะทำอย่างไรให้เป็นการ return ให้กับ ผล. ให้ถึงที่สุด แต่ว่าแผนที่เปลี่ยนแปลงตอนนี้ อิงกับสถานการณ์มากกว่า ถ้าเส้นทางไหนที่เราคิดว่าเรากู้มที่จะ หาเรือวิ่ง และเรือวิ่งคุ้มราคาต้นทุน ถ้าพอ เราก็เข้ามาวิ่ง แต่เรื่องจะซื้อนี้ ต้องกรณีพิเศษจริงๆ เราถึงจะซื้อ มิฉะนั้นแล้ว เราก็ไม่รู้เหมือนกันว่าอะไรจะเกิดขึ้น นอกชะจาก โควิด รอบ 2 ที่จะมา trade war ที่จะลงตัวอย่างไร อะไรต่างๆ มันก็เป็น factor สำคัญ และการไหลเวียนสินค้าที่จะเกิดขึ้น ก็เพิ่มขึ้นขึ้นมาหน่อยว่า 3 เสาหลักที่เราใช้ดำเนินงานอยู่ มันมีแต่จะโต โโตมาก โตน้อย ที่นี้ว่าโตแล้ว คนอื่นจะมาร่วมวงกับเรามากน้อยแค่ไหน คนที่มาร่วมวงด้วยสนใจที่จะ เอาจริง เอาจังกัไหน แต่จากประสบการณ์ของผมในวงการเดินเรือ ที่ไหนมีกำไร เขาก็ไป กำไรไม่พอใจ เขาก็ย้ายไปที่อื่น ตอนนี้ก็ลุ้นกันว่า เรือที่จะไป scrap ตอนนี้ที่เข้าคิว เป็น 100 ลำ เมื่อไหร่ที่อินเดียเปิด ราคา scrap ก็คงจะขึ้น พวกนี้เปิด scrap หมด อัตราการต่อเรือใหม่



บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) Regional Container Lines Public Company Limited

ตอนนี้แทบจะไม่ต้องคิด ช่วงเวลาเดียวกัน ก็เนื่องจากว่า การต่อเรือใหม่ ก็ต้องใช้น้ำมันอีกแบบก็ อาจจะเป็น LNG เลิกใช้น้ำมัน เพราะอีก 10 ปี จะ control คาร์บอน แล้ว ฉะนั้น ใครต่อเรือใหม่ ก็คงไม่ใช้น้ำมันชนิดนี้อีกแล้ว อาจเป็น LNG อาจเป็น Ethanol เป็น ไฮโดรเจน ก็ยังไม่รู้เหมือนกัน ฉะนั้นผมก็คิดว่า ถ้าเรือที่เก่าจำนวนหนึ่ง scrap ได้ เรือใหม่ไม่เกิด มองไปข้างหน้า ความหวังของเราค่อนข้างดี

คำถาม: มีแผนจะไป take over หรือ join กับใครหรือไม่

ตอบ: ถ้า join แล้วมีประโยชน์ เราก็คง join ถ้า join แล้วไม่มีประโยชน์ เราก็คงไม่ join อันนี้ก็ไม่น่า แล้วแต่เส้นทางเหมือนกัน การ join นี้ไม่ใช่เราขนข้าว ขนของไปอยู่บ้านเขา เส้นทางใดที่มีประโยชน์ ในการให้การค้า stable เราก็คง join แล้วไม่ดีเราก็คงเลิก

คำถาม: HUB ของเราจะ base อยู่ที่สิงคโปร์ หรือไม่

ตอบ: เมื่อก่อนเรามี SOC เยอะ ตอนนี้เรามี COC มากขึ้นเรื่อยๆ เรากระจาย HUB ส่วนหนึ่งไปอยู่ที่ มาเลเซีย แล้วก็สิงคโปร์ บางส่วนก็ไปฮ่องกง ผมคิดว่าถ้าทุกอย่างเป็นไปได้ เราจะมา HUB ที่ แหลมฉบัง และกระจายกันออกไปว่า ที่ไหนดี เราก็คงไปที่นั่น ถ้ามา HUB ที่แหลมฉบังได้ ต้นทุน เราจะถูกลงเยอะ เพราะที่บ้านเราเองด้วย และเรือเราจะกระจายมากขึ้นเรื่อยๆ ส่วนเรื่อง SOC หลายบริษัท ก็ทำท่าจะอ่อนปวกเปียกแล้ว ก็ไม่รู้จะเป็นอย่างไร ต้องดูกันไป ตอนนี้ตอบอะไรไม่ได้จริงๆ

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ดร.จำลอง อติกุล กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นและปิดการประชุมสามัญ
ผู้ถือหุ้นครั้งที่ 41 ประจำปี 2563 เวลา 12.49 น.

ดร. จำลอง อติกุล
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นางสุพร อำนวยพรรณ
เลขานุการบริษัท