

เลขที่ 2557-004

วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสี่ ปี 2556

ผลการดำเนินงานซึ่งตรวจสอบแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสี่อยู่ที่ 8,409 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 7,508 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สูงกว่า ประสิทธิภาพที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้เล็กน้อยที่ 7,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ด้านล่าง ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือโดยเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,629 เหรียญสหรัฐ ซึ่งตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 4,535 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งดีกว่าประสิทธิภาพที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้เล็กน้อยที่ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือเดินทะเล) สำหรับไตรมาสสี่ปี 2556 อยู่ที่ จำนวน 10.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับทั้งปี อยู่ที่จำนวน 28.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ สำหรับไตรมาสสี่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 2.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.07 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสสี่ และ 0.51 บาทต่อหุ้นสำหรับทั้งปี กำไรของบริษัทฯ สำหรับปี 2556 เป็นเงิน 17.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โปรดระลึกไว้ว่าดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ของปีนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1,206 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่เก้าในประวัติการณ์

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2556	ปี 2555	ไตรมาส 4 ปี 2556	ไตรมาส 4 ปี 2555
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	19,265	17,221	19,265	14,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	7,508	8,221	8,409	7,599
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,535	4,481	4,629	4,586
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	28.48	30.83	10.33	6.90
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ ก่อนหักภาษีเงินได้ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	17.74	4.59	2.33	(1.62)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	17.49	4.45	2.17	(1.64)
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.51	0.14	0.07	(0.04)

รางวัลและเกียรติยศ: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้มอบรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Award) ในแก่บริษัทฯ สำหรับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ระหว่าง 15 ถึง 20 พันล้านบาท ในงาน SET Awards 2013! และเพื่อเป็นการสนับสนุนรางวัลจากตลาดหลักทรัพย์ฯนี้ บริษัทฯ ได้ถูกจัดอันดับให้อยู่ใน 100 บริษัทยอดเยี่ยมทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากนิตยสาร IR Magazine จากการสำรวจผู้ลงทุนประจำปีนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (Bulk Ship Operator of the Year) ในงาน IBJ Awards 2013 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” ในงาน Lloyd's List Asia Awards 2013 สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงผลงานในปีที่ผ่านมาของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

การคาดการณ์: ประเทศจีน (1) The China Metallurgical Industry Planning and Research Institute ซึ่งเป็นกลุ่มที่ปรึกษาให้แก่ภาครัฐ ได้ระบุว่า คาดว่าการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนจะขยายตัวร้อยละ 6.3 มาอยู่ที่ 850 ล้านตัน และคาดว่า การผลิตเหล็กในจีนจะขยายตัวร้อยละ 3.8 มาทำสถิติใหม่ที่ 810 ล้านตัน ในปี 2557

(2) คณะรัฐมนตรีของจีน ได้ตั้งเป้าลดการผลิตเหล็กลง 80 ล้านตันภายในอีกห้าปีข้างหน้า มณฑลเหอเป่ย์ (Hebei) ซึ่งเป็นเขตที่ผลิตเหล็กมากที่สุดในประเทศถึง 200 ล้านตันต่อปี และเป็นหนึ่งในมณฑลที่สร้างมลพิษมากที่สุดในประเทศ จะลดกำลังการผลิตเหล็กลง 60 ล้านตันภายในสิ้นปี 2560 โดยสามเมืองในมณฑลนี้ได้ลดกำลังการผลิตแร่เหล็กลง 4.56 ล้านตัน และลดกำลังการผลิตเหล็กลง 6.8 ล้านตันเมื่อช่วงสัปดาห์สิ้นเดือนพฤศจิกายน 2556

(3) จากรายงานเศรษฐกิจประจำปีของธนาคารคอยซ์แบงก์ (Deutsche Bank) ระบุว่า “ในประเทศจีน เราเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจถึงร้อยละ 8.6 จากห้าปัจจัยหลัก กล่าวคือ 1. การลดกำลังการผลิตที่มากเกินไป 2. การผ่อนคลายกฎระเบียบในธุรกิจที่ยังมีกำลังการผลิตน้อย 3. ความพยายามอย่างมีประสิทธิภาพของรัฐบาลในการที่จะเพิ่มกระแสเงินในตลาด 4. การขยายตัวของภาคอุปสงค์ และ 5. นโยบายการคลังตามวัฏจักรเศรษฐกิจ (pro-cyclical fiscal policy)”

(4) Hartland Shipping Services ได้แสดงความเห็นไว้ใน Points of View ว่า “อุปสงค์ในวัตถุดิบของจีนได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การดำเนินการขยายเมืองเป็นรูปธรรมมากขึ้นจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัย แต่ปัจจัยที่เห็นได้ชัด คือ ราคาและคุณภาพของแร่เหล็กและถ่านหินนำเข้าเมื่อเทียบกับที่ผลิตได้ภายในประเทศ ส่วนประกอบของแร่เหล็กในจีนนั้นมีคุณภาพต่ำซึ่งส่งผลให้เหล็กที่ผลิตได้คุณภาพไม่ดี ในขณะที่ถ่านหินในจีนนั้นมีกำมะถันสูงทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้มีการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินเพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลต่อค่าระวางเรือเทกองดังจะเห็นได้จากตัวเลขดัชนี BDI ทางการเงินได้ประกาศกฎข้อห้ามใหม่สำหรับเจ้าของเหมืองถ่านหิน เพื่อที่จะปรับปรุงคุณภาพ ลดกำลังการผลิตที่มากเกินไปความต้องการ สนับสนุนราคาถ่านหิน และลดมลพิษ ซึ่งส่งผลให้ภาคประชาชนเกิดความไม่พอใจ โดยมาตรการล่าสุดที่ออกมาคือ การต่อต้านการทำเหมืองบริเวณใกล้ที่อยู่อาศัย หรือย่านท่องเที่ยว และให้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดอากาศเพื่อลดมลพิษ เหมืองที่ไม่มีความปลอดภัยจะถูกปิดและเหมืองที่มีกำลังการผลิตน้อยกว่า 90,000 ตันต่อปีจะถูกให้เลิกกิจการ รวมทั้งมีการหยุดอนุมัติสำหรับเหมืองที่มีกำลังการผลิต

ต่ำกว่า 300,000 ตันต่อปี นอกจากนี้ มาตรการดังกล่าวยังมุ่งลดการนำเข้าถ่านหินที่มีค่าความร้อนต่ำและมีค่ากำมะถันสูงเช่นถ่านหินนำเข้าจากบริเวณประเทศอินโดนีเซีย โดยจะแทนที่ด้วยถ่านหินนำเข้าจากออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ โมซัมบิก ซึ่งมีคุณภาพดีกว่า อันจะส่งผลดีในแง่ของตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไมล์”

(5) ความต้องการถ่านหินของจีนคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึง 4.8 ล้านตันภายในปี 2563 จากการคาดการณ์ของ China National Coal Association

(6) รายงานล่าสุดของ Credit Suisse ระบุว่า “มีการขนส่งรัฐพีชมากเป็นอันดับที่สามของการขนส่งสินค้าเทกองทั่วโลก รองจากแร่เหล็กและถ่านหิน ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 10 ของอุปสงค์ในสินค้าแห่งเทกองทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ในปี 2557 ตัวเลขการขยายตัวน่าจะมากกว่าแร่เหล็กและถ่านหิน คาดว่าการขนส่งรัฐพีชจะขยายตัวร้อยละ 13 หรือมากกว่า และในแง่ของตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไมล์นั้น มีการส่งออกจากประเทศบราซิลและการนำเข้าของจีนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะถั่วเหลือง”

(7) ในรายงานประจำปีของ RS Platou Markets ได้ระบุว่า “ปัจจัยที่สำคัญของตลาดสินค้าเทกอง คือ จีนจะยังคงมีการสกัดแร่เหล็กต่อไปหรือไม่และจะมีแร่เหล็กออกสู่ตลาดมากแค่ไหน การขยายตัวของกองเรือจะยังคงทรงตัวในปีหน้าและจะส่งผลให้ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้นจากเดิม แต่ความผันผวนก็จะเพิ่มขึ้นด้วย ปีที่ผ่านมาเราได้คำตอบจากสถานการณ์ของตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลกว่า การที่อุปทานมากเกินไปไม่ได้เลวร้ายเท่าที่เคยกังวล และในที่สุดเศรษฐกิจโลกก็ฟื้นตัวอย่างแท้จริง การขยายตัวของกองเรือที่ชะลอตัวลง เป็นสัญญาณที่ดีสำหรับความแข็งแกร่งในปี 2557 แม้ว่าค่าระวางอาจไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นมากเป็นประวัติการณ์”

การส่งออกถ่านหินของสหรัฐ ณ สิ้นปี 2556 อยู่ที่ 118 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 6.3 จากปริมาณ 126 ล้านตันในปี 2555 ตามข้อมูลใน Short Term Energy Outlook ประจำปี จาก Energy Information Administration โดยรายงานดังกล่าวได้ระบุว่า ความตกต่ำทางเศรษฐกิจ การเพิ่มปริมาณการส่งออกถ่านหินจากต่างประเทศ และราคาถ่านหินระหว่างประเทศที่ลดลง คาดว่าจะส่งผลให้การส่งออกถ่านหินจากสหรัฐในปี 2557 อยู่ที่ 107 ล้านตัน

การส่งออกแร่เหล็กของบราซิล คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 320 ล้านตันในปี 2556 ซึ่งน้อยกว่าปริมาณ 325 ล้านตันในปี 2555 เพียงเล็กน้อย การส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียมีปริมาณ 491 ล้านตันในปี 2555 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึง 550 ล้านตันในปี 2556 ทั้งๆ ที่ในแง่ตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไมล์นั้นลดลง แต่เรือขนาดเคปไซค์ยังได้รับผลดีในช่วงครึ่งหลังของปี 2556 ดังนั้น ดูเหมือนว่าจุดสมดุลของอุปทานและอุปสงค์ในตลาดเรือเทกองได้ใกล้เข้ามาหรือได้เกิดขึ้นแล้ว โดยเฉพาะในเรือขนาดเคปไซค์ ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลดีต่อเรือขนาดอื่นๆด้วย ส่งผลให้วัฏจักรการฟื้นตัวจะกลับมาแข็งแกร่งอีกครั้งภายในสิ้นครึ่งแรกของปี 2557

นักวิเคราะห์จาก **Morgan Stanley** ได้ระบุในรายงานล่าสุดว่า “จากการที่ตัวเลขจีดีพีของโลกที่ขยายตัวขึ้นและอุปทานของเรือคงที่จะได้เห็นการฟื้นตัวของธุรกิจเดินเรือในทุกประเภท ค่าระวางเรือและมูลค่าตัวเรือจะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเรือเทกองและเรือ LPG คาดว่าเรือเทกองจะมีผลการดำเนินงานดีกว่าเรือประเภทอื่นเนื่องจากมีอุปสงค์มากกว่าอุปทานในปี 2557 ซึ่งจะเป็นครั้งแรกตั้งแต่ปี 2551”

รายงานเศรษฐกิจประจำปีของธนาคารดอยช์แบงก์ (Deutsche Bank) ระบุว่า “เศรษฐกิจอินเดียที่เคยตกต่ำนั้น ในปี 2557 น่าจะเห็นการฟื้นตัวของการลงทุน มีตัวเลขการส่งออกเพิ่มขึ้น และมีการบริโภคภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะแถบชานเมือง เงินเฟ้อ น่าจะคงที่และปรับตัวลดลงตั้งแต่กลางปีเป็นต้นไป ในขณะที่เสถียรภาพทางการเงินจะดีขึ้นจากการมีกระแสเงินสดมากขึ้น”

การปลดระวางเรือมีปริมาณลดลงด้วยตัวเลข 21.39 ล้านเดทเวทตัน เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี อย่างไรก็ตาม ยังคงมีกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองของโลกอายุมากกว่า 20 ปีในเรือขนาดเคปไซส์ และมากกว่า 25 ปีในเรือขนาดที่เล็กกว่าเรือขนาดเคปไซส์ ดังนั้น ค่าเฉลี่ยของการปลดระวางเรืออาจจะยังคงอยู่ในระดับที่สูงต่อไปอย่างน้อยอีกสองปี

การขยายตัวของกองเรือโลก ณ วันที่ 1 มกราคม 2557 กองเรือโลกได้ขยายตัวอีก 42.45 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 6.13 ในช่วงปีที่ผ่านมา เป็น 735.19 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งหากตั้งสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 35 ของกำหนดส่งมอบเรือในอีกสองปีข้างหน้า (ในปี 2556 อยู่ที่ร้อยละ 38) และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 20 ล้านเดทเวทตัน (ในปี 2556 อยู่ที่ 21.39 ล้านเดทเวทตัน) ตัวเลขดังกล่าวจะส่งผลให้กองเรือสินค้าแห่งเทกองของโลกเพิ่มขึ้นเป็น 763.83 ล้านเดทเวทตัน (ขยายตัวร้อยละ 3.90) และเพิ่มขึ้นเป็น 790.62 ล้านเดทเวทตัน (ขยายตัวร้อยละ 3.51) ณ ต้นปี 2558 และปี 2559 ตามลำดับ ในที่สุดปัญหาการขยายตัวของภาคอุปทานซึ่งเป็นตัวเลขสองหลักในช่วงปี 2552 – 2555 ที่ผ่านมาก็มาถึงตอนสุดท้าย!

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: สัญญาเช่าเรือระยะยาวได้มีการทำสัญญาแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 รายละเอียดปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ปี	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
จำนวนวันเดินเรือรวม	14,211	15,900	17,742	20,503	20,805
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	5,392	2,729	2,555	2,562	2,555
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	38	17	14	12	12
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	9,425	12,258	13,713	13,713	13,713
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	50.83	33.45	35.04	35.13	35.04

จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2557 ถึง ปี 2560) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 13.75 ด้วยรายได้ที่ คาดว่าจะได้รับประมาณ 138.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น บริษัทฯ จะเริ่มหาโอกาสที่จะเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว ในช่วงสองปีข้างหน้า (ปี 2557 – ปี 2558)

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสี่ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ระดับ 705 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,015 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ (ขนาด 27,427 เดทเวทตัน หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.1) ทำรายได้อยู่ที่ 8,072 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 19.4 สำหรับไตรมาสสี่นี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,341 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 14,022 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 9,570 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 31.75

แผนการปรับลดอายุกองเรือ ด้วยการทดแทนเรือเก่าด้วยเรือที่ใหม่กว่า ทันสมัยกว่า ใหญ่กว่าและประหยัดกว่าได้เริ่มขึ้นด้วยการขายเรืออายุเก่าในปี 2550 แผนการนี้มีความก้าวหน้าไปมากจากการซื้อเรือมือสองขนาด 30,000 – 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 7 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) เรือใหม่ขายต่อขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ และเรือใหม่ขายต่อขนาด 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ในระหว่างปี 2553 – 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ ABG ในช่วงดังกล่าวด้วย รวมถึงได้รับมอบเรือมือสองจำนวน 2 ลำ (อายุเฉลี่ย 2 ปี) และเรือใหม่ขนาด 53,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ กำลังส่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 ในจีน และ บริษัทฯ ได้ส่งต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือเดียวกันนี้ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในครึ่งปีหลังของปี 2558 บริษัทฯ ยังได้ซื้อเรือใหม่ขายต่อขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือในจีนอีกแห่ง ซึ่งมีกำหนดรับมอบในไตรมาสสาม ปี 2557 และได้ส่งต่อเรือขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาด 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ กับผู้ต่อเรือในจีนอีกแห่ง ซึ่งมีกำหนดรับมอบในระหว่างครึ่งปีหลังของปี 2558 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2559 ดังนั้น บริษัทฯ จะมีเรือเพิ่มอีก 16 ลำ จากสามผู้ต่อเรือในจีนจากปัจจุบัน 39 ลำ

ปัจจัยจากประเทศจีน ยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อตลาดสินค้าแห้งทอง การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากถึง 820.3 ล้านตันในปี 2556 หรือขยายตัวร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปริมาณ 745.5 ล้านตันเมื่อปี 2555! จากรายงานหลายฉบับ ในปี 2557 คาดว่าจีนจะนำเข้าแร่เหล็กประมาณ 850-900 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่นำเข้าจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีน สำหรับปี 2556 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอยู่ที่ประมาณ 774.57 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 8.1 เมื่อเทียบกับปริมาณ 716.5 ล้านตันในปี 2555 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว จากรายงานหลายฉบับ ในปี 2557 คาดว่าจีนจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 810 ล้านตัน หรือมากกว่า ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีตจีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการของตน แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหินในปี 2552 ปริมาณ 126 ล้านตัน ในปี 2553 ปริมาณ 164 ล้านตัน ในปี 2554 ปริมาณ 182 ล้านตัน ในปี 2555 ปริมาณ 290 ล้านตัน และในปี

2556 ด้วยสถิติสูงสุดถึงปริมาณ 322.01 ล้านตัน ครอบงำแชมป์ผู้นำเข้ามาที่สุุด่านหิน 3 ปีซ้อน ทั้งนี้ คาดว่าการนำเข้่า่านหินของจีนจะมีปริมาณมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาด่านหินที่นำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่งสำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและมีความต้องการใช้ถ่านหินในปริมาณ 4,000 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 4,800 ล้านตัน ภายในปี 2563 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้่า่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค้าระหว่างเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้

วัน **SET Opportunity Day** ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันจันทร์ที่ 17 กุมภาพันธ์ 2557 เวลา 9.10 นาฬิกา ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานของปี 2556 และภาพรวมสำหรับปี 2557 สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ มีปริมาณลดลงในปี 2556 ด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางที่ 21.39 ล้านเดทเวทตัน รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับจำนวน 35.97 ล้านเดทเวทตันในปี 2555 สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (10,000 – 30,000 เดทเวทตัน) มีเรือจำนวน 167 ลำได้ถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 185 ลำ ส่งผลให้เรือประเภทนี้ลดลงจำนวน 18 ลำ ในปี 2556 คิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 0.65 จาก 2,752 ลำ เป็น 2,770 ลำ ณ ต้นปี 2557 สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ และหากว่าตลาดค้าระหว่างยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็วในอีกสองปีข้างหน้า ซึ่งปัจจัยนี้จะช่วยส่งผลให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ