

เลขที่ 2559-042

วันที่ 3 พฤศจิกายน 2559

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2559

ผลประกอบการของบริษัทฯ

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสสาม ปี 2559 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 24.75 ล้านบาทหรือดอลลาร์สหรัฐ จากจำนวนเรือโดยเฉลี่ย 39 ลำในไตรมาสนี้ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสาม ปี 2559 อยู่ที่ 6,955 เหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยในไตรมาสนี้ อยู่ที่ 4,455 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐ บริษัทฯ ขาดทุน 0.55 บาท ต่อหุ้นสำหรับไตรมาสสาม ปี 2559

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2558	ไตรมาส 3 ปี 2559
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,000	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	7,282	6,955
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์)	7,009	7,325
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	7,601	6,636
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,628	4,455
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	7.71	6.30
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ)	(5.04)	(7.16)
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(4.90)	(24.75)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ)	(0.12)	(0.16)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.11)	(0.55)

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดย ณ สิ้นไตรมาสนี้ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือของบริษัทฯ โดยมีกำหนดรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ขนาดอัลตราแมกซ์จากผู้ต่อเรือ Sanfu อีกจำนวน 2 ลำก่อนสิ้นไตรมาสแรกของปี 2561 บริษัทฯ ยังมีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 2 ลำ ในอนาคตอันใกล้นี้ ซึ่งจะช่วยให้แผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ เสร็จสมบูรณ์

ข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 12 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ลำ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาสั่งต่อเรือคงเหลือกับผู้ต่อเรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 11 ลำซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

การแข่งขันในตลาด ในช่วงไตรมาสสาม ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI) อยู่ที่ระดับ 399 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,792 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 7,325 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 26.47 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 676 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,064 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,636 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 6.06 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลประกอบการไตรมาสสาม ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2559 เวลา 10.10 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสาม สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น การทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวได้ถูกจองล่วงหน้าไว้แล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่า การทำสัญญาเช่าเรือ ณ ปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16.2 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 162.05 ล้านดอลลาร์

ปี	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
จำนวนวันเดินเรือรวม	14,819	13,870	14,226	14,235	14,274
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,562	2,555	2,240	2,190	2,196
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17	18	16	15	15

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,713	13,713	13,849	13,875	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.13	35.04	31.02	30.39	30.47

บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวต่อไปเมื่อโอกาสอำนวย

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI

ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแตะระดับสูงสุดที่ 941 จุดเมื่อวันที่ 23 กันยายนก่อนจะตกมาอยู่ที่ 860 จุดเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม และได้ปรับตัวขึ้นไปอยู่ที่ 922 จุด เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม อุปสงค์ได้ปรับตัวดีขึ้นกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้เมื่อต้นปี โดยการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนเมื่อสิ้นไตรมาสสามได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 การส่งออกเหล็กจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 และการผลิตเหล็กในจีนได้ลดลงเพียงแค่อ้อยละ 0.3 จากที่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นตลอด 7 เดือนที่ผ่านมาต่อเนื่องกัน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เมื่อต้นปี มีการคาดการณ์ว่าการนำเข้าแร่เหล็กของจีนจะอยู่ในระดับคงที่ถึงติดลบ การนำเข้าถ่านหินของจีนจะลดลงร้อยละ 10 และการส่งออกเหล็กของจีนจะอยู่ในระดับคงที่ถึงติดลบเล็กน้อย ดังนั้น อุปสงค์ไม่ได้ทำให้ผิดหวังเมื่อเปรียบเทียบกับคาดการณ์อย่างสิ้นหวังตอนต้นปีนี้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าด้านอุปสงค์มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี แต่ตลาดยังคงขำแย่งซึ่งคงต้องมองไปที่อีกด้านหนึ่ง กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงด้านอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงด้านอุปทาน กองเรือเทกองโลกเริ่มต้นปี 2559 ที่ 771.90 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 785.78 ล้านเดทเวทตัน เมื่อสิ้นไตรมาสสาม ซึ่งคิดเป็นการขยายตัวร้อยละ 1.77 ซึ่งอีกร้อยละ 4.8 (36.94 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2559 และอีกร้อยละ 4.92 (37.99 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2560 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 55 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2558 อัตราการส่งมอบลำช้าอยู่ที่ร้อยละ 46.03) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นไปถึง 34.70 ล้านเดทเวทตันต่อปี (คำนวณตัวเลขทั้งปีโดยอ้างอิงจากตัวเลขการปลดระวางเรือจนถึงไตรมาสสาม ปี 2559 ที่ 25.98 ล้านเดทเวทตัน) ดังนั้น ในปี 2559 กองเรือเทกองสุทธิจะอยู่ที่ 793.68 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.82 และในปี 2560 กองเรือเทกองจะอยู่ที่ 785.22 ล้านเดทเวทตัน หรือลดลงร้อยละ 1.07

จะเห็นว่าด้านอุปทานไม่ได้ดีอย่างที่คาดหวังไว้ ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าปีนี้ อัตราการขยายตัวของกองเรือโลกจะคงที่ถึงติดลบ โดยมีปริมาณการปลดระวางเรือเท่ากับหรือมากกว่าเรือใหม่ที่กำลังจะออกมาสู่ตลาดเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ ในไตรมาสแรก ตัวเลขการ

ปลดระวางเรืออยู่ที่ 14.09 ล้านเคทเวทตัน ในไตรมาสสองอยู่ที่ 8.65 ล้านเคทเวทตันซึ่งถือว่าอยู่ระดับที่ดีแต่ยังคงต่ำกว่าตัวเลขในไตรมาสแรกอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสสาม ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ 3.24 ล้านเคทเวทตันซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าผิดหวังมากจากการที่อัตราการปลดระวางเรือลดลงในแต่ละไตรมาส ส่งผลให้กองเรือโลกขยายตัวร้อยละ 1.77 หรือ 13.88 ล้านเคทเวทตันในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้ เมื่อเทียบกับการคาดการณ์ว่าการขยายตัวของกองเรือโลกจะติดลบจากตัวเลขอัตราการปลดระวางเรือในไตรมาสแรก ในขณะที่ แทบไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่ มีการเลื่อนการรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ออกไปเนื่องจากสถานการณ์ทางการเงินของผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ เรือเทกองที่ถูกสั่งต่อเพื่อส่งมอบในปี 2559 หรือ 2560 ได้ถูกเปลี่ยนเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และ/หรือ เรือคอนเทนเนอร์ บัญชีต่างๆเหล่านี้เป็นตัวช่วยลดความกดดันจากภาคอุปทาน แต่ถ้าในไตรมาสสี่ ตัวเลขการปลดระวางเรือไม่เพิ่มขึ้น คาดว่าอาจเห็นตลาดซบเซาอย่างมากในไตรมาสแรก ปี 2560 เนื่องจากผลกระทบของเดือนมกราคม (ซึ่งเป็นเดือนที่มีการส่งมอบเรือมากกว่าเดือนอื่นๆ) และการชะลอตัวของภาคอุปสงค์เนื่องมาจากโควิด-19 บัญชีต่างๆที่กล่าวมาข้างต้นไม่ใช่ข่าวดีสำหรับตลาดเรือเทกอง

อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Convention) จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 โดยเรือทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจจะถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ส่งผลให้มีการตัดสินใจปลดระวางเรือง่ายขึ้นมาก ณ ปัจจุบันมีเรือขนาดระวางรวม 130.97 ล้านเคทเวทตัน หรือร้อยละ 16.67 ของกองเรือโลก ซึ่งมีอายุมากกว่า 15 ปีและมีกำหนดเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 และมีแนวโน้มจะถูกปลดระวาง

เหตุผลหลักที่เข้าของเรือซื้อเรือมือสองแทนที่จะสั่งต่อเรือใหม่ เนื่องจากเรือมือสองมีราคาถูกกว่าเรือที่สั่งต่อใหม่และความกังวลในการสั่งต่อเรือใหม่ที่อาจส่งผลให้ภาคอุปทานเพิ่มขึ้น ดังนั้น ทรานเช่าที่ยังมีความแตกต่างอย่างมากระหว่างราคาเรือสั่งต่อใหม่หลังหักค่าเสื่อมแล้วเมื่อเทียบกับราคาเรือมือสองอายุ 5 ปี กล่าวคือ หากราคาซื้อเรือมือสองอายุ 5 ปีต่ำกว่าราคาเรือสั่งต่อใหม่หลังหักค่าเสื่อมเป็นระยะเวลา 5 ปี ก็ควรซื้อเรือมือสองดีกว่าสั่งต่อเรือใหม่ ทั้งนี้ หากความสมดุลในตลาดเรือเทกองยังไม่เกิดขึ้น ก็ยังคงจะไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่กับอู่ต่อเรือต่างๆให้เห็น

อู่ต่อเรือจะกลายเป็นเหยื่อรายต่อไปจากสภาพตกต่ำของตลาดเรือเทกอง ตลาดเรือคอนเทนเนอร์ และตลาดธุรกิจนอกชายฝั่ง จะเห็นได้จาก ปี 2559 เป็นปีที่มีจำนวนสัญญาสั่งต่อเรือต่ำที่สุดในรอบกว่า 20 ปี ซึ่งเป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมการเดินเรือต้องการเพื่อให้เกิดที่ความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในท้ายที่สุด (ข้อมูลจาก BIMCO)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

การคาดการณ์ ในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้ การขยายตัวของตัวเลขจีดีพีประเทศจีนนั้นอยู่ในระดับคงที่ที่ร้อยละ 6.7 การนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีนมีปริมาณ 762.98 ล้านตัน ณ สิ้นเดือนกันยายน 2559 ซึ่งหากคำนวณปริมาณนำเข้าทั้งปีจะอยู่ที่ 1,017.30 ล้าน

ตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 เมื่อเทียบกับปริมาณนำเข้าแร่เหล็กในปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 953.37 ล้านตัน การผลิตเหล็กในจีน ณ สิ้นเดือนกันยายนปี 2559 มีปริมาณ 604.66 ล้านตัน หากคำนวณปริมาณการผลิตเหล็กทั้งปีจะอยู่ที่ 806.21 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตที่ 800.53 ล้านตันในปี 2558 การส่งออกเหล็กของจีน ณ สิ้นเดือนกันยายนปี 2559 มีปริมาณ 85.37 ล้านตัน หากคำนวณปริมาณการส่งออกเหล็กทั้งปีจะอยู่ที่ 113.83 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับปริมาณ 112.41 ล้านตันในปี 2558 การนำเข้าถ่านหินของจีน ณ สิ้นเดือนกันยายน มีปริมาณ 180.27 ล้านตัน หากคำนวณปริมาณการนำเข้าถ่านหินทั้งปีจะอยู่ที่ 240.36 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.7 เมื่อเทียบกับปริมาณการนำเข้าที่ 204.18 ล้านตันในปี 2558 ในปัจจุบัน ประเทศที่ผลิตและบริโภคถ่านหินเกือบ 4 พันล้านตันต่อปี แม้มีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในความต้องการถ่านหินนำเข้า ก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

สถานการณ์ตึงเครียดทางการเมืองแถบทะเลจีนใต้กำลังคุกรุ่นขึ้นอีกจากอำนาจทางการเมือง อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจเดินเรือ จนถึงบัดนี้ ยังไม่มีการชะลอตัวในการขนส่งสินค้าจากสถานการณ์ตึงเครียดในทะเลจีนใต้แต่อย่างใด ซึ่งหากมีความตึงเครียดอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านน่านน้ำทะเลจีนใต้แบบที่กล่าวกันจริง ผู้รับประกันคงปรับเปลี่ยนเบี้ยประกันสำหรับการประกันความเสี่ยงจากภัยสงคราม แต่ก็ไม่มีการปรับเปลี่ยนแต่อย่างใด แสดงให้เห็นว่า ณ ปัจจุบัน สถานการณ์ในแถบทะเลจีนใต้ไม่ได้ตึงเครียดอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางเรืออย่างที่กล่าวกัน

มีความเชื่อว่าเส้นทางสายไหม (One Belt One Road หรือ OBOR) ซึ่งเป็นแผนการที่ริเริ่มโดยประธานาธิบดี Xi Jinping ของจีนนั้น จะช่วยนำสันติภาพ การพัฒนาทางเศรษฐกิจ ความเจริญรุ่งเรือง และการสร้างงาน จากโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภายใต้แผนการ OBOR อันจะช่วยให้ลดความวุ่นวายทางการเมืองและความยากจนในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้แผนการ OBOR ซึ่งครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป รวมประชากร 4.4 พันล้านคน นอกจากนี้ แผนการ OBOR ยังจะก่อให้เกิดอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น

สัดส่วนการนำเข้าแร่เหล็กของจีนจากบราซิลเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับปีก่อน ในขณะที่สัดส่วนการนำเข้าจากออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 62 ซึ่งลดลงจากร้อยละ 64 ในปี 2558 จากการที่การนำเข้าแร่เหล็กของจีนมีปริมาณมากในเดือนกรกฎาคมและเดือนสิงหาคมส่งผลให้ตลาดเรือขนาดเคปไซส์ฟื้นตัวขึ้น (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

เขตปกครองตนเองมองโกเลียใน (Inner Mongolia) ซึ่งเป็นเขตที่ผลิตถ่านหินมากที่สุดในจีนได้ลดกำลังการผลิตถ่านหินลงกว่าร้อยละ 10 ในช่วงเจ็ดเดือนแรก โดยถึงสิ้นเดือนสิงหาคม ได้มีการปิดเหมืองถ่านหินทั้งหมด 7 แห่งในเขตนี้ และมีแผนจะปิดเพิ่มอีก 65 แห่ง ภายในปี 2563 เพื่อลดการผลิตถ่านหินเกินความต้องการ สำนักงานอุตสาหกรรมถ่านหิน (Coal Industrial Bureau) ได้เปิดเผยว่าปริมาณการผลิตถ่านหินของเขตนี้ในช่วงหกเดือนแรกลดลงร้อยละ 10.4 ซึ่งช่วยให้ปริมาณการผลิตถ่านหินลดลงเหลือ 407 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 25 ของกำลังการผลิตถ่านหินของประเทศ อย่างไรก็ตาม จีนยังคงประสบความยากลำบากในการ

ลดกำลังการผลิตถ่านหินของประเทศลงให้เหลือ 250 ล้านตัน ภายในเดือนพฤศจิกายน ตามเป้าที่ได้ตั้งไว้ ด้วยความกังวลว่าจะทำให้เกิดการว่างงาน (ข้อมูลจาก Reuters)

เนื่องจากเมื่อเดือนเมษายนทางการจีนได้ออกกฎหมายให้ลดจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินจาก 330 วัน เป็น 276 วัน เพื่อลดปริมาณการผลิตที่มากเกินไปเกินความต้องการ ส่งผลให้ตัวเลขปริมาณถ่านหินที่ผลิตในประเทศลดลง ตามข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เมื่อเทียบตัวเลขในเดือนเมษายนถึงเดือนกันยายน 2558 กับตัวเลขในเดือนเมษายนถึงเดือนกันยายน 2559 จะเห็นว่าปริมาณการผลิตถ่านหินของจีนลดลงร้อยละ 12.2 หรือลดลง 457 ล้านตันต่อปี จากปริมาณ 3,747 ล้านตันในปี 2558 ซึ่งถือว่าลดลงมากที่สุดในประวัติศาสตร์ (ตั้งแต่ปี 2524) การที่ตัวเลขปริมาณการผลิตถ่านหินในประเทศลดลงส่งผลให้ตัวเลขการนำเข้าเพิ่มขึ้น แต่เพิ่มขึ้นเพียงแค่อ้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นปริมาณ 30 ล้านตันต่อปี ซึ่งเป็นปัจจัยเชิงบวกสำหรับตลาดเดินเรือเทกองและปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนจะขยายตัวมากขึ้นต่อไป เนื่องจากการลดกำลังการผลิตถ่านหินลงในประเทศนั้นเกิดจากกฎหมายใหม่ที่ได้ออกมา หากมีการเปลี่ยนแปลงกลับไปใช้กฎหมายเดิม แน่ใจว่าจะส่งผลต่อตลาดเดินเรือและตลาดพลังงานของโลก (ข้อมูลจาก DNB Markets)

จีนได้สั่งให้เหมืองถ่านหินรายใหญ่เพิ่มกำลังการผลิตถ่านหินสำหรับผลิตกระแสไฟฟ้าอีก 500,000 ตันต่อวัน ซึ่งเป็นความพยายามของทางภาครัฐในการเพิ่มกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าสำหรับฤดูหนาวที่กำลังมาถึง โดยล่าสุด ทางการจีนได้สั่งเพิ่มการผลิตเป็นเท่าตัวโดยเพิ่มเป็น 30 ล้านตัน คิดเป็น 1.5 เท่าตัวของค่าเฉลี่ยปริมาณถ่านหินนำเข้ารายเดือนในปีนี้ (ข้อมูลจาก Reuters)

ทางการจีนกำลังวางแผนเพิ่มจำนวนรัฐวิสาหกิจอีกมูลค่า 150 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศ แผนการลงทุนต่างๆของทางภาครัฐครั้งที่สามได้มุ่งเน้นไปที่โครงการโครงสร้างพื้นฐานส่วนภูมิภาค โดยกระทรวงการคลังมีแผนการ 516 โครงการทั่วประเทศซึ่งเขตปกครองตนเองมองโกเลียใน (Inner Mongolia) จะได้รับประโยชน์มากที่สุด โครงการต่างๆเหล่านี้ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ ทางด่วน ท่าเรือสำหรับขนส่ง สวนอุตสาหกรรม ท่าระบายน้ำ และโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โครงการต่างๆในครั้งนี้จะช่วยส่งเสริมโครงการต่างๆที่เกิดขึ้นจากแผนการลงทุนสองรอบก่อนที่มีมูลค่าประมาณ 125 พันล้านเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม ยังคงไม่มีความชัดเจนในสัดส่วนการลงทุนของภาครัฐในรัฐวิสาหกิจดังกล่าวจนถึงบัดนี้ โครงการการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของจีนขยายตัวร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

มาเลเซียได้ขยายระยะเวลาในการห้ามผลิตแร่บอไซต์ ซึ่งได้เริ่มเมื่อต้นปี 2559 ออกไปจนถึงสิ้นปี 2559 จีนซึ่งเป็นประเทศนำเข้าแร่บอไซต์รายใหญ่ที่สุดในโลกถึงประมาณร้อยละ 60 ของปริมาณการนำเข้าแร่บอไซต์ทั่วโลก โดยนำเข้าจากมาเลเซียร้อยละ 43 ของปริมาณนำเข้าแร่ดังกล่าวทั้งหมดในปี 2558 หลังจากมีการห้ามการผลิตแร่ดังกล่าว สัดส่วนการนำเข้าแร่บอไซต์จากมาเลเซียได้ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 4 เมื่อเดือนกรกฎาคม 2559 อย่างไรก็ตาม จีนได้นำเข้าแร่ดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบ

กับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว (เดือนมกราคม – เดือนกรกฎาคม) เนื่องจากได้นำเข้าแร่บอไซต์จากออสเตรเลีย กินี และบราซิล ในสัดส่วนที่มากขึ้นทดแทนการนำเข้าจากมาเลเซีย ซึ่งส่งผลเชิงบวกในแง่ต้น-ไมล์ เนื่องจากระยะทางการขนส่งจากประเทศดังกล่าวนี้้นใกล้เคียงกว่าเมื่อเทียบกับมาเลเซีย ซึ่งโดยหลักเรือขนาดแฮนด์ไซส์จะได้รับประโยชน์ (ข้อมูลจาก Clarksons and Bloomberg)

การนำเข้าแร่บอไซต์ของจีนจากบราซิลและกินีได้เริ่มขึ้นในปี 2559 โดยในช่วงเจ็ดเดือนแรกของปี 2559 โดยจากกินีจำนวน 5.5 ล้านตัน และจากบราซิลจำนวน 1.9 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 0.4 ล้านตันรวมทั้งสองประเทศเมื่อปี 2558 ทั้งนี้ การนำเข้าแร่บอไซต์จากประเทศอื่นๆ มีปริมาณคงที่ เว้นแต่มาเลเซียที่มีปริมาณการส่งออกลดลง 4.7 ล้านตันในปีนี้เนื่องมาจากการห้ามทำเหมืองของทางภาครัฐ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

การกระตุ้นทางเศรษฐกิจของจีนได้บรรลุผลในปีนี้ เศรษฐกิจจีนได้ฟื้นตัวตามที่คาดการณ์ไว้ ท่ามกลางความกังวลว่าเศรษฐกิจจีนจะไม่ฟื้นตัวอย่างที่คาดไว้ ซึ่งเป็นเครื่องบ่งบอกให้เห็นว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆที่มีตลาดเป็นตัวขับเคลื่อนนั้นแข็งแกร่งกว่าที่คาดคิด อันสะท้อนถึงการปฏิบัติตามนโยบายทางการเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรัฐบาลจีนเพื่อให้ตัวเลขจีดีพีเป็นไปตามเป้าที่วางไว้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์เศรษฐกิจของจีนร้อยละ 0.1 เป็นขยายตัวร้อยละ 6.6 อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมของทวีปยุโรปนั้นดีกว่าทั้งในสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอุปสงค์ปรับตัวดีขึ้น (ข้อมูลจาก BIMCO)

การส่งออกเหล็กของจีนในช่วงแปดเดือนแรกนั้นขยายตัวร้อยละ 6.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ปริมาณ 76.35 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Reuters)

ยังคงเชื่อว่ามี ความกังวลมากขึ้นไปในแง่ปัจจัยเสี่ยงของอุปสงค์ในเรือเทกองที่มีแนวโน้มลดลง โดยจากผลสำรวจอุตสาหกรรมถ่านหินและแร่เหล็ก ซึ่งครอบคลุมประมาณร้อยละ 90 ของการค้าสินค้าโภคภัณฑ์ดังกล่าวรอบโลก แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในด้านหินราคาถูกและการส่งออกแร่เหล็ก รวมทั้งจีนยังคงมีการทำเหมืองแร่ภายในประเทศ บางทีการขยายตัวของอุปสงค์สินค้าแห่งเทกองนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับปริมาณแต่ขึ้นอยู่กับราคา ทั้งนี้ ราคาของสินค้าโภคภัณฑ์หลักๆ ได้ปรับเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปีก่อน (ราคาถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 40 ราคาถ่านหินยุโรปเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 30 ราคาแร่เหล็กของจีนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 50 และราคามล็ดธัญพืชกำลังปรับตัวเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 20 ตามดัชนีสินค้าถั่วเหลืองของ IGC) ซึ่งหมายความว่า 1) อุปสงค์ในการนำเข้าดีขึ้น (ส่วนใหญ่เนื่องมาจากการผลิตถ่านหินและแร่เหล็กในประเทศจีนที่ลดลง) และ 2) มีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าขนส่งมากขึ้นเนื่องจากราคาของสินค้าระหว่างสองพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันมากขึ้น จากที่กล่าวมาข้างต้น ประกอบกับแนวโน้มภาคอุปทานและภาคอุปสงค์ที่ดีขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทำให้คาดว่าตลาดเรือเทกองกำลังฟื้นตัวในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ซึ่งน่าจะส่งผลให้มูลค่าตัวเรือเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ในครั้งแรกของปี 2559 อินโดนีเซียนำเข้าข้าวสาลีเพิ่มขึ้นร้อยละ 58 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปีที่แล้ว มาอยู่ที่ปริมาณเกือบ 6 ล้านตัน ตามข้อมูลสถิติของทางการ โดยนำเข้าข้าวสาลีจากออสเตรเลียมากกว่า 1 ใน 3 ของปริมาณการนำเข้าทั้งหมด ในขณะที่สัดส่วนการนำเข้าข้าวสาลีจากยูเครนและแคนาดานั้นอยู่ที่ประเทศละเกือบร้อยละ 15 (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

ในขณะที่ผลกระทบจาก Brexit เมื่อเดือนมิถุนายน 2559 ส่งผลให้เกิดความกังวลในความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรป การค้าขายสินค้าเทกองระหว่างประเทศในทวีปนี้ได้เริ่มซบเซามาเป็นเวลาพอสมควร โดยตัวเลขการนำเข้าสินค้าเทกองของสหภาพยุโรปลดลงร้อยละ 4 ในปี 2558 และทรงตัวในเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม 2559 เนื่องจากภาวะกดดันทางตลาดโดยรวมแล้วนั้น ความกดดันจาก Brexit จะทำให้การค้าขายสินค้าเทกองในภูมิภาคนี้ยังคงต้องเผชิญความท้าทาย (ข้อมูลจาก Clarksons)

ญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้บริโภคถ่านหินอันดับที่สี่ของโลก คิดเป็นประมาณร้อยละ 3 ของปริมาณการบริโภคถ่านหินของโลก โดยหลัก ญี่ปุ่นใช้ถ่านหินในการผลิตกระแสไฟฟ้าซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสามของการผลิตกระแสไฟฟ้าของประเทศ การใช้ถ่านหินเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้านั้นกลับมามีบทบาทมากขึ้นภายหลังการปิดตัวของโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ที่ฟูกูชิม่า ในเดือนเมษายน 2559 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ตัดสินใจเปิดเสรีตลาดกระแสไฟฟ้า ซึ่งการค้าเสรีนี้จะส่งผลให้เกิดการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังถ่านหินมากถึง 41 แห่งในอีกสิบปีข้างหน้า จากที่ถดถอยในปี 2557 การนำเข้าถ่านหินได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ในปี 2558 มาอยู่ที่ 190.7 ล้านตัน ในปี 2559 การนำเข้าถ่านหินไค้คาดว่าจะอยู่ในระดับคงที่ และถ่านหินเทอร์มอลสำหรับผลิตกระแสไฟฟ้าคาดว่าจะลดลงเนื่องจากโรงงานพลังงานนิวเคลียร์ได้เริ่มกลับมามีบทบาท (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ