

เลขที่ 2558-024

วันที่ 3 สิงหาคม 2558

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสอง ปี 2558

### ผลประกอบการของบริษัทฯ

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง ปี 2558 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 12.03 ล้านบาทสุทธิ เมื่อเทียบกับไตรมาสสองปี 2557 ที่ขาดทุนสุทธิจำนวน 1.62 ล้านบาทสุทธิ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสอง ปี 2558 อยู่ที่ 5,757 บาทสุทธิ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2557 ที่ 8,687 บาทสุทธิ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยในไตรมาสสอง ปี 2558 อยู่ที่ 4,625 บาทสุทธิ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้เล็กน้อยที่จำนวน 4,600 บาทสุทธิ เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขของไตรมาสสอง ปี 2557 ที่ 4,769 บาทสุทธิ (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือแล้วทั้งสองงวด) สำหรับไตรมาสสอง ปี 2558 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.35 บาท ต่อหุ้น เมื่อเทียบกับขาดทุน 0.05 บาท ต่อหุ้นในไตรมาสสอง ปี 2557

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2558	ไตรมาส 2 ปี 2557
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทสุทธิ)	15,000	16,207
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทสุทธิ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส)	5,575	8,054
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทสุทธิ) (สำหรับเรือขนาดซูปรามกซ์)	6,515	10,882
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นบาทสุทธิ)	4,625	4,769
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านบาทสุทธิ)	1.82	11.20
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ไม่รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและ รวมกำไร/(ขาดทุน) จากการขายเรือ) (หน่วยเป็นล้านบาทสุทธิ)	(10.70)	(1.62)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านบาทสุทธิ)	(12.03)	(1.62)

กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมกำไร/(ขาดทุน) จาก อัตราแลกเปลี่ยนและไม่รวมกำไร/(ขาดทุน) จากการขายเรือ)	(0.31)	(0.05)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.35)	(0.05)

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสอง ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 346 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,123 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 5,575 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 8.8 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 647 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,767 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,515 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.7 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดยในขณะนี้เรือจำนวน 45 ลำในกองเรือของบริษัทฯ โดยมีเรือส่งต่อใหม่อีก 23 ลำมีกำหนดครบมอบในอีก 12 เดือนข้างหน้า (เรืออัตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 22 ลำ และเรือแฮนด์ไฮส์ขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนที่จะขายเรือเก่าในช่วงระยะเวลาเดียวกันด้วย

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 11 สิงหาคม 2558 เวลา 10.10 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2558 ถึงปี 2562) ณ สิ้นไตรมาสสอง ปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10.8 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 167.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
จำนวนวันเดินเรือรวม	17,651	24,275	24,820	24,820	24,820
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,641	2,562	2,555	2,240	2,190
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	15	11	10	9	9
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,548	13,713	13,713	13,849	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.78	35.13	35.04	31.02	30.39

เนื่องจากดัชนี BDI ยังอยู่ในระดับที่ต่ำมาก บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องรอเวลาที่เจ้าผู้กมภ์รายได้โดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวเมื่อดัชนี BDI มีทิศทางขาขึ้น

## การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI

---

ปรากฏการณ์เอลนีโญซึ่งทำลายผลผลิตทางการเกษตรทั่วโลกเป็นปัจจัยอันจะส่งผลกระทบต่อฤดูกาลของการขนส่งทางเรือและทำให้ค่าระวางเรือสูงขึ้น ทำให้ซัพพลายเออร์และผู้นำเข้าต่างๆจะต้องนำเข้าจากประเทศที่ไกลขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ นักพยากรณ์อากาศได้ยืนยันว่าปรากฏการณ์เอลนีโญได้กลับมาอีกครั้งในรอบห้าปีที่ผ่านมา ในระหว่างปรากฏการณ์เอลนีโญรอบก่อนดัชนีค่าระวางเรือต่างๆได้เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน กล่าวคือ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 ช่วงที่มีปรากฏการณ์เอลนีโญนั้น ดัชนี BDI อยู่ที่ระดับ 1,099 จุด และได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 2,998 จุดในเดือนมีนาคม 2553 ก่อนที่ปรากฏการณ์เอลนีโญจะสิ้นสุดลงจากเดือนมีนาคม 2549 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2550 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากที่ระดับ 2,708 จุด มาอยู่ที่ระดับ 4,765 จุด (ข้อมูลจาก Reuters)

อากาศที่ร้อนมากซึ่งเกิดจากปรากฏการณ์เอลนีโญได้ส่งผลให้มีความต้องการใช้ถ่านหินเพิ่มขึ้นในประเทศแถบเอเชียตอนใต้ อุณหภูมิที่สูงขึ้นทำให้มีความต้องการพลังงานมากขึ้นและส่งผลให้พลังงานน้ำลดลง (ข้อมูลจาก Braemar ACM Research)

ดัชนี BDI ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างคาดไม่ถึง ณ ขณะที่ร่างรายงานฉบับนี้ ดัชนี BDI ได้แตะที่ระดับ 1,100 จุด ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดีสำหรับเจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม อุปสงค์ยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นตามดัชนีที่แข็งแกร่งขึ้น แต่อย่างน้อยมีเรือเทกองขนาดระวางรวม 20.5 ล้านตันถูกปลดระวางในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่เกือบจะไม่มี เรือที่มีการสั่งซื้อไปแล้วได้ถูกเลื่อนออกไปเนื่องจากสถานการณ์ทางการเงินของผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ เรือเทกองที่ถูกสั่งซื้อเพื่อส่งมอบในปี 2559 ได้ถูกเปลี่ยนเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และ/หรือ เรือคอนเทนเนอร์ ปัจจัยต่างๆเหล่านี้เป็นตัวช่วยลดความกดดันในความสัมพันธ์ของภาคอุปทาน อันส่งผลให้ปัจจัยเชิงลบต่างๆได้เริ่มหายไปจากตลาด นี่เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาโดยการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ซึ่งส่งผลให้การขยายตัวในเรือขนาดนี้ติดลบ ทรายเท่าที่ปัจจัยต่างๆเหล่านี้ยังคงมีอยู่ เราคงได้เห็นการฟื้นตัวของสภาพตลาด ณ ปัจจุบัน

## การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

---

การคาดการณ์ สำหรับอีก 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงปัจจัยในระดับมหภาคต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลบางส่วนจากแหล่งข้อมูลที่เผยแพร่ต่อสาธารณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

## ประเทศบราซิล

การขนส่งถั่วเหลืองที่เพิ่มขึ้นอย่างมากถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญหลักที่ช่วยให้ตลาดเรือขนาดปานามาแมกซ์ฟีนตัวในแถบทะเลแอตแลนติก ปริมาณการขนส่งถั่วเหลืองต่อเดือนในเดือนมิถุนายนได้เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์โดยมีปริมาณ 9.8 ล้านตัน อันแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มทิศทางการขนส่งของบราซิลที่ขยายตัวขึ้น ความแออัดโดยรวมยังน้อยกว่าปีที่แล้ว แต่ความล่าช้าได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยและในเดือนมิถุนายนปีนี้มีมูลค่าค่าเช่าในการขนส่งมากกว่าปี 2557 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

## ประเทศอินเดีย

แทนที่จะได้เปรียบกับกระทรวงทางรถไฟในเรื่องการแบ่งค่าใช้จ่าย กระทรวงทางถนนจะลงทุนประมาณ 10,000 Crore รูปี ภายในสองปีข้างหน้าเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟและถนนลอดใต้ทางรถไฟ ตามประกาศอย่างเป็นทางการของทั้งสองกระทรวง (ข้อมูลจาก Live Mint)

คาดว่าจำนวนผู้อยู่อาศัยในเมืองของอินเดียจะเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวมามากกว่า 800 ล้านคน ภายในปี 2593 ซึ่งจำนวนมากขนาดนี้เห็นได้แต่เพียงในประเทศจีน หลังจากการเลือกตั้งเมื่อเดือนพฤษภาคมของปีที่แล้ว นายกรัฐมนตรีโมดีได้สัญญาว่าจะสร้าง 100 เมืองอัจฉริยะภายในปี 2565 และโครงการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งใช้เงินลงทุนประมาณ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Reuters)

กระทรวงการคลังของอินเดียได้ผลักดันให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในงบประมาณของประเทศโดยการสร้างถนนเพิ่มอีก 100,000 กิโลเมตรและการสร้างบ้านอีก 6 ล้านหลัง (ภายในปี 2565) ซึ่งจะช่วยให้ความต้องการใช้เหล็กอย่างแน่นนอน (ข้อมูลจาก Business Standard)

คาดว่าอินเดียจะนำเข้าถ่านหินมากกว่า 240 ล้านตันในปี 2558 ซึ่งคาดว่า การนำเข้าส่วนมากจะเกิดขึ้นในช่วงครึ่งปีแรก และชะลอตัวในครึ่งปีหลัง (ข้อมูลจาก Braemar ACM Research)

## ประเทศอินโดนีเซีย

ประธานาธิบดีของอินโดนีเซียอาจถูกกดดันให้ทำตามสัญญาที่ให้ไว้ในการควบคุมปริมาณการนำเข้าข้าว ซึ่งนักวิเคราะห์ได้มองว่าประเทศอาจนำเข้าข้าวมากถึง 1.6 ล้านตันในปีนี้เนื่องจากราคาข้าวที่พุ่งสูงขึ้นภายในประเทศและภัยจากปรากฏการณ์เอลนีโญ (ข้อมูลจาก Reuters)

รัฐบาลของอินโดนีเซียกำลังหาวิธีการทางกฎหมายเพื่อให้มีการอนุญาตการส่งออกแร่อะลูมิเนียมเพื่อช่วยโรงงานหลอมที่เพิ่งเริ่มก่อตั้งใหม่ ตามคำกล่าวของทางการ ในฐานะที่เป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อินโดนีเซียได้พยายามส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งออกแร่อะลูมิเนียมจากอินโดนีเซียได้ลดลงเหลือ 2.1 ล้านตันในปี 2557 จาก 55.6 ล้านตันในปี 2556 ในขณะที่แร่ดังกล่าวมีมูลค่าทางเศรษฐกิจถึง 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Reuters)

## ประเทศจีน

**การนำเข้าถ่านหินในประเทศจีน** สำหรับครั้งแรกของปี 2558 มีปริมาณ 99.87 ล้านตัน ตามข้อมูลของศุลกากรจีน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 199.74 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 291.63 ล้านตันในปี 2557 ซึ่งแสดงว่าแนวโน้มในการชะลอตัวของการนำเข้าถ่านหินได้เริ่มขึ้นเมื่อปีที่แล้ว

**การนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีน** สำหรับครั้งแรกของปี 2558 ได้ลดลงเล็กน้อยเป็น 453.11 ล้านตัน (457.37 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2557) ตามข้อมูลของศุลกากรจีน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 906.22 ล้านตัน ซึ่งลดลงเล็กน้อยหากเทียบกับตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 933.11 ล้านตัน

**การผลิตเหล็กในจีน** สำหรับครั้งแรกของปี 2558 มีปริมาณ 407.83 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 815.65 ล้านตัน เมื่อเทียบกับตัวเลขของปี 2557 ที่ 813.30 ล้านตัน ซึ่งเป็นเครื่องแสดงถึงแนวโน้มการขยายตัวเล็กน้อยในการนำเข้าถ่านหิน

**การส่งออกเหล็กของจีน** สำหรับครั้งแรกของปี 2558 มีปริมาณ 52.41 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 104.82 ล้านตัน เมื่อเทียบกับตัวเลขของปี 2557 ที่ 93.79 ล้านตัน ซึ่งแสดงถึงแนวโน้มการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนอันส่งผลให้เกิดการส่งออกเหล็กจำนวนมากขึ้น

ตลาดเรือเทกองได้รับประโยชน์จากการเติบโตของตัวเลขจีดีพี การพึ่งพิงการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนจากบราซิลและออสเตรเลียอย่างมากทำให้ตลาดเรือเทกองในปัจจุบันมีความเสี่ยงจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีน การผลิตเหล็กของจีนได้ลดลงเนื่องจากจีนได้เปลี่ยนจากการมุ่งเน้นเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและการส่งออกไปเป็นการบริโภคภายในประเทศและการบริการในขณะเดียวกัน ความต้องการไฟฟ้าจากพลังงานถ่านหินได้ลดลงเนื่องจากการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่บนแม่น้ำของจีนและโรงงานไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ ปริมาณเรือที่มากเกินความต้องการยังคงเห็นในเรือขนาดเคปไซส์ซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 16 การปลดระวางเรือจำนวนมากตั้งแต่ต้นปี และการแก้ไขสัญญาส่งต่อเรือจากการส่งต่อเรือเทกองเป็นการส่งต่อเรือบรรทุกน้ำมัน ได้แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวแต่คาดว่าจะคงต้องใช้เวลา (ข้อมูลจาก Braemar ACM Research)

จีนมุ่งเน้นที่จะลดการบริโภคถ่านหินลงมากกว่า 80 ล้านตันภายในปี 2560 และมากกว่า 160 ล้านตันภายในปี 2563 การบริโภคถ่านหินในจีนซึ่งอยู่ที่ประมาณ 3.7 พันล้านตันต่อปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66 ของความต้องการพลังงานของประเทศ นอกจากถ่านหินจะก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกแล้ว ยังเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดควันพิษซึ่งปกคลุมเมืองใหญ่ เช่น ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ (ข้อมูลจาก Reuters)

ในเดือนมิถุนายน จีนนำเข้าถ่านหินปริมาณ 16.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.5 จากเดือนพฤษภาคม การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานน้ำลดลงส่งผลให้มีความต้องการถ่านหินมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังถือว่าเป็นปริมาณที่น้อยกว่าเดือนมิถุนายน 2557 ร้อยละ 34 ปริมาณการนำเข้าถ่านหินในครั้งแรกของปี 2558 อยู่ที่ 99.9 ล้านตัน น้อยกว่าครั้งแรกของปี 2557 ร้อยละ 38 (ข้อมูลจาก Braemar ACM Research)

คาดว่าจีนซึ่งเป็นผู้บริโภคถั่วเหลืองรายใหญ่ของโลกจะนำเข้าถั่วเหลืองมากถึง 77 ล้านตันในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 จากปีก่อน คาดว่าการผลิตถั่วเหลืองในจีนซึ่งจะเริ่มเดือนตุลาคมจะลดลงร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปีที่แล้วอยู่ที่ 11 ล้านตัน เกษตรกรชาวจีนได้ลดขนาดพื้นที่สำหรับเพาะปลูกถั่วเหลืองลงและเปลี่ยนเป็นเพาะปลูกข้าวโพดและข้าวแทน จีนนำเข้าถั่วเหลืองมากกว่าร้อยละ 60 ของการค้าขายเมล็ดถั่วเหลืองของโลกจากบราซิล สหรัฐอเมริกา และอาร์เจนตินา ความต้องการเนื้อสัตว์ที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้มีการนำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตอาหารสัตว์และน้ำมันสำหรับปรุงอาหาร (ข้อมูลจาก Reuters)

จีนซึ่งเป็นประเทศนำเข้าข้าวฟ่างรายใหญ่ของโลกอาจนำเข้าข้าวฟ่างมากกว่า 9 ล้านตันในปี 2557/2558 ซึ่งเป็นปริมาณมีมากเป็นประวัติการณ์และมากกว่าปีก่อนหน้าถึงเท่าตัว (ข้อมูลจาก Reuters)

ในเดือนเมษายน จีนนำเข้าแร่เหล็กและแร่อะลูมิเนียมรวม 7.8 ล้านตัน ซึ่งน้อยกว่าตัวเลขการนำเข้าแร่ทั้งสองในเดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคมของปีที่แล้วแต่มากกว่าตัวเลขการนำเข้าของทั้งสองแร่ในเดือนเมษายน 2557 ถึงเท่าตัว แร่เหล็กเกือบทั้งหมดมาจากฟิลิปปินส์และมาเลเซียซึ่งได้แซงหน้าออสเตรเลียขึ้นเป็นผู้ส่งออกแร่อะลูมิเนียมหลักให้แก่จีนที่ปริมาณมากกว่า 2 ล้านตันเมื่อเทียบกับปริมาณ 1.6 ล้านตันจากออสเตรเลีย ตัวเลขเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าแร่ทั้งสองที่จีนเก็บสะสมไว้ในคลังได้เริ่มหมดลง ซึ่งจะช่วยให้มีการนำเข้ามากขึ้นในช่วงอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า สิ่งที่น่าสนใจอีกเรื่องหนึ่งคือ บราซิลส่งออกแร่ทั้งสองเหล่านี้ปริมาณ 160,000 ตันให้แก่จีนเมื่อเดือนมีนาคม และ 230,000 ตันในเดือนเมษายนปีนี้ แต่ในปี 2556 และปี 2557 บราซิลส่งออกปริมาณ 0.7 ล้านตันและ 0.6 ล้านตัน ตามลำดับ (ข้อมูลจาก Arrow Research)

เมื่อสิ้นเดือนพฤษภาคม คณะกรรมการปฏิรูปและพัฒนาแห่งชาติของจีนได้ประกาศโครงการก่อสร้าง 1,043 โครงการซึ่งจะใช้เงินทุนประมาณ 2 ล้านล้านหยวน (322 พันล้านเหรียญสหรัฐ) รัฐบาลจีนต้องการให้ภาคเอกชนช่วยออกเงินทุน ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ การจัดหาแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชนมีวิธีการที่แตกต่างจากการจัดหาแหล่งเงินทุนจากรัฐซึ่งเห็นในอดีต ยังคงจะต้องรอดูว่าจีนจะสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนมหาศาลเพื่อก่อสร้างโครงการเหล่านี้ได้หรือไม่ อย่างไรก็ตาม ไม่ควรมองข้ามแผนการที่ได้ประกาศไปเมื่อสัปดาห์ก่อนนี้ เมื่อสองสัปดาห์ที่ผ่าน รัฐบาลจีนได้ประกาศโครงการสร้างทางรถไฟและรถไฟใต้ดินมูลค่า 250 พันล้านหยวน (40 พันล้านเหรียญสหรัฐ) (ข้อมูลจาก COSCO Steel & Coal Newsletter)

จีนนำเข้าแร่อะลูมิเนียมปริมาณ 4.7 ล้านตันในเดือนเมษายน โดยมาจากมาเลเซียปริมาณ 2.1 ล้านตันซึ่งแซงหน้าออสเตรเลียขึ้นเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ให้แก่จีน แร่อะลูมิเนียมซึ่งมีราคาถูกจากทั้งสองแหล่ง (แร่อะลูมิเนียมจากมาเลเซียมีราคาถูกกว่าออสเตรเลีย 10-11 เหรียญสหรัฐต่อตัน) และค่าระวางที่ตกต่ำส่งผลมีความต้องการแร่ดังกล่าวจากมาเลเซียมากขึ้น การนำเข้าแร่อะลูมิเนียมจากมาเลเซียได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากที่แทบจะไม่มีเลยในปีก่อนและช่วยทดแทนการนำเข้าบางส่วนจากอินโดนีเซียเนื่องจากการห้ามการส่งออก (ข้อมูลจาก Braemar ACM Research)

จีนกำลังทำแผนระยะห้าปีฉบับที่ 13 แล้วเสร็จ โดยจะเปลี่ยนจากการมุ่งเน้นจากการค้าขายกับประเทศพัฒนาต่างๆซึ่งมีเศรษฐกิจที่ชะลอตัว เป็นเป้าหมายระยะยาวในการรักษาการเติบโตของตัวเลขจีดีพีของประเทศที่ร้อยละ 7 โดยจีนจะมุ่งเน้นที่จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของทวีปเอเชีย ถนนสายไหม (Silk Road) ซึ่งได้คืบหน้าไปมากโดยมีธนาคาร Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ของจีนซึ่งได้ก่อตั้งอย่างเป็นทางการในปีนี้เป็นแหล่งเงินทุนหลักโดยจะปล่อยกู้ประมาณ 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในอีก 30 ปีข้างหน้า (ข้อมูลจากบทความใน GoldMoney's Head of Research, Alasdair Macleod)

การส่งออกเหล็กจากจีนอยู่ที่ปริมาณ 10.3 ล้านตันในเดือนมกราคม และปริมาณการขนส่งในช่วงห้าเดือนแรกของปีมากกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปี 2557 ร้อยละ 28 โดยจีนส่งออกเหล็กมากกว่าปริมาณที่ประเทศอื่นๆผลิตได้ จากข้อมูลของสมาคมเหล็กโลก (World Steel Association) เหล็กที่ผลิตออกมามากเกินอาจถูกใช้ในโครงการต่างๆในการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อให้เกิดความทวีปยุโรป การลงทุนในทางรถไฟ ท่อส่ง และ โรงงานไฟฟ้าอาจส่งผลให้มีความต้องการใช้เหล็กปริมาณ 272 ล้านตันจนถึงปี 2563 (ข้อมูลจาก Bloomberg)

## การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

---

Ben Trimmel จาก Clarksons Research ได้ระบุ “รายได้ของผู้ประกอบการเรือเทกองในช่วงครึ่งแรกของปี 2558 จะอยู่ในระดับที่ต่ำที่สุดในทศวรรษสืบเนื่องจากการเติบโตอย่างจำกัดและการที่มีเรือจำนวนมากเกิน” (ข้อมูลจาก TradeWinds)

การปลดระวางที่สำคัญจะเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยให้การเติบโตของกองเรือโลกไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้น เดือนเมษายนมีการส่งมอบเรือ 51 ลำ (เรือขนาดแคปไซส์จำนวน 5 ลำ เรือขนาดโพสท์ปานาแมกซ์จำนวน 2 ลำ เรือขนาดปานาแมกซ์จำนวน 13 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 14 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 17 ลำ) ซึ่งสอดคล้องกับตัวเลขการปลดระวางเรือจำนวน 50 ลำ (เรือขนาดแคปไซส์จำนวน 12 ลำ เรือขนาดโพสท์ปานาแมกซ์จำนวน 1 ลำ เรือขนาดปานาแมกซ์จำนวน 10 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 19 ลำ) ส่งผลให้การขยายตัวของกองเรือโลกติดลบครั้งแรกตั้งแต่ปี 2545 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

อายุของเรือเทกองที่ถูกปลดระวางนั้นน่าสนใจอย่างมาก ในครั้งแรกของปี 2558 อายุเฉลี่ยของเรือเทกองที่ถูกปลดระวางลดลงเป็น 24.9 ปี จาก 27.2 ปีในปี 2557 อายุเฉลี่ยของเรือขนาดแคปไซส์ที่ถูกปลดระวางลดลงเป็น 20.7 ปี การรีไซเคิลเรืออายุน้อยมีสาเหตุมากจากรายได้ที่ตกต่ำและอายุกองเรือ โดยปัจจุบันนี้ ร้อยละ 79 ของเรือเทกองมีอายุน้อยกว่า 15 ปีเมื่อเทียบกับประมาณร้อยละ 50 เมื่อสิบปีก่อน (ข้อมูลจาก Clarksons Research)

การสั่งต่อเรือเทกองในปี 2558 ได้ลดลง 7 ล้านเดทเวทตัน ตั้งแต่เดือนมกราคมและ 3 ล้านเดทเวทตันถูกยกเลิกและ 4 ล้านเดทเวทตันถูกเลื่อนการส่งมอบออกไปเป็นปี 2559 โดยอีก 4 ล้านเดทเวทตันถูกยกเลิกการสั่งต่อและมากกว่า 3 ล้านเดทเวทตันถูกเปลี่ยน

จากการสั่งต่อเรือเทกองเป็นการสั่งต่อเรือบรรทุกน้ำมัน การสั่งต่อใหม่สำหรับปีนี้ (96 ลำ 7 ล้านเดทเวทตัน) ดังนั้น ปริมาณการสั่งต่อเรือเทกองน่าจะเริ่มลดลง ในช่วงห้าเดือนแรกของปี 2558 มีเรือเทกองจำนวน 302 ลำถูกส่งมอบและจำนวน 256 ลำถูกปลดระวาง ดังนั้น การขยายตัวของกองเรืออยู่ที่ 46 ลำ คิดเป็น 4.6 ล้านเดทเวทตัน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองได้เริ่มแสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจ โดยเริ่มต้นปี 2558 ที่ 770.34 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 777.04 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นไตรมาสแรก คิดเป็นการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 0.87 ซึ่งอีกร้อยละ 7.0 (53.96 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2558 และอีกร้อยละ 8.73 (67.23 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2559 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 40 ของการส่งมอบเหล่านี้ และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 36 ล้านเดทเวทตันต่อปี ยังคงมีกองเรือเพิ่มขึ้นสุทธิประมาณร้อยละ 3.03 (793.67 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2558 และจะเพิ่มขึ้นสุทธิอีกร้อยละ 2.18 (810.96 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2559 แสดงให้เห็นว่ากองเรือจะยังคงขยายตัวต่อไปแม้เพียงเล็กน้อยก็ตามเมื่อเทียบกับที่ผ่านมา

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

---

นายกาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ