

เลขที่ 2559-024

วันที่ 28 เมษายน 2559

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2559

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสแรก ปี 2559 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 15.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ไม่รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และการตัดจ่ายเพียงครั้งเดียวสำหรับค่าธรรมเนียมนานาชาติเกี่ยวกับวงเงินสินเชื่อที่ได้ยกเลิกไป ซึ่งรวมทั้งสามรายการเป็นจำนวน 19.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 อยู่ที่ 4,797 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ด้านล่างซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือบริษัทฯ ที่แข็งแกร่งโดยเปรียบเทียบรายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ กับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,528 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐและต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของปีที่แล้ว ในไตรมาสแรก รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่คิดลบ 1.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ไตรมาสแรก บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 34.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ไตรมาสแรก ปี 2559 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลเงินไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.78 บาท เพื่อให้เห็นภาพชัดเจนถึงผลการดำเนินงานในไตรมาสแรก โปรดตระหนักว่าค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือ BDI สำหรับไตรมาสนี้ซึ่งอยู่ที่ 360 จุดนั้นต่ำกว่าครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ BDI ทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ บริษัทฯ ได้ประเมินและพิจารณาบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2559 จำนวน 4.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือจำนวนอีก 2 ลำ (นอกเหนือจาก 6 ลำที่ได้บันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าไปแล้วในปี 2558) โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายในการขาย) ซึ่งได้รวมอยู่ในตัวเลขขาดทุนสุทธิสำหรับไตรมาสแรกนี้ บริษัทฯ ประมาณมูลค่ายุติธรรมจากราคาเรือเฉลี่ยที่ขายได้ล่าสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไป ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาที่ทำให้การขายเรือแต่ละลำ

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2558	ไตรมาส 1 ปี 2559
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,000	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนด์ไชล์)	5,815	5,209

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	7,380	4,179
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,634	4,528
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.69	(1.51)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หากไม่รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และการตัดจ่ายเพียงครั้งเดียวสำหรับค่าธรรมเนียมธนาคาร) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(10.25)	(15.04)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(10.31)	(34.04)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (หากไม่รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และการตัดจ่ายเพียงครั้งเดียวสำหรับค่าธรรมเนียมธนาคาร)	(0.32)	(0.34)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.32)	(0.78)

ข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ **Sainty Marine** สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางอู่ต่อเรือ **Sainty Marine** ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 8 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 8 ลำดังกล่าว และมีสัญญาสั่งต่อเรืออีก 2 ลำ (จากสัญญาสั่งต่อเรือ 4 ลำที่ยังไม่มีการส่งมอบเรือ) ได้ถูกยกเลิกตามคำกล่าวอ้างของทางอู่ต่อเรือ **Sainty Marine** ซึ่งบริษัทฯ ได้คัดค้านการยกเลิกสัญญาทั้ง 2 ลำดังกล่าว ดังนั้น มีสัญญาสั่งต่อเรือที่เหลืออยู่อีก 4 ลำ (รวม 2 ลำซึ่งถูกยกเลิกโดยอู่ต่อเรือ **Sainty Marine** แต่บริษัทฯ คัดค้าน) ซึ่งทางอู่ต่อเรือ **Sainty Marine** จะต้องส่งมอบเรือภายในปี 2559 ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ลำซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการสำหรับเรือทั้ง 2 ลำดังกล่าวภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

สัญญาฉบับข้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ **Sanfu** เมื่อไม่นานมานี้ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมจำนวน 1 ฉบับ กับอู่ต่อเรือ **Sanfu** เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือที่เหลืออีกจำนวน 8 ฉบับ รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาฉบับข้อพิพาทและสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

- ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ซึ่งมีกำหนดรับมอบภายในปีนี้ ได้ลดลงเป็น 25 ล้านดอลลาร์ต่อลำ
- เนื่องจากคาดว่า การส่งมอบเรือที่เหลืออีกสี่ลำจะล่าช้า จึงจะมีการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำและคงสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 1 ลำไว้แต่มีการแก้ไขราคาเป็น 18 ล้านดอลลาร์ อย่างไรก็ตาม ราคาดังกล่าวจะมีการเปลี่ยนแปลงโดยอ้างอิงราคาตลาดของเรือ ณ เวลาส่งมอบเรือ นอกจากนี้ ยังมีเงื่อนไขกำหนดส่งมอบเรือดังกล่าวเป็นในวันที่หรือหลัง

วันที่ 10 มกราคม 2561 ทั้งนี้ เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปรวมทั้งดอกเบี้ยสำหรับเรือทั้งสี่ลำนี้จะมีการคืนให้แก่บริษัทฯ โดยนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายสำหรับรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่จะรับมอบในปี

- ในวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ อยู่ต่อเรือ Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ แก่บริษัทฯ โดยเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันนี้จะคำนวณโดยอ้างอิงผลของข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับข้อพิพาทจำนวน 2 ฉบับ สำหรับเรือ 2 ลำแรกที่บริษัทได้ส่งมอบให้แก่บริษัทฯ ในปี 2558

แผนปรับลดอายุของเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดยในขณะนี้เรือจำนวน 42 ลำในกองเรือของบริษัทฯ (ซึ่งรวมเรืออัลตราแมกซ์ ขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบจากอู่ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559) โดยสัญญาสั่งต่อเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 3 ฉบับ กับอู่ต่อเรือ Sanfu จะถูกยกเลิกภายในปีนี้ คงเหลือเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 3 ลำที่มีกำหนดรับมอบจากอู่ต่อเรือ Sanfu ภายในปีนี้ และอีก 1 ลำ ในปี 2561 ซึ่งจะทำให้รายการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดกับอู่ต่อเรือ Sanfu เสร็จสมบูรณ์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 2 ลำ ระหว่างไตรมาสสี่ ปี 2558 และอีก 5 ลำในปี 2559 และยังมีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 7 ลำในปี 2559 - 2560

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 230 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 3,405 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 5,209 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 53 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 363 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 3,801 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 4,179 เหรียญสหรัฐ นั้นสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 10 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง ซึ่งในไตรมาสนี้บริษัทฯ ทำได้ตามเป้าที่ตั้งไว้

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันพุธที่ 11 พฤษภาคม 2559 เวลา 15.20 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการทำงานสำหรับไตรมาสแรก สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ เป็นไตรมาสที่แสดงตัวเลขที่ดีที่สุดด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางจำนวน 14.09 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างไตรมาสแรก ปี 2559 ซึ่งรวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับจำนวน 35.97 ล้านเดทเวทตันของทั้งปี 2555 เนื่องจากอายุของกองเรือโลก ณ ปัจจุบันและดัชนี BDI ที่ตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ทำให้กองเรือโลกขายตัวอย่างช้าที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา โดยคาดว่าจะมีปริมาณการปลดระวางสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 ซึ่งปัจจุบันนี้จะช่วยส่งผลให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 14.5 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 131.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
จำนวนวันเดินเรือรวม	16,040	16,425	16,781	16,790
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,562	2,555	2,240	2,190
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	16	16	13	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,713	13,713	13,849	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.1	35.0	31.0	30.4

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่า โดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI

ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 เพื่อให้เข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงวัฏจักรขาลงของธุรกิจเดินเรือ ควรเปรียบเทียบกับดัชนี BDI ที่ 554 จุด ในเดือนกรกฎาคม 2529 ซึ่งเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดของวัฏจักรขาลงในอดีต ทั้งนี้ดัชนี BDI ได้ปรับตัวจาก 290 จุด มาอยู่ที่ 704 จุด ในวันที่ 26 เมษายน 2559 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 2.4 เท่า ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดี แต่เจ้าของเรือส่วนใหญ่ก็ยังกังวลเงินสดติดลบแม้ระดับดัชนี BDI ได้ปรับตัวอยู่ในระดับปัจจุบันก็ตาม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าดัชนี BDI จะไม่สามารถคงที่ระดับนี้ต่อไปได้เนื่องจากตัวเลขการปลดระวางเรือซึ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในไตรมาสแรกนั้นได้เริ่มที่จะปรับตัวลดลงจากการที่ดัชนี BDI ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงมีเรือเพียงจำนวนสองสามลำที่กำลังถูกปลดระวาง โดยในช่วง 25 วันแรกของเดือนเมษายน มีเรือขนาดระวางบรรทุกรวม 2.99 ล้านเดทเวทตันได้ถูกปลดระวางไปแล้ว ซึ่งก็ได้แสดงให้เห็นถึงการชะลอตัวของอัตราการปลดระวางเรือ และในช่วง 25 วันแรกของเดือนเมษายน มีการส่งมอบเรือขนาดระวางบรรทุกทั้งหมด 1.38 ล้านเดทเวทตัน แต่การขยายกองเรือโลกยังคงติดลบ บริษัทฯ เกรงว่าการปรับตัวเพิ่มขึ้นของดัชนี BDI จะต้องหยุดชะงักลงหากกองเรือโลกยังคงขยายตัวต่อไป

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลกได้แสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจ โดยเริ่มต้นปี 2559 ที่ 788.42 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 791.83 ล้านเดทเวทตันในระหว่างไตรมาสแรก ปี 2559 ซึ่งอีกร้อยละ 9.15 (72.17 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2559

หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 50 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2558 อัตราการส่งมอบลำช้าอยู่ที่ร้อยละ 46.03) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 56.67 ล้านเดเวทตันต่อปี (คำนวณตัวเลขทั้งปีโดยอ้างอิงจากตัวเลขการปลดระวางเรือในไตรมาสแรก ปี 2559 ที่ 14.09 ล้านเดเวทตัน) จะมีกองเรือลดลงประมาณร้อยละ 0.39 (785.34 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2559 และจะลดลงอีกร้อยละ 3.19 (760.28 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2560 แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวของกองเรือโลกได้เดินมาถูกทางแล้ว แต่จากการที่ดัชนี BDI ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากจุดที่ต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ไปแตะที่ระดับ 704 จุด ในวันที่ 26 เมษายน นั้น บริษัทฯ คาดว่าอัตราการปลดระวางเรือจะชะลอตัวลงและตัวเลขการปลดระวางเรือของทั้งปีไม่น่าจะเป็นไปตามที่กล่าวข้างต้น

ราคาเรือเทกอง ปรับตัวไปตามดัชนี BDI ทั้งนี้ เป็นที่น่าสนใจที่จะเปรียบเทียบมูลค่าของเรือขนาดซูปราแมกซ์ ขนาดปานามาแมกซ์ และขนาดเคปไซส์ ของปีนี้กับปีที่แล้วเมื่อดัชนี BDI อยู่ที่ระดับ 740 จุด

ล้านเหรียญดอลลาร์ สหรัฐ	ขนาดเคปไซส์		ขนาดปานามาแมกซ์		ขนาดซูปราแมกซ์	
	มกราคม	มกราคม	มกราคม	มกราคม	มกราคม	มกราคม
	2558	2559	2558	2559	2558	2559
เรือส่งต่อใหม่	54	47	29	26	27	25
เรือใหม่ขายต่อ	54	34	29	23	27	21
เรืออายุ 5 ปี	38	21	19	12	20	11
เรืออายุ 10 ปี	27	12	14	7	13	6

(ข้อมูลจาก Compass)

จากตารางด้านบน จะเห็นได้ถึงความปกติในรูปแบบใหม่ (New Normal) สำหรับเรือเก่าอายุ 5 ปีซึ่งมีราคาขายต่ำกว่าราคาเรือใหม่ขายต่อถึงร้อยละ 50 อันเป็นเครื่องบ่งบอกว่าถ้าไม่เป็นเพราะเรือใหม่ขายต่อหรือเรือส่งต่อใหม่นั้นมีราคาที่สูงมากเกินไปราคาก็มีการลดราคาลงอย่างมาก ก็เป็นเพราะอายุการใช้งานเรือเทกองที่เหมาะสมได้ลดลงเหลือสูงสุด 15 ปีถึง 20 ปี แต่ไม่ว่าจะเป็นกรณีใด ความปกติในรูปแบบใหม่นี้จะกลายเป็นความปกติในที่สุด ดังจะเห็นได้จากรายงานการปลดระวางเรือด้านล่าง

มีการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ รูปแบบทันสมัย อายุเพียง 15 ปี ชื่อ JOHN OLDENDORFF (ขนาดระวางบรรทุก 169,299 เดเวทตัน สร้างเมื่อปี 2544 จากอู่ต่อเรือ Samho ในประเทศเกาหลีใต้) (ข้อมูลจาก Compass)

การขายเรือเทกองเพื่อปลดระวางน่าจะมีปริมาณสูงเป็นประวัติการณ์ในปีนี้ แต่เนื่องจากการอ่อนตัวของภาคอุปสงค์ ดังนั้น สภาพตลาดยังคงน่าท้าทาย จากคำกล่าวของ Peter Sand หัวหน้าฝ่ายวิเคราะห์ตลาดขนส่งทางเรือของ BIMCO ประเทศเดนมาร์ก โดย

Sand ได้คาดการณ์ว่าจะมีเรือเทกองขนาดระวางรวม 40 ล้านตันเวทตันถูกปลดระวางภายในปีนี้ สูงกว่าปีที่แล้วซึ่งอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านตันเวทตัน และมีปริมาณพอๆกับตัวเลขการปลดระวางในปี 2555 (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

ปัจจัยจากประเทศจีน ยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อตลาดเรือเทกอง การเติบโตของตัวเลขจีดีพีของจีนได้ชะลอตัว กล่าวคือ ในไตรมาสแรกอยู่ที่ร้อยละ 6.7 อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากตัวเลขเศรษฐกิจมหภาค การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร อยู่ที่ 241.57 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2559 หรือขยายตัวประมาณร้อยละ 6.4 เมื่อเทียบกับปริมาณ 227.07 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2558! ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในปี 2559 จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่นำเข้าจากต่างประเทศ เทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 191.72 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 4.2 เมื่อเทียบกับปริมาณ 200.01 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2558 การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2559 มีปริมาณ 48.46 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 1.24 หากเทียบกับตัวเลขของไตรมาสแรก ปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 49.07 ล้านตัน ทั้งนี้ การนำเข้าถ่านหินของจีนจะขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่นำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและมีความต้องการใช้ถ่านหินในปริมาณ 3.7 พันล้านตันต่อปี แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือเทกองได้ ตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2559 ได้ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 8 เป็น 27.83 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 25.78 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2558 ซึ่งทั้งหมดได้ถูกขนส่งโดยเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในตัวตั้งแต่ขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์

การปิดโรงงานผลิตเหล็กในจีน ตามข้อมูลจาก China Reality Research มีโรงงานผลิตเหล็กประมาณ 35 แห่งใน 13 จังหวัดซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 53 ล้านตันต่อปี ถูกปิดตัวลงในปี 2558 (ร้อยละ 4.4 ของกำลังการผลิตของประเทศที่ราวๆ 1,200 ล้านตันต่อปี) ในขณะที่คาดว่าจะมีการปิดตัวโรงงานผลิตเหล็กอย่างถาวรอีกมากในปี 2559 และปี 2560 ทางกรีนได้ประกาศตั้งเป้าปิดโรงงานผลิตเหล็ก 100-150 ล้านตันต่อปี (ร้อยละ 8 – 12 ของกำลังผลิตในปัจจุบัน) โดยได้ระบุว่าปัจจัยที่จะมีบทบาทในการปิดโรงงานผลิตเหล็กที่มีกำลังการผลิตมากเกินเหล่านี้ ได้แก่ ภาวะกดดันจากตลาด แรงขับเคลื่อนจากองค์กร ความร่วมมือจากส่วนภูมิภาค และการสนับสนุนจากทางภาครัฐ (ข้อมูลจาก CLSA)

อุปสงค์ในเหล็กของจีน ได้ลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2559 และในปีต่อไป เนื่องจากจีนซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลก ได้เปลี่ยนการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากภาคลงทุนและภาคการผลิตเป็นการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการบริโภคและการบริการ จากคำกล่าวของ Zhang Guangning ประธานสมาคมค้าเหล็กและแร่เหล็กของจีน ตามรายงานการประชุมของทางสมาคมฯ เผยแพร่บนเว็บไซต์ China Metallurgical News Wang Liqun รองประธานสมาคมฯ ได้กล่าวว่าปริมาณการผลิตเหล็กจะลดลงเช่นเดียวกัน

โดยปริมาณเหล็กดิบที่ผลิตได้จะลดลง 25 ล้านตัน หรือประมาณร้อยละ 3 มาอยู่ที่ปริมาณ 781 ล้านตันในปี 2559 ตามประมาณการของ China Metallurgical Industry Planning and Research Institute (ข้อมูลจาก Bloomberg)

การส่งออกเหล็กของจีนมีปริมาณ 9.98 ล้านตันในเดือนมีนาคม ซึ่งขยายตัวร้อยละ 30 จากปีที่แล้วและขยายตัวร้อยละ 23 จากตัวเลขในเดือนกุมภาพันธ์ จากข้อมูลซึ่งเผยแพร่โดยกรมศุลกากรซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดตั้งแต่เดือนธันวาคมที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Platts)

การนำเข้าถ่านหินของจีนคาดว่าจะมีปริมาณ 160 ล้านตันในปี 2559 ลดลงประมาณร้อยละ 22 จากตัวเลขในปี 2558 จากการวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์จาก Citibank (ข้อมูลจาก Platts)

จีนตั้งเป้าปิดเหมืองแร่ถ่านหินถึง 1,000 แห่งในปี 2559 จากข้อมูลของกระทรวงพลังงาน (National Energy Administration (NEA)) ซึ่งคิดเป็นปริมาณกำลังการผลิตรวมประมาณ 60 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม กระทรวงพลังงานได้ตั้งเป้าลดกำลังการผลิตถ่านหินลง 500 ล้านตันในอีก 3 ปีถึง 5 ปีข้างหน้า โดยทางการจีนได้วางแผนที่จะไม่อนุมัติเหมืองถ่านหินใหม่ ซึ่งจะช่วยให้ปรับสมดุลในอนาคต เหตุผลหลักในการลดการผลิตถ่านหินลงนั้นคือความกังวลในสิ่งแวดล้อมแต่การลดการผลิตถ่านหินในประเทศน่าจะช่วยเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่มีคุณภาพดีกว่าซึ่งทำให้ปล่อยของเสียน้อยกว่า การนำเข้าถ่านหินของจีนอาจค่อยๆเพิ่มขึ้นจากแนวโน้มที่ลดลงตั้งแต่ปี 2556 หากการลดการผลิตถ่านหินภายในประเทศลงร้อยละ 20 ของปริมาณ 500 ล้านตันถูกแทนที่โดยถ่านหินนำเข้าและตั้งสมมติฐานว่าอุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าของจีนขยายตัวร้อยละ 1 ในปี 2559 และร้อยละ 2 ในปีต่อไป จะสามารถเป็นปัจจัยหลักในการช่วยให้ตลาดเรือเทกองฟื้นตัว (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

การใช้พลังงานของจีนยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้น แม้ว่าได้มีการใช้พลังงานจากน้ำมัน น้ำ ก๊าซ และพลังงานทางเลือกอื่นๆ มากขึ้น ถ่านหินก็ยังคงมีบทบาทสำคัญถึงร้อยละ 64 ของการใช้พลังงานของจีนในปี 2558 เหมืองแร่ถ่านหินของจีนยังคงมีบทบาทที่สำคัญโดยช่วยให้มีการจ้างงานถึง 6 ล้านคนแต่ดูเหมือนว่าภาครัฐจะกำลังปิดเหมืองแร่ถ่านหินที่เก่าและไม่มีประสิทธิภาพในขณะที่ระงับการอนุมัติโครงการเหมืองแร่ถ่านหินใหม่ในอีก 3 ปีข้างหน้า จากนโยบายของภาครัฐล่าสุด มีการตั้งเป้าในการปิดเหมืองถ่านหิน 4,300 แห่งจากทั้งหมด 11,000 แห่งและลดปริมาณการผลิตถ่านหินลง 700 ล้านตัน ปัจจัยนี้อาจช่วยสนับสนุนให้มีการนำเข้าถ่านหินแต่ไม่น่าจะมีปริมาณเทียบเท่ากับปริมาณการผลิตในประเทศที่ลดลงในปี 2559 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนเพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าตัวในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีตัวเลขการนำเข้าสูงถึงสองในสามของตัวเลขการนำเข้าถั่วเหลืองของโลก คาดว่าจีนจะนำเข้าถั่วเหลืองสูงถึง 80 ล้านตันในปี 2558/2559 เนื่องจากการขยายตัวในการผลิตถั่วเหลืองและการอ่อนค่าของเงินสกุลเรียลของบราซิล ทำให้บราซิลได้ส่งออกถั่วเหลืองไปจีนมากขึ้น มีการขนส่งถั่วเหลืองปริมาณมากโดยเรือขนาดซูปราแมกซ์และบางส่วนโดยเรือขนาดปานามาแมกซ์ เมื่อพิจารณาถึงการขยายตัวของตัวเลขการผลิตถั่วเหลืองของบราซิล

และอุปสงค์ในการนำเข้าถั่วเหลืองของจีน จึงดูเหมือนว่าปริมาณการค้าขายถั่วเหลืองระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มที่ดีในอนาคต (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จีนขึ้นเป็นผู้นำเข้าน้ำตาลรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยจีนได้นำเข้าน้ำตาลดิบปริมาณ 4.85 ล้านตันในปี 2558 ซึ่งมีมากกว่าสองปีที่ผ่านมา เนื่องจากราคาน้ำตาลนำเข้าที่ตกต่ำ ปริมาณน้ำตาลนำเข้าได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 39 จากปีก่อนหน้าและมากกว่าปริมาณน้ำตาลนำเข้าที่ 4.5 ล้านตันในปี 2556 จากข้อมูลของกรมศุลกากร (ข้อมูลจาก Reuters)

กลยุทธ์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศและนโยบายเชิงต่างประเทศของประธานาธิบดี Xi Jinping กล่าวคือ โครงการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งเป็นโครงการที่เชื่อมโยงทางถนนและทางรถไฟ ท่อขนส่งน้ำมันและก๊าซ และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆซึ่งเริ่มจากเมืองซีอานซึ่งตั้งอยู่ภาคกลางของประเทศจีนผ่านไปทางตอนกลางของทวีปเอเชีย จนถึงกรุงมอสโก รอตเตอร์ดัม และเวนิส รวมถึงการเชื่อมโยงของท่าเรือต่างๆและโครงการโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายฝั่งต่างๆจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปจนถึงแอฟริกาใต้และตอนเหนือของเมดิเตอร์เรเนียน ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB) ซึ่งก่อตั้งเมื่อเดือนธันวาคม โดยมีประเทศสมาชิก 57 ประเทศ ซึ่งรวมถึง ฝรั่งเศส เยอรมนี อินเดีย รัสเซีย ตุรกี และสหรัฐอเมริกาบริเวสต์ โดยคาดว่าจะใช้ต้นทุนถึง 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐ จีนถือหุ้นร้อยละ 26.6 ในธนาคารเพื่อการลงทุนดังกล่าวซึ่งมีประธาน คือ Jin Liqin อดีตรองรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของจีน (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

สินเชื่อสำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนยังคงเพิ่มขึ้นอย่างมีเสถียรภาพเนื่องจากตลาดที่อยู่อาศัยได้ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของธนาคารกลางจีน ณ สิ้นปี 2558 สถาบันการเงินต่างๆในจีนได้ปล่อยเงินกู้จำนวน 21 ล้านล้านหยวน (เทียบเท่า 3.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ให้แก่ภาคอสังหาริมทรัพย์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของธนาคารกลางจีน ขยายตัวร้อยละ 2.1 จากช่วงสิ้นปี 2557 (ข้อมูลจาก COSCO Steel and Coal Newsletter)

จีนจะต้องเผชิญความยากลำบากอย่างมากเพื่อให้ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าร้อยละ 6.5 ในระหว่างปี 2559 ถึงปี 2563 ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ สืบเนื่องจากอุปสงค์ของโลกที่ชะลอตัวลงและค่าแรงที่เพิ่มขึ้น จากคำกล่าวของ Li Wei ประธานศูนย์วิจัยเพื่อการพัฒนาของจีน ซึ่งได้ตีพิมพ์ไว้ใน China Securities Journal (ข้อมูลจาก Reuters)

กฎข้อที่หนึ่งในแผนกลยุทธ์สำหรับห้าปีข้างหน้า ได้แก่ การให้ความสำคัญในแผนพัฒนาต่างๆ ตามคำกล่าวของนายกรัฐมนตรี Li Keqiang เมื่อเปิดการประชุมสภาประจำปีในกรุงปักกิ่ง ในวันเสาร์ (ข้อมูลจาก Bloomberg)

Raghuram Rajan ประธานธนาคารกลางอินเดีย ซึ่งมีทัศนคติต่อเศรษฐกิจเชิงอนุรักษ์นิยม เมื่อวันพฤหัสบดี ได้กล่าวชื่นชมแผนการของรัฐบาลในโครงสร้างพื้นฐานและมองในเชิงบวกต่อแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจของอินเดีย โดยท่านได้กล่าวว่าอินเดีย

น่าจะอยู่ในช่วงการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่และกล่าวต่อไปอีกว่าทุกอย่างได้ถูกเตรียมไว้แล้วสำหรับการก้าวกระโดดครั้งนี้ทั้งในแง่ของอุตสาหกรรมการผลิตและอุตสาหกรรมบริการ (ข้อมูลจาก Times of India)

อินเดียเป็นหนึ่งในประเทศที่ขาดแคลนพลังงานมากที่สุดในโลก ตามข้อมูลของ International Energy Agency (IEA) ยังคงมีประชากรจำนวน 304 ล้านคนในอินเดียที่ไม่มีกระแสไฟฟ้าใช้ในปี 2555 นอกจากนี้ ยังมีประชากรจำนวนมากมายซึ่งไม่มีกระแสไฟฟ้าใช้ตลอด 24 ชั่วโมงเนื่องจากกระแสไฟฟ้าขาดช่วง และมีประชากรมากถึง 760 ล้านคนไม่มีเครื่องทำความเย็นซึ่งโดยปกติแล้วเป็นเครื่องที่ใช้กระแสไฟฟ้ามากที่สุดในบ้าน และจำนวน 820 ล้านคนทำอาหารโดยใช้วิธีเผาถ่านหรือมูลสัตว์ การใช้กระแสไฟฟ้าในอินเดียคิดเป็น 700 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อหัวต่อปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกร้อยละ 80 เมื่อเปรียบเทียบแล้ว การใช้กระแสไฟฟ้าของจีนต่อหัวอยู่ที่ 3,200 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อหัวต่อปี ในขณะที่สหรัฐอเมริกาอยู่ที่ 14,000 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อหัวต่อปี (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมของอินเดียเสนอให้งบประมาณประเทศสูงเป็นประวัติการณ์ถึง 7 แสนล้านรูปี (คิดเป็น 10.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เพื่อการก่อสร้างถนนและกระดุนเศรษฐกิจของประเทศ นอกเหนือจากการใช้งบประมาณที่มากขึ้นถึงร้อยละ 50 ในงบประมาณประจำปีจะเริ่มเมื่อเดือนเมษายน 2559 ท่านได้ให้สัมภาษณ์ว่ากระทรวงคมนาคมกำลังมองหาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศ โดยตั้งเป้าในการใช้งบประมาณ 5 ล้านล้านรูปี (คิดเป็น 147.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ในโครงการก่อสร้างถนนต่างๆ ในอีกสามปีข้างหน้า โดยจะสร้างถนน 100 กิโลเมตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างที่ 18 กิโลเมตรต่อวันในปัจจุบัน (ข้อมูลจาก Bloomberg)

อินเดียมีแผนที่จะลดการนำเข้าถ่านหิน แม้ว่าจะถูกมองว่าเป็นประเทศที่แข่งขันเงินขึ้นเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดในโลก โดยอินเดียจะมุ่งเน้นไปที่การผลิตถ่านหินในประเทศสำหรับการผลิตพลังงานในอนาคต โดยตั้งเป้าว่าจะยกเลิกการนำเข้าถ่านหิน Thermal อย่างสิ้นเชิงในอีกสามปีข้างหน้า (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

สี่ประเทศที่เป็นผู้นำเข้าน้ำมันรายใหญ่ที่สุดของโลก ได้แก่ จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และอินเดีย คิดรวมกันมากกว่าร้อยละ 50 ของตัวเลขจีดีพีโลกที่ 77 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้กำลังเติบโต อัตราการว่างงานลดลงและราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยขจัดความเสี่ยงของระบบการธนาคารสหรัฐอเมริกาจากปริมาณการขูดเจาะเซลล์ก๊าซที่ลดลงและการผิวน้ำมันดิบของหุ่นกึ่งอัตโนมัติที่อัตราผลตอบแทนสูงและจะช่วยทดแทนการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมส่งออกน้ำมันที่ย่ำแย่ (ข้อมูลจาก Hartland Shipping Services)

ปี 2558 เป็นปีที่แย่มากของอุตสาหกรรมค้าเหล็กโลก โดยเป็นครั้งแรกที่ประสบภาวะตกต่ำในการผลิตตั้งแต่ปี 2552 ตัวเลขจาก Worldsteel ได้แสดงว่าการผลิตเหล็กโลกได้ลดลงร้อยละ 2.8 ในปีที่แล้วโดยมีปริมาณ 1,622.8 ล้านตัน ประเทศจีนซึ่งเป็น

ผู้ผลิตและผู้บริโภคเหล็กที่ใหญ่ที่สุดของโลก รวมทั้งเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการเติบโตของธุรกิจนี้ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาได้ แสดงตัวเลขเป็นที่น่าผิดหวังอย่างชัดเจน โดยตัวเลขการผลิตเหล็กได้ลดลงร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีที่แล้วมาอยู่ที่ปริมาณ 803.8 ล้านตัน ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่คาดไว้แล้วเมื่อพิจารณาถึงการขยายตัวอย่างไม่มีเสถียรภาพในการผลิตเหล็กในช่วงสองสามปีที่ ผ่านมา (ตัวเลขการผลิตเหล็กยังคงมากกว่าเมื่อห้าปีที่แล้วถึงกว่าร้อยละ 30) และจากการที่มีเหล็กที่ผลิตออกมามากเกินอันส่งผล ให้ราคาเหล็กตกต่ำกว่าต้นทุนในการผลิตสำหรับเกือบทุกโรงงานผลิตเหล็ก ยังเชื่อว่ายังอยู่ในช่วงวัฏจักรขาลงมากกว่าจะเป็น จุดเริ่มต้นของขาขึ้น จีนซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาโดยมีโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัยคุณภาพต่ำและมีอัตราการขยายตัวเมือง ในระดับต่ำ ปริมาณการบริโภคเหล็กต่อหัวยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าประเทศพัฒนาแล้วในช่วงที่เศรษฐกิจเติบโตและเป็นช่วง ก่อสร้างในยุค 60 และยุค 70 ทั้งนี้ จีนยังคงรอคอยภาวะขาขึ้นสูงสุดของตลาดค้าเหล็ก อย่างไรก็ตาม ไม่ได้หมายความว่า การผลิต เหล็กจะขยายตัวในอีกสองสามปีข้างหน้า ปัญหาเกิดขึ้นจากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของจีนซึ่งซบเซา บริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บาง แห่งต้องปิดตัวลงเนื่องจากลงทุนในโครงการที่ให้ผลตอบแทนน้อย ตลาดที่พักใจกลางกรุงปักกิ่งยังคงคึกคักและราคาได้ปรับตัว เพิ่มขึ้น โครงการพัฒนาในพื้นที่กันดารซึ่งไม่มีระบบคมนาคมเข้าถึงซึ่งยังคงกำหนดราคาสูงเกินความเป็นจริงจะขายไม่ออก ส่งผล ให้มือสังหาริมทรัพย์มากมายรอการขาย และยังมีปัญหาเรื่องราคา จีนไม่มีฟองสบู่ในอู่ทานที่อยู่อาศัย หากแต่มีฟองสบู่ในราคาที่อยู่อาศัย ในขณะที่ประชากรเป็นร้อยล้านคนอาศัยอยู่ในบ้านคุณภาพต่ำ และอีกหลายล้านคนย้ายบ้านจากชนบทเข้าสู่ตัวเมืองใหญ่ๆ ทำให้ราคาที่พักอาศัยปรับตัวสูงเกินกว่าที่จะซื้อได้ เป็นเวลาหลายปีที่ตลาดอสังหาฯ พยายามอยู่ได้จากลูกค้ากลุ่มคนส่วนน้อยคิด เป็นร้อยละ 1 ที่ซื้อห้องชุดต่างๆด้วยเงินสดเพื่อการลงทุนและเป็นทางเลือกในการออมเงิน และแน่นอนว่ามีห้องชุดมากมายที่ไม่มีผู้ อาศัย ไม่แม้แต่ที่ปล่อยเช่าเนื่องจากห้องชุดมือสองราคาตกมากกว่าห้องชุดใหม่ แต่สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว มี การคาดการณ์ว่าเงินหยวนจะลดค่าลงในอนาคตอันใกล้ซึ่งหมายความว่าคนส่วนใหญ่อาจเลือกที่จะเก็บเงินในต่างประเทศ (อาจจะ เก็บไว้ที่ลอนดอนหรือแวนคูเวอร์) การปราบปรามคอร์รัปชันและการลดการใช้จ่ายฟุ่มเฟือยของทางการส่งผลเชิงลบต่อเศรษฐกิจ เนื่องจากปริมาณการขายไวน์แดงและนาฬิกาข้อมือได้ลดลงอย่างมาก รวมถึงไปห้องชุดที่หรูหราต่างๆ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ประมาณเกือบหนึ่งในสามของบริษัทน้ำมันมหาชนต่างๆรอบโลกอยู่ในภาวะเสี่ยงล้มละลายในปีนี้ จากคำเตือนของสำนักงาน ตรวจสอบบัญชี Deloitte เนื่องจากอุตสาหกรรมเผชิญภาวะที่ราคาน้ำมันดิบร่วงลงเกือบถึงระดับต่ำที่สุดในรอบสิบปี โดยได้เตือน ว่าบริษัทประมาณ 175 แห่งอยู่ในภาวะเสี่ยงจากการหนี้มากกว่า 150 พันล้านเหรียญสหรัฐและต้องประสบปัญหาในการหาเงินสด ในขณะที่สินทรัพย์มีมูลค่าลดลงและราคาหุ้นลดลง (ข้อมูลจาก Fortune)

ทั้งๆที่อุตสาหกรรมแร่เหล็กดูเหมือนจะซบเซาและแม้ว่าราคาแร่เหล็กจะปรับตัวลดลงร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2556 แต่ปริมาณการค้า ขยายแร่เหล็กก็ยังคงขยายตัว จีนมีการนำเข้าเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ในปีที่แล้วมาอยู่ที่ปริมาณ 954 ล้านตัน บราซิลส่งออกแร่เหล็ก ปริมาณ 192 ล้านตันไปยังจีนในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.1 จากปริมาณการส่งออกที่ 171 ล้านตันในปี 2557 ออสเตรเลียส่งออก

แร่เหล็กปริมาณ 607 ล้านตันไปยังจีนในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.7 จากปริมาณการส่งออกที่ 548 ล้านตันในปี 2557 ประมาณการสำหรับปี 2559 ควรจะเป็นเท่าไร? จนถึงเมื่อไม่นานมานี้ การคาดการณ์ส่วนใหญ่เป็นเชิงลบ โดยมีการคาดว่าอุปสงค์ในเหล็กของจีนและของโลกจะลดลง เกือบทุกคนคาดว่าราคาเหล็กและปริมาณการค้าขายเหล็กจะลดลง อย่างไรก็ตาม ราคาแร่เหล็กปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 ในช่วงสองเดือนแรกของปีนี้ โดยอยู่ที่ประมาณ 50 เหรียญสหรัฐต่อดัน การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในเดือนมกราคมในปีนี้อยู่ที่ 82.2 ล้านตัน ซึ่งมากกว่าเดือนมกราคมปีที่แล้วร้อยละ 4.6 โรงงานผลิตเหล็กในจีนกำลังเริ่มดำเนินการหลังจากเทศกาลตรุษจีน และมีสัญญาณเชิงบวกในภาคอสังหาริมทรัพย์โดยเฉพาะในเมืองใหญ่อย่างเซี่ยงไฮ้ นอกจากนี้ เหมืองแร่เหล็กในจีนได้ค่อยๆปิดตัวลง (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จากการคาดการณ์ของ Korea Energy Economics Institute (KEEI) **อุปสงค์ในถ่านหินของเกาหลีใต้**จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 มาอยู่ที่ปริมาณมากกว่า 140 ล้านตันในปี 2559 โดยมีโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าพลังงานถ่านหินใหม่ 9 แห่งรวมมีกำลังการผลิต 7.7 กิกะวัตต์ เกาหลีใต้ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สี่ของทวีปเอเชียกำลังก่อสร้างโรงงานไฟฟ้าพลังงานถ่านหินอีก 19 แห่งภายในปี 2565 (ข้อมูลจาก Reuters)

คาดว่า การค้าขายรอบโลกจะยังคงชะงักงันในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 2.8 ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2558 นักเศรษฐศาสตร์ขององค์การการค้าโลกรายงานว่า การนำเข้าสินค้าของประเทศที่พัฒนาแล้วจะทรงตัวในปีนี้อยู่ในขณะที่ยุโรปนำเข้าสินค้าของประเทศที่กำลังพัฒนาในทวีปเอเชียน่าจะเพิ่มขึ้น ตัวเลขการเติบโตของการค้าโลกจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 3.6 ในปี 2560 (ข้อมูลจากองค์การการค้าโลก)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ