

เลขที่ 2559-033

วันที่ 1 สิงหาคม 2559

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสอง ปี 2559

ผลประกอบการของบริษัทฯ

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง ปี 2559 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 13.48 ล้านบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ เมื่อเทียบกับไตรมาสสองปี 2558 ที่ขาดทุนสุทธิจำนวน 12.03 ล้านบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสอง ปี 2559 อยู่ที่ 6,293 บาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2558 ที่ 5,757 บาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยในไตรมาสสอง ปี 2559 อยู่ที่ 4,529 บาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่จำนวน 4,600 บาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ และต่ำกว่าตัวเลขของไตรมาสสอง ปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 4,625 บาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือแล้วทั้งสองงวด) สำหรับไตรมาสสองปี 2559 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.30 บาท ต่อหุ้น เมื่อเทียบกับขาดทุน 0.35 บาท ต่อหุ้น ในไตรมาสสองปี 2558

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2558	ไตรมาส 2 ปี 2559
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ)	15,000	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ)	5,757	6,293
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮลด์)	5,575	6,752
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	6,515	5,571
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ)	4,625	4,529
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านบาทหรือสุทธิกำไรสุทธิ)	1.82	3.94

กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(10.70)	(9.75)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(12.03)	(13.48)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หลังจากปรับปรุงจำนวนหุ้น) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ)	(0.23)	(0.22)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.35)	(0.30)

ข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 10 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 10 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำที่ยกเลิกไปจากจำนวน 10 ลำ ทั้งนี้ มีสัญญาสั่งต่อเรืออีก 2 ลำ ได้ถูกยกเลิกตามคำกล่าวอ้างของทางผู้ต่อเรือ Sainty Marine ซึ่งบริษัทฯ ได้คัดค้านการยกเลิกสัญญาทั้ง 2 ลำดังกล่าว ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ลำซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการสำหรับเรือทั้ง 2 ลำดังกล่าวภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสอง ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 333 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 4,791 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,752 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 40.9 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 554 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,795 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 5,571 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.9 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดยในขณะนี้เรามีเรือจำนวน 41 ลำในกองเรือของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2559 โดยมีเรือสั่งต่อใหม่อัตรามาแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน อีกจำนวน 2 ลำที่จะมีกำหนดรับมอบภายในปี 2559 และเรืออัตรามาแมกซ์ใหม่ล่าสุด จำนวน 1 ลำที่มีกำหนดรับมอบในต้นปี 2561 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 7 ลำไปแล้วในปี 2559 จนถึงปัจจุบัน และยังมีแผนที่จะขายเรือเก่าอีก 5 ลำ ในระหว่างปี 2559 และปี 2560

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 11 สิงหาคม 2559 เวลา 15.20 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2559 ถึง ปี 2563) ณ สิ้นไตรมาสสอง ปี 2559 เหลืออยู่ที่ร้อยละ 14.4 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 162 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,590	16,060	16,416	16,425	16,470
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,562	2,555	2,240	2,190	2,196
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	16	16	14	13	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,713	13,713	13,849	13,875	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.1	35.0	31.0	30.4	30.5

เนื่องจากดัชนี BDI ในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ต่ำมาก บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องรอเวลาที่จะเข้าผูกมัดรายได้โดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวเมื่อดัชนี BDI มีทิศทางขาขึ้น

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI

ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นจากระดับที่ต่ำมากที่สุดที่ 290 จุดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ มาอยู่ที่ระดับ ที่มากกว่า 700 จุดเมื่อสิ้นเดือนกรกฎาคม ถึงแม้ว่าดัชนีจะอยู่ในระดับนี้ (ที่ดูเหมือนว่าจะสูง) ก็ตาม แต่เป็นการยากที่เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะสามารถหลีกเลี่ยงกระแสเงินสดติดลบได้เว้นเสียแต่เจ้าของเรือที่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือให้อยู่ในระดับที่ต่ำมากที่สุด ดัชนี BDI ในระดับนี้ ไม่มีเจ้าของเรือรายใดที่สามารถหาเงินสดมาจ่ายดอกเบี้ยและจ่ายหนี้เงินกู้ตามสัญญาเงินกู้มีหลักประกันต่างๆ ได้อย่างแน่นอน แม้ว่าอุปสงค์จะฟื้นตัวจากที่เห็นได้จากตัวเลขอุปสงค์ของเงินในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ แต่ก็ไม่ได้ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม มีเรือเทกองขนาดระวางรวม 22.74 ล้านเดเวทตันถูกปลดระวางในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ เมื่อเทียบกับขนาดระวางรวม 20.5 ล้านเดเวทตันที่ถูกปลดระวางในช่วงครึ่งแรกของปีที่แล้ว ขณะนี้ แทบไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่ เรือที่มีการสั่งต่อไปแล้วได้ถูกเลื่อนออกไปเนื่องจากสถานการณ์ทางการเงินของผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ เรือเทกองที่ถูกสั่งต่อเพื่อส่งมอบในปี 2559 ได้ถูกเปลี่ยนเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และ/หรือ เรือคอนเทนเนอร์ บัญชีต่างๆ เหล่านี้เป็นตัวช่วยลดความกดดันในความสัมพันธ์ของภาคอุปทาน อันส่งผลให้บัญชีเชิงลบต่างๆ ได้เริ่มหายไปจากตลาดและดัชนี BDI ได้ค่อยๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาจนถึงระดับปัจจุบัน เป็นที่น่าเสียดายที่การปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลงจนถึงสิ้นไตรมาสสอง ส่งผลให้การขยายตัวของเรืออยู่ที่ร้อยละ 0.84 หรือปริมาณ 6.51 ล้านเดเวทตันในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ เมื่อเทียบกับการคาดการณ์ว่ากองเรือจะติดลบเมื่อคำนึงจากตัวเลขการปลดระวางเรือในไตรมาสแรกของปี หากตัวเลขการปลดระวางเรือไม่เพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ ดัชนี BDI จะเริ่มปรับตัวลดลงจากระดับปัจจุบันและเราอาจจะต้องเผชิญภาวะที่ค่าระวางต่ำเป็นประวัติการณ์เช่นเดียวกับเมื่อเดือนกุมภาพันธ์

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

การคาดการณ์ สำหรับอีก 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงปัจจัยในระดับมหภาคต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลบางส่วนจากแหล่งข้อมูลที่เผยแพร่ต่อสาธารณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

ประเทศจีน

การนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีนในช่วงครึ่งแรกของปี 2559 มีปริมาณ 493.7 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ตามข้อมูลของศุลกากรจีน (ข้อมูลจาก Reuters)

การผลิตเหล็กในจีนในช่วงหกเดือนแรกของปี 2559 มีปริมาณ 401.1 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จีนมีแผนที่จะลดกำลังการผลิตเหล็กลงประมาณ 45 ล้านตัน ในปีนี้ โดยจีนได้ให้คำมั่นในการที่จะจัดการกับปัญหาราคาเหล็กซึ่งตกต่ำเห็นได้จากในอุตสาหกรรมหลักต่างๆ และกล่าวว่าจะทำให้กำลังการผลิตเหล็กอยู่ที่ระดับ 100-150 ล้านตันภายในสามถึงห้าปีข้างหน้า (ข้อมูลจาก Cosco China Steel & Coal Newsletter)

การส่งออกเหล็กของจีนในครึ่งแรกของปี 2559 ขยายตัวร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ปริมาณ 57.12 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Reuters)

การนำเข้าถ่านหินของจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบปีที่ผ่านมานี้เนื่องจากปริมาณการผลิตถ่านหินภายในประเทศได้ลดลงส่งผลให้มีการซื้อถ่านหินจากต่างประเทศมากขึ้น ตามข้อมูลของศุลกากรจีน ทั้งนี้ ปริมาณการนำเข้าถ่านหินในช่วงหกเดือนแรกของปี 2559 ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 มาอยู่ที่ 108 ล้านตัน เมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมานี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg)

จีนจุดพบถ่านหินดิบปริมาณรวม 1,627.64 ล้านตัน ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2559 ซึ่งลดลงร้อยละ 9.7 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ตามข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (ข้อมูลจาก Platts)

จีนเป็นผู้ผลิตถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลก เมื่อต้นปี ทางกรจีนได้ประกาศแผนลดกำลังการผลิตถ่านหินลงเพื่อลดมลพิษซึ่งกำลังส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจของชาวเมืองต่างๆ และปิดบริษัทที่ประสบปัญหาต่างๆ ในอุตสาหกรรมถ่านหิน รวมถึงลด

กำลังการผลิตถ่านหินในประเทศลง 500 ล้านตันและอีก 500 ล้านตันภายในสามถึงห้าปีข้างหน้า ถ่านหินที่ผลิตได้จะมีปริมาณลดลง 280 ล้านตันในปีนี้ ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 7.5 ของถ่านหินปริมาณ 3.75 พันล้านตันซึ่งจีนผลิตได้ในปี 2558 ตามข้อมูลของบริษัท BP การบริโภคถ่านหินของจีนจะอยู่ที่ประมาณ 4.3 พันล้านตันภายในปี 2563 เนื่องจากรัฐบาลจีนผลักดันการเติบโตการบริโภคถ่านหินที่สะอาดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แม้ว่าเศรษฐกิจในประเทศกำลังชะลอตัวก็ตาม (ข้อมูลจาก Bloomberg และ Cosco China Steel & Coal Newsletter)

จีนเป็นผู้นำเข้าแร่อะลูมิเนียมรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยมีปริมาณมากถึงสองในสามของตัวเลขการนำเข้าแร่ที่รอบโลก ปริมาณแร่อะลูมิเนียมที่นำเข้าในจีนเพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าตัวในระหว่างปี 2551 ถึงปี 2556 โดยมาสุดถึงปริมาณ 71 ล้านตัน ในปี 2556 จากนั้นตัวเลขการนำเข้าแร่อะลูมิเนียมได้ลดลงร้อยละ 50 ในปี 2557 มาอยู่ที่ 36 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 จีนได้นำเข้าแร่อะลูมิเนียมเพิ่มขึ้นร้อยละ 56 หรือคิดเป็นปริมาณ 56 ล้านตัน โดยมาจากออสเตรเลีย ในช่วงห้าเดือนแรกของปี 2559 จีนนำเข้าแร่อะลูมิเนียมปริมาณ 21.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สืบเนื่องจากค่าระวางเรือที่ต่ำและปริมาณส่งออกแร่อะลูมิเนียมจากประเทศมาเลเซียที่มีอยู่จำกัด ทำให้คาดว่าจะมีการนำเข้าแร่ดังกล่าวจากประเทศจีนและประเทศบราซิลมากขึ้น (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

กระทรวงการเกษตรของสหรัฐอเมริกาได้คาดว่า การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนจะเพิ่มขึ้นปริมาณ 4 ล้านตัน ในปี 2559 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยในระยะยาวคาดว่า การนำเข้าถั่วเหลืองจะขยายตัวจาก 83 ล้านตันในปี 2559 เป็น 109.5 ล้านตันในปี 2568 - ปี 2569 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

Brexit ได้ส่งผลกระทบต่อรัฐบาลจีนต้องใช้ความพยายามมากขึ้นในการกระตุ้นเศรษฐกิจของตน เนื่องจากกลัวว่าจะสูญเสียสหภาพยุโรป ซึ่งถือเป็นคู่ค้ารายใหญ่อันดับที่สองของจีน ทั้งนี้ มีการอนุมัติแผนการลงทุนสำหรับทางรถไฟในภาคตะวันตกของจีนเมื่อสิ้นเดือนมิถุนายน ซึ่งเชื่อว่าเป็นส่วนหนึ่งของแผนที่ใช้งบประมาณ 5 ล้านล้านหยวน นอกจากนี้ ยังมีแผนที่ต้องใช้งบประมาณ 4 ล้านล้านหยวนที่จีนได้ริเริ่มในปี 2551 สามเดือนหลังจากวิกฤติทางการเงิน (ข้อมูลจาก TradeWinds)

นายกรัฐมนตรี Li Keqiang ได้ให้คำมั่น เมื่อตอนเปิด Annual Meeting of New Champions ครั้งที่ 10 ในงาน World Economic Forum ว่าภาวะกดดันทางเศรษฐกิจที่เรื้อรังจะไม่ทำให้ตัวเลขทางเศรษฐกิจของจีนพลาดจากเป้าที่ตั้งไว้ แม้ว่าเศรษฐกิจรอบโลกตั้งแต่ช่วงวิกฤตเมื่อแปดปีที่แล้วยังคงไม่ฟื้นตัว ประกอบกับความผันผวนและความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจมีมากขึ้น จีนจะยังคงรักษาความมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจได้โดยการปฏิรูปเชิงโครงสร้างและการส่งเสริมนวัตกรรมและปัจจัยขับเคลื่อนการพัฒนาในรูปแบบใหม่ๆ

เส้นทางสายไหม (One Belt One Road หรือ OBOR) เป็นแผนการเชิงนโยบายซึ่งเป็นวิสัยทัศน์ที่ต้องใช้ความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ครอบคลุมพื้นที่เป็นวงกว้าง และเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของหลากหลายประเทศ โดยแผนการนี้ริเริ่มโดยประธานาธิบดี Xi Jinping ของจีนเมื่อเดือนกันยายน 2556 ครอบคลุม 65 ประเทศใน 3 ทวีป รวมประชากร 4.4 พันล้านคน โดยคาด

ว่าใช้เงินลงทุนประมาณ 1.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งคิดเป็น 12 เท่าของแผนมาร์แชลล์ (Marshall Plan) หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งใช้งบประมาณรวมถึง 1.2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ โดยประมาณ (ตามมูลค่าในปัจจุบัน) ทั้งนี้ ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ OBOR อันจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจจีนอย่างมาก และจะส่งผลทางอ้อมต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกอง มีดังต่อไปนี้

- จีนจะใช้ประมาณร้อยละ 30 ของกำลังการผลิตเหล็กเพื่อผลิตเหล็กด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดของโลกสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในแผนการ OBOR
- แผนการนี้จะทำให้มีการผลิตถ่านหิน โถกซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตเหล็กซึ่งขณะนี้มีความต้องการและราคาถูกเช่นเดียวกับเหล็กด้วยต้นทุนที่ต่ำมาก
- โรงงานผลิตซีเมนต์ซึ่งมีกำลังการผลิตมากถึงประมาณร้อยละ 40 จะสามารถผลิตซีเมนต์ราคาถูกได้
- แผนการนี้จะก่อให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมผลิตเหล็กและซีเมนต์
- จีนจะสามารถโยกย้ายจากแรงงานค่าแรงสูงและอสังหาริมทรัพย์ราคาสูงในภาคใต้และภาคตะวันออกของประเทศไปเป็นภาคตะวันตกซึ่งมีแรงงานมากมายซึ่งค่าแรงต่ำและที่ดินก็ราคาไม่สูง ดังนั้น แผนการนี้จะช่วยอุตสาหกรรมต่างๆที่ใช้แรงงานจำนวนมาก อันจะส่งผลเชื่อมโยงไปถึงโครงการ โครงสร้างพื้นฐาน ไปจนถึงตลาดการส่งออกและนำเข้า
- แผนการนี้จะช่วยให้จีนเปลี่ยนเป็นเศรษฐกิจเป็นเน้นการบริการและการบริ โภคเป็นหลักจากเดิมที่เน้นการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก
- ปัจจัยต่างๆที่กล่าวข้างต้นจะช่วยส่งเสริมให้มีอุปสงค์ในเรือขนส่งเทกองมากขึ้น

รัฐประหารในตุรกีกับผลกระทบ (ที่ไม่มีผลกระทบ)

ตุรกีเป็นตลาดเรือเทกองหลักที่สำคัญในแง่ของการผลิตเหล็กและการนำเข้าเศษเหล็ก ถ่านหิน และแร่เหล็ก ในระหว่างปี 2558 ตุรกีได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 33.98 ล้านตันซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 267.7 เมื่อเทียบกับปี 2557 การนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.2 จากปริมาณ 8.54 ล้านตันในปี 2557 มาเป็นปริมาณ 10.01 ล้านตันในปีต่อมา ปัจจัยหลักเนื่องมาจากช่องแคบ Bosphorus ของตุรกีนั้นเป็นเส้นทางหลักสำหรับการขนส่งสินค้าทุกประเภทในแถบทะเลดำ ซึ่งมีเรือจำนวนประมาณ 48,000 ลำแล่นผ่านต่อปี รัฐประหารในตุรกีเกือบไม่สร้างผลกระทบต่อการค้าขายระหว่างช่องแคบตุรกีในระหว่างที่มีการทำรัฐประหาร แต่ทุกอย่างได้กลับคืนสู่สภาพเดิมอย่างรวดเร็ว (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

สหรัฐอเมริกา

ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบได้กลายเป็นปัญหาใหญ่ระดับชาติในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ โดยมีบริษัทน้ำมันและก๊าซจำนวน 59 รายล้มละลายหลังจากการขึ้นแผนคุ้มครองเจ้าหน้าที่ของบริษัท Midstates Petroleum และบริษัท Ultra Petroleum ในช่วงต้นเดือนพฤษภาคม 2559 โดยบริษัทน้ำมันและก๊าซต่างๆในสหรัฐฯ ได้ขายหนี้ประมาณ 350.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในระหว่างปี 2553 ถึงปี 2557 ซึ่งเป็นช่วงขาขึ้นของธุรกิจน้ำมันและก๊าซ และมีการออกหุ้นกู้เกรดต่ำกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นกู้ที่ออกมาทั้งหมด จากข้อมูลของ Thomson Reuters (ข้อมูลจาก Maritime Executive)

สหรัฐฯ จะขาดเงินทุนจำนวน 1.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจำเป็นสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานในอีกสิบปีข้างหน้า ซึ่งเงินทุนที่ขาดนี้อาจก่อให้เกิดการจ้างงาน 2.5 ล้านงานและตัวเลขจีดีพี 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากรายงานของ American Society of Civil Engineers (ASCE) สหรัฐฯจำเป็นต้องใช้เงินทุนจำนวน 3.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในการดูแลรักษาท่าเรือ ทางด่วน สะพาน รถไฟ ระบบน้ำประปา และระบบไฟฟ้า แต่มีเงินทุนเพียงแค่ 1.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จำนวนเงินส่วนที่ขาดอาจเพิ่มขึ้นเป็น 5.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในปี 2583 หากปราศจากแหล่งเงินทุนใหม่ๆ (ข้อมูลจาก Maritime Executive)

ประเทศอินเดีย

Sagamala แผนการการพัฒนาท่าเรือของอินเดีย เป็นแผนการปรับปรุงท่าเรือในประเทศให้ทันสมัยซึ่งจะส่งผลให้มีการขนส่งสินค้าเข้าออกท่าเรือได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และประหยัดค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ เส้นทางสุดท้ายซึ่งมีระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งเชื่อมโยงท่าเรือในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมกับเขตพื้นที่การผลิต เช่น เหมืองแร่ และแหล่งบริโภคต่างๆ โดยทั่วไปนั้น เป็นเส้นทางที่ไม่มีคุณภาพหรือไม่ก็ขาดหายไป โดยโครงการดังกล่าวคาดว่าจะใช้งบประมาณระหว่าง 10 – 11 พันล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการปรับปรุงท่าเรือในอีก 5 ปีข้างหน้าและอีก 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือมากกว่าสำหรับการสร้างจุดเชื่อมต่อท่าเรือกับทางรถไฟเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือต่างๆ (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลกได้แสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจ โดยเริ่มต้นปี 2559 ที่ 771.90 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 778.41 ล้านเดทเวทตันก่อนจบครั้งแรกของปี 2559 ซึ่งทำให้การเติบโตของกองเรือสุทธิอยู่ที่ ร้อยละ 0.84 ซึ่งอีกร้อยละ 7.2 (55.46 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2559 และอีกร้อยละ 4.4 (33.63 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2560 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 50 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2558 อัตราการส่งมอบล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 46.03) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นถึง 45.73 ล้านเดทเวทตันต่อปี (คำนวณตัวเลขทั้งปีโดยอ้างอิงจากตัวเลขการปลดระวางเรือในครั้งแรกของปี 2559 ที่ 22.74 ล้านเดทเวทตัน) กองเรือสุทธิจะเพิ่มขึ้นอยู่ที่ ร้อยละ 1.46 (783.15 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2559 และกองเรือจะติดลบที่ร้อยละ 1.92 (768.10 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2560

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคุณฐ วาเดียม
กรรมการบริหาร