

เลขที่ 2560-012

วันที่ 28 เมษายน 2560

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2560

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 1.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรก ปี 2560 อยู่ที่ 8,588 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 79 จากไตรมาสแรกในปี 2559 โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ด้านล่างซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือบริษัทฯ เปรียบเทียบรายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯกับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,208 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯตั้งไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐและต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของปีที่แล้ว ในไตรมาสแรก รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 11.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ไตรมาสแรก ปี 2560 ขาดทุนต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลเงินไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.04 บาท

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2560	ไตรมาส 1 ปี 2559
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,000	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	8,588	4,797
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,208	4,528
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	11.26	(1.51)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(1.74)	(16.62)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(1.70)	(34.04)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ)	(0.04)	(0.38)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.04)	(0.78)

รางวัลและเกียรติยศ บริษัทฯ ได้รับรางวัล Public Debt Deal of the Year สำหรับปี 2559 จากนิตยสาร Marine Money เป็นเรื่องที่น่าประหลาดใจอย่างมากที่แม้ว่าในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 ซึ่งดัชนี BDI ได้แตะจุดที่ต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ แต่บริษัทฯ กลับสามารถออกหุ้นกู้จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากตลาดตราสารหนี้สาธารณะด้วยต้นทุนที่ต่ำและในขณะที่บริษัทเดินเรือหลายๆแห่งทั่วโลกกำลังผิมนัดชำระหนี้และต้องเลิกกิจการ รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับนี้เป็นเครื่องพิสูจน์ถึงชื่อเสียง เอกสิทธิ์ สักยภาพในการฟื้นตัว และความแข็งแกร่งของบริษัทฯ รวมไปถึงความทุ่มเทในการทำงานของพนักงานบริษัทฯ อนึ่ง ท่านสามารถอ่านบทความเกี่ยวกับรางวัลดังกล่าวที่ได้ตีพิมพ์ในนิตยสาร Marine Money แนบท้ายรายงานฉบับนี้

แผนปรับลดอายุของเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดยในขณะนี้เรือจำนวน 36 ลำในกองเรือของบริษัทฯ (ซึ่งรวมเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือ Sanfu เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ และได้ส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2560 ซึ่งถือเป็นการเสร็จสิ้นแผนการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างสมบูรณ์ บริษัทฯ มีกำหนดรับมอบเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน อีกจำนวน 1 ลำจากคู่ต่อเรือ Sanfu ในช่วงต้นปี 2561 ซึ่งจะทำการส่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดกับคู่ต่อเรือ Sanfu เสร็จสมบูรณ์

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 456 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,636 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 9,316 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 40.39 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 781 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,171 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,701 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 17.99 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

วัน **SET Opportunity Day** ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันพุธที่ 17 พฤษภาคม 2560 เวลา 15.20 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ มีปริมาณที่น่าผิดหวังอย่างมากด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางเพียงแค่ปริมาณ 4.99 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างไตรมาสแรก ปี 2560 ซึ่งรวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 14.09 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกของปีที่แล้ว ทั้งนี้ อายุของกองเรือโลก ณ ปัจจุบันและแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ (การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) และการใช้เชื้อเพลิงสะอาด) น่าจะส่งผลทำให้กองเรือโลกขยายตัวอย่างช้าๆ อันจะทำให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16.8 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 157.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,147	13,496	13,505	13,542	13,505
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,555	2,240	2,190	2,196	2,190
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	19	17	16	16	16
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,713	13,849	13,875	13,875	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.0	31.0	30.4	30.5	30.4

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

มุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

คำอธิบายว่าทำไมสิ้นปี 2559 ตลาดมีความแข็งแกร่งมากกว่าตอนต้นปี มีดังต่อไปนี้

- มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนสำหรับปี 2559 จะคงที่หรือไม่ก็ลดลงร้อยละ 2 ถึง 3
- ตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนในปี 2559 ลดลงมาอยู่ที่ประมาณ 108.46 ล้านตัน จาก 112.4 ล้านตันในปี 2558
- มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินของจีนในปี 2559 จะลดลงร้อยละ 10 จากปริมาณ 204 ล้านตันมาอยู่ที่ 180 ล้านตัน
- ตัวเลขการนำเข้าถ่านหินของจีนในปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.2 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ประมาณ 255.51 ล้านตันในปี 2559
- มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2559 จะคงที่หรือไม่ก็เพิ่มขึ้นอย่างมากสูงสุดที่ร้อยละ 2 หรือ 3
- ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2559 อยู่ที่ 1,024.71 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ซึ่งคิดเป็นประมาณ 32.5 ล้านตันต่อวินาทีตลอดปี 2559

เหตุผลที่การนำเข้าถ่านหินของจีนมีปริมาณมากขึ้น มีดังต่อไปนี้

- เหมืองถ่านหินในจีนที่ไร้ประสิทธิภาพและมีขนาดเล็กผลิตถ่านหินคุณภาพต่ำอันส่งผลให้เกิดมลพิษซึ่งก่อให้เกิดการประท้วง
- เหมืองถ่านหินขนาดเล็กนั้นไม่ปลอดภัยและทำให้คนงานเหมืองเสียชีวิต อันก่อให้เกิดการประท้วง

- รัฐบาลจีนมีความอ่อนไหวอย่างมากต่อการประท้วงดังกล่าว
- ทางกรจีนจึงได้สั่งปิดเหมืองถ่านหินซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 800 ล้านตันภายในปี 2563 เพื่อหลีกเลี่ยงการเสียชีวิต มลพิษ และการประท้วง
- ในปี 2559 มีการปิดเหมืองถ่านหินซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 290 ล้านตัน
- ในเดือนเมษายน 2559 มีการสั่งให้เหมืองถ่านหินทำงานสูงสุดได้เพียง 276 วัน จากเดิมที่ 330 วัน
- เนื่องจากการปิดเหมืองถ่านหินและการจำกัดวันทำงาน ทำให้มีปริมาณการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นในครึ่งหลังของปี 2559
- ราคาถ่านหินปรับตัวเพิ่มขึ้นจาก 50 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตันในเดือนเมษายน มาอยู่ที่ประมาณ 115 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตันในเดือนพฤศจิกายน ส่งผลให้มีการกลับไปใช้นโยบายจำกัดวันทำงานสูงสุดสำหรับเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วัน
- ผลที่ตามมาซึ่งไม่ได้คาดไว้ ก็คือ เหมืองถ่านหินต่างๆซึ่งได้ลดกำลังการผลิตลงสามารถทำกำไรมากขึ้น และสิ่งที่เพิ่มขึ้นกำลังการผลิต เนื่องจากการเพิ่มกำลังการผลิตนั้นจะส่งผลให้ราคาถ่านหินลดลงและสุดท้ายก็ส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรลดลง
- ดังนั้น ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนในช่วงสองเดือนแรกของปีนี้จะมากกว่าช่วงเดียวกันของปี 2559 ร้อยละ 48
- ในปัจจุบัน นโยบายวันทำงานของเหมืองถ่านหินยังอยู่ที่ 330 วันเช่นเดิม
- รัฐบาลจีนได้สั่งปิดเหมืองถ่านหินซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 150 ล้านตันในปี 2560

คำถามที่สำคัญ ก็คือ ปริมาณการนำเข้าสินค้าของจีนนั้นจะยั่งยืนหรือไม่

ปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้จะส่งผลให้เกิดความยั่งยืนในปริมาณการนำเข้าสินค้าของจีน

จีนต้องการที่จะเลิกผลิตเหล็กคุณภาพธรรมดาภายในเดือนมิถุนายนในปีนี้ และต้องการผลิตแต่เหล็กที่มีคุณภาพสูง การที่จะผลิตเหล็กคุณภาพสูงได้นั้นต้องอาศัยแร่เหล็กและถ่านหินโค้กที่มีคุณภาพสูง ซึ่งทั้งสองอย่างนั้นต้องอาศัยการนำเข้า

เมื่อไม่นานมานี้ จีนได้สั่งห้ามการนำเข้าถ่านหินจากเกาหลีเหนือ โดยในปี 2559 จีนมีการนำเข้าถ่านหินจากเกาหลีเหนือประมาณ 23 ล้านตัน ซึ่งในแง่ปริมาณการขนส่งต้น-ไมล์นั้นอยู่ในระดับต่ำ จีนจะต้องทดแทนปริมาณดังกล่าวด้วยถ่านหินนำเข้าจากประเทศอื่นที่มีระยะทางการขนส่งที่ไกลขึ้นอันจะช่วยให้อุปสงค์ในแง่ปริมาณการขนส่งต้น-ไมล์เพิ่มมากขึ้น

ข้อมูลที่สำคัญของจีน มีดังต่อไปนี้

- ปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กในไตรมาสแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.2 (มาอยู่ที่ 271.1 ล้านตัน)

- ปริมาณการนำเข้าถ่านหินในไตรมาสแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.4 (มาอยู่ที่ 64.7 ล้านตัน)
- ปริมาณการผลิตเหล็กในไตรมาสแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 (มาอยู่ที่ 200.4 ล้านตัน)
- ปริมาณสินค้าเหล็กคงเหลือในไตรมาสแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้น 4.42 ล้านตัน
- ปริมาณการส่งออกเหล็กในไตรมาสแรกของปีนี้ ลดลงร้อยละ 25.5 (มาอยู่ที่ 20.7 ล้านตัน)
- ปริมาณการบริโภคเหล็กของจีนในไตรมาสแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 (มาอยู่ที่ 184 ล้านตัน) โดยน่าจะมีสาเหตุมาจากการพัฒนาโครงการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road)

มีผลกระทบที่สำคัญจากนโยบายที่ถูกเสนอ โดยนายโดนัลด์ ทรัมป์ ประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกาดังต่อไปนี้

- งบประมาณสำหรับใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจำนวน 1 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งต้องอาศัยการนำเข้าเหล็ก ซีเมนต์ และ ไม้ในปริมาณมาก
- นโยบายสร้างกำแพงกั้นชายแดนประเทศเม็กซิโกอาจส่งผลให้เกิดการห้ามการนำเข้าข้าวโพดจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีปริมาณ 34 ล้านตัน โดยจะต้องทดแทนด้วยการนำเข้าข้าวโพดจากบราซิลและอาร์เจนตินาแทนซึ่งมีปริมาณการขนส่งต้น-ไมล์ที่เพิ่มมากขึ้น
- นโยบายปรับลดภาษีและการเพิ่มค่าใช้จ่ายจะทำให้เกิดการขาดดุลงบประมาณและการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยจะทำให้เกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้
 - บริษัทต่างๆ ที่ตกอยู่ในสภาวะย่ำแย่ต้องเลิกกิจการและบริษัทต่างๆ ที่อยู่ในสภาวะที่เติบโตดีขึ้น
 - ผู้ออมเงินและผู้รับเงินบำนาญจะเริ่มใช้จ่ายมากขึ้น

ในแง่ภาคอุปทาน ปีที่แล้วกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของชายตัวขึ้น 18.51 ล้านเดทเวทตัน ในไตรมาสแรกของปีนี้กองเรือได้ขยายตัวขึ้น 12.29 ล้านเดทเวทตัน แต่ดัชนี BDI กลับยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งแสดงว่าปริมาณการซื้อขาย (อุปสงค์) เพิ่มขึ้นมากกว่าอุปทาน หรือในทางกลับกัน จุดสมดุลระหว่างภาคอุปสงค์และภาคอุปทานดูเหมือนจะอยู่ไม่ไกล นอกจากนั้น อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Convention) และ อนุสัญญาการใช้เชื้อเพลิงสะอาด น่าจะช่วยลดภาคอุปทานลงอย่างมากในช่วงปี 2561 ถึงปี 2563 ทั้งนี้ หากไม่มีปริมาณการปลดระวางเรือที่มากพอในปี 2561 ถึงปี 2562 อาจจะต้องอาศัยเพียงแค่ภาคอุปสงค์ในการสร้างตลาดที่ยั่งยืน

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลกได้แสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจ โดยเริ่มต้นปี 2560 ที่ 790.41 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 802.7 ล้านเดทเวทตันในระหว่างไตรมาสแรก ปี 2560 ซึ่งอีกร้อยละ 4.23 (33.96 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2560 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 50 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2559 อัตราการส่งมอบล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 47.5) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 22 ล้านเดทเวทตันต่อปี (อ้างอิงจาก Howe Robinson Partners Research) จะมี

กองเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.55 (802.67 ล้านเคทเวทตัน) ในปี 2560 สืบเนื่องจากแรงกดดันจากอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Convention) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 คาดว่าปริมาณการปลดระวางเรือจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2561 อยู่ที่ประมาณ 35 - 40 ล้านเคทเวทตัน หากตั้งสมมติฐานอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 50 และการปลดระวางเรือที่ 37.5 ล้านเคทเวทตัน กองเรือจะลดลงประมาณร้อยละ 2.23 โดยสิ้นปี 2561 กองเรือจะอยู่ที่ 784.76 ล้านเคทเวทตัน

ราคาเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ปรับตัวตามดัชนี BDI โดยได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในไตรมาสนี้ มีรายงานการขายเรือ BSI LENNOX ขนาดแคมชาแมกซ์ (Kamsarmax) สร้างที่ประเทศจีน (ขนาดระวาง 81,600 เคทเวทตัน ส่งมอบในเดือนมีนาคม 2560 จากผู้ต่อเรือ Hudong-Zhonghua ประเทศจีน) ที่ราคา 26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่ บริษัท TMS (ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของนาย George Economou) ประเทศกรีซ นอกจากนี้ บริษัทในเครือ Berkeley Shipping ประเทศสโมลดตา ได้ขายเรือพี่น้องของเรือ BSI LENNOX ที่ชื่อ BSI CARDOGON (ขนาดระวาง 82,277 เคทเวทตัน สร้างเมื่อเดือนมกราคม 2560) ในราคา 19.50 - 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเดือนธันวาคม (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

Eastern Pacific Shipping ได้ซื้อเรือชื่อ MOUNT MERU (ขนาดระวาง 179,147 เคทเวทตัน สร้างในปี 2552 โดยผู้ต่อเรือ Hyundai ประเทศเกาหลี) ในเดือนพฤศจิกายน 2559 จากธนาคาร Korean Development Bank เจ้าหนี้ของบริษัท Hanjin Shipping ในราคา 18.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และได้ขายต่อเรือดังกล่าวให้กับกลุ่มผู้ลงทุน Songa Bulk of Norway ในราคาถึงเกือบ 28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

เมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2560 เรือขนาดเคปไซส์อายุ 5 ปีมีราคาต่ำกว่าราคาเรือต่อใหม่ร้อยละ 23 เมื่อใช้วิธีคำนวณแบบต้นทุนทดแทน (ราคาเรือต่อใหม่อยู่ที่ประมาณ 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐตั้งแต่เดือนมิถุนายนปีที่แล้ว) แต่จนถึงเดือนมีนาคมปีนี้ Clarkson ได้ปรับเพิ่มราคาเรืออายุ 5 ปีขึ้นจาก 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 32.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และปัจจุบันค่าระวางเรือสำหรับระยะเวลา 1 ปีของเรือขนาดเคปไซส์อยู่ที่ 17,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 184 จาก 6,000 เหรียญสหรัฐต่อวันเมื่อหนึ่งปีก่อน บริษัทเชื่อว่าเป็นเพียงก้าวแรกของการฟื้นตัวของตลาด ทั้งนี้ ราคาเรือจะปรับตัวสูงขึ้นอย่างน่าแปลกใจเมื่ออัตราค่าระวางเรือปรับตัวขึ้นมากกว่า 13,000 - 14,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันซึ่งเป็นระดับคุ้มทุนเงินสดสำหรับเรือขายต่อซึ่งมีราคา 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราคาเฉลี่ยในเดือนกุมภาพันธ์) และโดยใช้เงินกู้ร้อยละ 50 ถึง 60 (ระยะเวลาการชำระคืนเงินกู้ 15 ปี) ต้นทุนดอกเบี้ยรวมที่ ร้อยละ 3-4 เมื่อส่วนต่างระหว่างราคาเรือมือสองกับราคาเรือต่อใหม่ไม่มี จะทำให้บริษัทต่างๆ หันกลับมาสั่งเรือต่อใหม่ แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่คิดว่าผู้ต่อเรือจะรับการสั่งเรือต่อใหม่เป็นจำนวนมากในราคาปัจจุบัน เนื่องจากราคาในปัจจุบันยังคงไม่เปลี่ยนแปลงในขณะที่ต้นทุนของผู้ต่อเรือเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะราคาเหล็ก (และค่าแรงในจีนยังปรับตัวสูงขึ้น) ทั้งนี้ ราคาเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากเดือนมิถุนายน 2559 จนถึงปัจจุบันนี้ ในขณะที่ราคาเรือขนาดเคปไซส์ต่อใหม่คงอยู่ที่ 42 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เป็นที่แน่นอนว่าต้นทุนในการต่อเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 4 ล้านดอลลาร์ดอลลาร์สหรัฐแต่ราคาเรือกลับคงที่และการสั่งซื้อเรือต่อใหม่ได้รับความสนใจมากขึ้น คาดหวังว่าผู้ต่อเรือจะปรับราคาสั่งต่อเรือใหม่อย่างรวดเร็วเนื่องจากผู้ต่อเรือไม่น่าจะสามารถทำอะไรได้ในระดับราคาในปัจจุบัน (ข้อมูลจาก DNB Markets)

มีหลากหลายความเห็นในเรื่องการคาดการณ์ปริมาณการปลดระวางเรือในปีนี้เนื่องจากการตัดสินใจปลดระวางเรือมักขึ้นอยู่กับสถานการณ์ตลาดค่าระวางเรือ ดังนั้น คาดว่า ในปี 2560 ปริมาณการปลดระวางเรืออย่างต่ำสุดน่าจะอยู่ที่ 12 ล้านดwt และอย่างมากสุดน่าจะอยู่ที่ 26 ล้านดwt ดังนั้น ปริมาณการปลดระวางเรือระดับกลางๆ จะอยู่ที่ 19 ล้านดwt ซึ่งหากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับปัจจุบัน ปริมาณการปลดระวางเรืออาจใกล้เคียงกับเมื่อปี 2557 ที่ 17 ล้านดwt (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ปริมาณการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกับต่อเรือในประเทศจีนลดลงอย่างมาก จากจำนวน 579 ลำในปี 2556 มาอยู่ที่จำนวน 25 ลำในปี 2559 ปริมาณการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกับต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นก็ยังลดลงอย่างต่อเนื่องจากอย่างน้อย 250 ลำต่อปีในช่วงปี 2556 ถึงปี 2558 มาอยู่ที่เพียงจำนวน 9 ลำในปี 2559 ต่อเรือต่างๆยังคงอยู่ภายใต้ภาวะกดดันในปีนี้เนื่องจากมีปริมาณการสั่งต่อเรื่อน้อยลง ราคาเรือสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่ต่ำและต้นทุนวัสดุที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่ในปริมาณมาก ตลาดขนส่งทางเรืออาจเข้าสู่ภาวะสมดุลจากภาวะในปัจจุบันที่มีจำนวนเรือในตลาดมากเกินไป (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

แรงกดดันจากกฎเกณฑ์

การให้สัตยาบันอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Convention (BWMC)) ส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้จัดการน้ำถ่วงเรือตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวมีราคาสูง ซึ่งอาจส่งผลให้มีการปลดระวางเรือที่มีอายุมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะตลาดในปัจจุบันซึ่งเรือต่างๆทำรายได้ในระดับต่ำ แม้จะมีการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น คาดว่ายังมีเรือจำนวนหลายพันลำที่ต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ซึ่งถือเป็นเรื่องที่น่าท้าทาย นอกจากนี้ ประเด็นที่น่ากังวลอีกประการหนึ่งก็คือ กำลังความสามารถของอุตสาหกรรมในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ มีความเป็นไปได้สูงว่าแรกๆ จำนวนผู้ที่ให้บริการติดตั้งระบบดังกล่าวไม่น่าจะเพียงพอ (ข้อมูลจาก Clarksons)

การปฏิบัติตามอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของบริษัทฯ มีเรือจำนวน 14 ลำในกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งได้ติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือแล้ว และมีเรือของบริษัทฯ จำนวน 18 ลำจาก 22 ลำที่จำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือในการสำรวจเรือพิเศษ ครั้งถัดไประหว่างปี 2565 อย่างไรก็ตาม เรือจำนวนอีก 4 ลำจะได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อได้รับการสำรวจพิเศษในระหว่างปี 2561 จากการประเมินการบังคับใช้กฎเกณฑ์นี้ ในระหว่างเดือนมิถุนายน 2558 ถึงเดือนเมษายน 2560 บริษัทฯ ได้รีไซเคิลเรือเก่าหรือเรือขนาดเล็กจำนวน 15 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 42 ของกองเรือบริษัทฯ นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้ขายเรือเก่าหรือเรือขนาดเล็กจำนวน 2 ลำ ให้แก่ผู้ซื้อเพื่อเดินเรือดังกล่าวต่อไป

การใช้เชื้อเพลิงสะอาด ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป เชื่อว่าแม้มีการวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด แต่ยังมีความเป็นไปได้สูงที่เรือโดยเฉลี่ยในปี 2563 จะเป็นเรือที่ไม่มีเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งจำเป็นต้อง

ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งมีราคาสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงถึง 2 เท่า ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อไม่เพียงแต่การประหยัดต้นทุนอย่างมีนัยสำคัญสำหรับเรือที่มีเครื่องดักจับเขม่าควัน แต่รวมถึงการลดความเร็วในการแล่นเรือลงประมาณร้อยละ 10-15 สำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงสะอาดที่มีราคาแพงซึ่งจะช่วยลดอุปทานการขนส่งโดยรวม การลดอุปทานดังกล่าวน่าจะช่วยให้ค่าระวางตัวปรับตัวเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก DNB Markets)

จากการวิเคราะห์ของ Wood Mackenzie ต้นทุนน้ำมันเดินเรือทั่วโลกอาจเพิ่มขึ้นมากถึง 6 หมื่นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อปีตั้งแต่ปี 2563 ภายใต้สมมติฐานว่ามี การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทั้งหมด เมื่อถึงวันกำหนดบังคับใช้กฎเกณฑ์การควบคุมค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นประกอบกับปริมาณน้ำมันสะอาด (Marine Gas Oil) ที่มีอยู่อย่างจำกัดในตลาด จะทำให้อ่างราคาน้ำมันสะอาดปรับตัวเพิ่มขึ้นถึงเกือบ 4 เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเดินเรือปกติในปี 2559 (ข้อมูลจาก Splash247.com)

การวางแผนในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เรื่องการเผาไหม้เชื้อเพลิงสะอาดของบริษัทฯ - บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะเริ่มใช้เชื้อเพลิงสะอาดในช่วงปี 2563 เว้นแต่จะมีการรับรองเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยบริษัทตัวแทนที่ถูกต้องตามกฎหมายในท้องตลาดก่อนหน้านั้นและเครื่องดักจับเขม่าควันมีราคาลดลงอย่างมาก ในระหว่างนี้ บริษัทฯ จะทำการประเมินว่าเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นสามารถทำงานได้จริงหรือไม่ ผู้ผลิตมีสถานะทางการเงินที่มั่นคงหรือไม่ และราคาเครื่องดังกล่าวจะลดลงจากราคาที่สูงมากในปัจจุบันเมื่อเวลาผ่านไปหรือไม่ บริษัทฯ คาดว่าหลังจากผ่านไป 1 ปี บริษัทฯ จะสามารถซื้อเครื่องดักจับเขม่าควันรุ่นใหม่ล่าสุด ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และที่ผ่านการทดสอบแล้วจากผู้ผลิตที่มีความมั่นคงทางการเงินในราคาที่เหมาะสม

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

ปัจจัยจากประเทศจีน ยังคงส่งผลกระทบต่ออย่างต่อเนื่องต่อตลาดเรือเทกอง การเติบโตของตัวเลขจีดีพีของจีนได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมั่นคงโดยในไตรมาสแรกอยู่ที่ร้อยละ 6.9 สูงกว่าประมาณการที่ร้อยละ 6.5 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร อยู่ที่ 271.1 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2560 หรือขยายตัวประมาณร้อยละ 12.2 เมื่อเทียบกับปริมาณ 241.57 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2559! ตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กในปี 2560 จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่นำเข้าจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง และยังคงขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงการผลิตเหล็กกล้าของจีนจากเหล็กกล้าคุณภาพธรรมดาไปเป็นเหล็กกล้าที่มีคุณภาพสูงขึ้นซึ่งจะต้องอาศัยแร่เหล็กที่มีคุณภาพสูงขึ้นมากและจะต้องอาศัยจากการนำเข้าเท่านั้น ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 อยู่ที่ประมาณ 200.4 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับปริมาณ 191.72 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2559 การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 มีปริมาณ 64.7 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.4 หากเทียบกับตัวเลขของไตรมาสแรก ปี 2559 ซึ่งอยู่ที่ 48.46 ล้านตัน ทั้งนี้ การนำเข้าถ่านหินของจีนจะขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่นำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง และยังคงขึ้นอยู่กับความเข้มงวดของประเทศจีนในการบังคับเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายในการควบคุมมลพิษจากการเผาถ่านหินที่มีคุณภาพต่ำ

ภายในประเทศ ซึ่งจะต้องอาศัยการนำเข้าถ่านหินที่มีคุณภาพดี สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและมีความต้องการใช้ถ่านหินใน ปริมาณ 3.7 พันล้านตันต่อปี แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาด ค่าระวางเรือเทกองได้ ตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 ลดลงร้อยละ 25.5 มาอยู่ที่ปริมาณ 20.7 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 27.83 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2559 ซึ่งทั้งหมดได้ถูกขนส่งโดยเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในตัวตั้งแต่ ขนาดแสนตันไชนีสจนถึงขนาดอัลตราแมกซ์

คาดว่ารัฐบาลจีนจะให้ความสำคัญในประเด็นต่างๆภายในประเทศเป็นอย่างมากในปี 2560 โดยรัฐบาลจีนจะให้ความสำคัญกับการ เปลี่ยนถ่ายผู้นำรัฐบาลให้มีความราบรื่นก่อนประเด็นการปฏิรูปทางเศรษฐกิจ และจะให้ความสำคัญในการดำเนินการต่างๆเพื่อเพิ่ม การควบคุมเศรษฐกิจโดยภาครัฐก่อนประเด็นการปฏิรูปตลาด จะได้เห็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายต่างๆมากขึ้นโดยส่วนใหญ่จะ เป็นการผลักดันนโยบายที่เคยใช้ในปี 2559 แต่ในช่วงครึ่งหลังของปี 2560 คาดว่าตัวเลขการใช้จ่ายในการบริโภคไม่เติบโตใน ระดับที่จะทำให้ตัวเลขจีดีพีเป็นไปตามเป้าที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้เกิดการกระตุ้นการใช้จ่ายในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์ และการกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ (ข้อมูลจาก Gordon Orr McKinsey)

Ning Jizhe หัวหน้าสำนักสถิติแห่งชาติกล่าวไว้ว่า เศรษฐกิจของประเทศจีนมีสัญญาณการฟื้นตัวขึ้น ในช่วงสองเดือนแรกของปี 2560 โดยมีความเสี่ยงในการชะลอตัวเพียงเล็กน้อย ผลผลิตภาคอุตสาหกรรมในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 6 และภาคบริการขยายตัวกว่าร้อยละ 8 ผู้กำหนดนโยบายทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของโลกมี ความตื่นตัวมากขึ้นโดยได้ตั้งเป้าการเติบโตของตัวเลขจีดีพีในปี 2560 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 6.5 นอกจากนี้ ภาคอุตสาหกรรมได้ฟื้น ตัว ด้วยปริมาณการผลิตกระแสไฟฟ้า ปริมาณการใช้พลังงานและปริมาณการขนส่งทางรถไฟรวมที่เติบโตอย่างสม่ำเสมอ การ ทรนรงค์ของจีนเพื่อลดกำลังการผลิตส่วนเกินดูเหมือนจะประสบผลสำเร็จ อุตสาหกรรมถ่านหินและเหล็กหดตัวลงและปริมาณ อสังหาริมทรัพย์ในเมืองรองระดับสามและสี่ของจีนลดลงในช่วง 2 เดือนแรก อุปสงค์ในประเทศได้ปรับตัวดีขึ้นและความคาดหวัง ของตลาดต่อเศรษฐกิจของจีนก็ดีขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg)

คาดว่าเรือจำนวนเกือบ 1,700 ลำ ซึ่งคิดเป็นขนาดระวางรวม 54 ล้านเดทเวทตัน แล่นอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางการค้าของจีน ซึ่ง คิดเป็นร้อยละ 15 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทั้งหมด แม้ว่าเรือส่วนใหญ่ที่ใช้ในการค้าชายฝั่งของจีนคือเรือขนาดแสนตัน ไชนีส หรือเรือขนาดซูปราแมกซ์ แต่ก็ยังคิดเป็นร้อยละ 7 ของขนาดระวางรวมของกองเรือโลก ดังนั้น การเคลื่อนไหวในการค้าถ่าน หินภายในประเทศสามารถส่งผลกระทบต่อทิศทางการตลาดเรือขนส่งได้ โครงการการปรับลดอายุเรือในประเทศจีนซึ่ง เกิดขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาทำให้คาดว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือที่แล่นอยู่บริเวณชายฝั่งนี้ลดลงไปอยู่ที่กว่า 8 ปีเท่านั้นซึ่งเป็นการ ทำลายความเชื่อเก่าที่ว่ามีเพียงเรือเก่าเท่านั้นที่เข้ามาแล่นบริเวณนี้ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ผู้วางแผนและกำหนดนโยบายของรัฐบาลจีนได้ตั้งเป้าในการควบคุมการผลิตและการนำเข้าถ่านหินคุณภาพต่ำ ตามแถลงการณ์บน เว็บไซต์ของจีนซึ่งเป็นครั้งแรกที่ได้รับการยืนยันอย่างเป็นทางการว่าจีนกำลังพยายามที่จะควบคุมอุปทานและลดกำลังการผลิตถ่าน หินส่วนเกินภายในประเทศ หลังจากที่มีการแถลงการณ์ดังกล่าว ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนได้ลดลงอย่างมากในเดือน

กุมภาพันธ์ซึ่งถือว่าต่ำสุดในรอบ 12 เดือน แลงการณ์ดังกล่าวไม่ได้ให้รายละเอียดไว้แต่การห้ามการนำเข้าถ่านหินคุณภาพต่ำอาจช่วยลดปริมาณการนำเข้าจากเหมืองในอินโดนีเซียและมองโกเลีย มีการรายงานโดยผู้ค้าถ่านหินว่ามีความล่าช้าในการขนส่งสินค้านำเข้าเนื่องจากกรมศุลกากรได้ตรวจสอบคุณภาพของถ่านหิน คณะกรรมการปฏิรูปและพัฒนาแห่งชาติซึ่งเป็นผู้วางแผนและกำหนดนโยบายของจีนได้เน้นย้ำถึงเป้าหมายในการรักษาเสถียรภาพของราคาถ่านหิน แต่ได้ระบุว่าดูเหมือนว่าจะเป็นการยากที่จะรักษาสมดุลของตลาดในปีนี้เป็นเนื่องจากความไม่แน่นอนของภูมิอากาศและความต้องการที่สูงในบางภูมิภาคในประเทศ (ข้อมูลจาก Reuters)

สินค้านำเข้าถ่านหินของประเทศจีนยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งทำให้ตลาดเดินเรือสินค้านำเข้าแห่งเทกองมั่นใจได้ว่าปริมาณถ่านหินที่สำรองไว้สำหรับโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าในประเทศจีนนั้นอยู่ที่ 50.6 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับปริมาณถ่านหินที่สำรองไว้เมื่อช่วงต้นปีนี้ หรือลดลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับปริมาณในช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของตั้งแต่ต้นปีถึงปัจจุบัน (รวมเดือนกุมภาพันธ์) เพิ่มขึ้นร้อยละ 48 และปริมาณถ่านหินคงเหลือที่อยู่ในระดับต่ำจะทำให้มีการนำเข้าถ่านหินต่อไป (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ปริมาณการบริโภคถ่านหินของจีนได้ลดลงในปี 2559 ซึ่งลดลงสามปีซ้อน จากข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ เนื่องจากจีนซึ่งเป็นผู้สร้างมลพิษเป็นอันดับต้นๆของโลกต้องเผชิญความท้าทายอย่างมากในการควบคุมมลพิษในประเทศ ปริมาณการบริโภคถ่านหินของจีนลดลงร้อยละ 4.7 ในปีที่แล้วตามข้อมูลเบื้องต้น โดยทางสำนักงานดังกล่าวได้ระบุว่าสัดส่วนการบริโภคถ่านหินต่อการบริโภคพลังงานรวมของประเทศลดลงเหลือร้อยละ 62 ในปี 2559 จากร้อยละ 64 ในปีก่อนหน้า การผลิตถ่านหินลดลงร้อยละ 9 มาอยู่ที่ปริมาณ 3.41 พันล้านตัน จีนได้ปิดเหมืองถ่านหินขนาดเล็กที่ไม่มีประสิทธิภาพ และเป็นอันตรายหลายแห่งในหลายปีที่ผ่านมาเพื่อเพิ่มผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมนี้ (ข้อมูลจาก Associated Press)

ถ่านหินที่ผลิตได้ของจีนมีปริมาณลดลงร้อยละ 1.7 ในช่วงสองเดือนแรกของปีนี้แม้ว่าจีนได้กระตุ้นให้เหมืองต่างๆเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อทดแทนถ่านหินที่ใช้ไปในช่วงฤดูหนาวที่ผ่านมา และมีการยกเลิกมาตรการลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงถ่านหิน สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ระบุว่าในช่วงเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ จีนมีการผลิตถ่านหินปริมาณ 506.78 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 513.5 ล้านตัน ในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2559 และปริมาณ 546.5 ล้านตันในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2558 (ข้อมูลจาก Reuters)

ตามรายงานของนายกรัฐมนตรีนาย Li จีนได้ตั้งเป้าหมายในการลดกำลังการผลิตเหล็กของประเทศในปี 2560 ลง 50 ล้านตันและลดกำลังการผลิตถ่านหินลง 150 ล้านตันซึ่งเป้าหมายที่ตั้งไว้เป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูปภาคอุปทาน ในปี 2559 จีนได้ตั้งเป้าลดกำลังการผลิตเหล็กลง 45 ล้านตันและลดกำลังผลิตถ่านหินลง 250 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม จีนสามารถลดกำลังการผลิตเหล็กลงมากกว่า 80 ล้านตันและถ่านหิน 290 ล้านตันในปี 2559 แต่กำลังการผลิตที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นกำลังการผลิตที่ไม่ได้ใช้งานจริง กล่าวคือ ร้อยละ 70 ในกรณีของเหล็กและมากกว่าร้อยละ 90 ในกรณีของถ่านหิน ณ ปัจจุบัน มีกำลังการผลิตเหล็กมากกว่า 40 ล้านตันและกำลังการผลิตถ่านหินมากกว่า 160 ล้านตันไม่ได้มีการใช้งานจริง (ข้อมูลจาก JP Morgan)

การห้ามการนำเข้าถ่านหินโค้กจากเกาหลีเหนือของจีนในวันที่ 18 กุมภาพันธ์จนถึงสิ้นปีจะเป็นประโยชน์สำหรับตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง จีนได้นำเข้าถ่านหินโค้กประมาณ 23 ล้านตันจากเกาหลีเหนือในปี 2559 ซึ่งต้องใช้การขนส่งโดยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ประมาณ 766 เที่ยว จีนคาดว่าจะทดแทนถ่านหินโค้กจากเกาหลีเหนือจากหลายประเทศรวมทั้งออสเตรเลีย รัสเซีย และแคนาดา อันจะส่งผลให้ปริมาณการขนส่งในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นในปี 2559 หลังจากที่รัฐบาลได้จำกัดปริมาณการผลิตในประเทศทำให้ถ่านหินในประเทศไม่เพียงพอและมีราคาสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภครถถ่านหินต้องนำเข้าจากต่างประเทศส่งผลให้ผลผลิตถ่านหินดิบลดลงร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ประมาณ 3.4 พันล้านตันในขณะที่ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.2 เป็น 255.5 ล้านตัน เมื่อต้นปีที่ผ่านมามีคณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ได้ประกาศว่าจะลดกำลังการผลิตถ่านหินที่ไม่มีประสิทธิภาพ 800 ล้านตันต่อปีภายในปี 2563 และเพิ่มกำลังการผลิตถ่านหินคุณภาพสูงที่ 500 ล้านตันต่อปี ด้วยความพยายามอย่างมากของภาครัฐในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ การพัฒนาพลังงานทางเลือกและความท้าทายทางเศรษฐกิจซึ่งชะลอตัวรวมถึงการเปลี่ยนถ่ายจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมหนักไปสู่อุตสาหกรรมบริการ ประเทศจีนอาจมีปริมาณการผลิตและการบริโภคถ่านหินที่สูงสุด อย่างไรก็ตาม ถ่านหินนำเข้ายังคงเป็นตัวเลือกที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับถ่านหินที่ผลิตได้ภายในประเทศที่มีต้นทุนสูง ไม่มีประสิทธิภาพ และสร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม จีนได้เรียนรู้บทเรียนจากปัญหาการขาดแคลนถ่านหินและราคาที่ปรับตัวสูงขึ้นจากนโยบายการลดกำลังการผลิตในประเทศในปี 2559 จีนน่าจะระมัดระวังมากขึ้นในปีนี้ในการลดกำลังการผลิตซึ่งอาจส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าลดลง (ข้อมูลจาก Bancherro Costa)

คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติของจีน ประกาศว่าจะไม่กลับไปใช้มาตรการจำกัดวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วันซึ่งได้ประกาศใช้ในเดือนเมษายนปีที่แล้ว แต่ต่อมามีการยกเลิกในเดือนพฤศจิกายนหลังจากที่ราคาถ่านหินปรับตัวเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่า (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ราคาถ่านหินในเอเชียได้ปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากความกังวลว่าถ่านหินอาจมีไม่เพียงพอจากเหตุการณ์พายุไซโคลนได้ถล่มเหมืองแร่ในประเทศออสเตรเลียและการตรวจสอบโดยรัฐบาลอินโดนีเซียที่ทำเรือในจังหวัดกาลิมันตันตะวันออก การตรวจสอบดังกล่าวทำให้เกิดความล่าช้าอย่างมากสำหรับเรือที่กำลังรอการบรรทุกสินค้าที่ทำเรือ จำนวน 38 ลำ (ข้อมูลจาก Maersk Broker)

ความต้องการถ่านหินของประเทศจีนน่าจะยังคงเป็นปัจจัยที่ไม่แน่นอนหลักสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2560 ตามข้อมูลของตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์ (SGX) โดยได้ระบุไว้ในรายงานคำระวางสินค้าแห่งรายเดือนว่าความต้องการถ่านหินของจีนเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่สร้างความประหลาดใจอย่างยิ่งสำหรับตลาดในปี 2559 รายงานได้ระบุว่า "ดูเหมือนว่า ปี 2560 จะยังคงมีความไม่แน่นอน" รายงานได้ระบุต่อไปว่า "ผลสำรวจอุตสาหกรรมล่าสุดแสดงให้เห็นว่าจีนน่าจะกลับไปใช้มาตรการจำกัดวันทำงานของเหมืองแร่ถ่านหินที่ 276 วันในช่วงฤดูใบไม้ผลิ แต่ยังคงมีความไม่แน่นอนในแง่ผลกระทบที่จะเกิดต่ออุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าเนื่องจากรัฐบาลจีนปรับเปลี่ยนกำลังการผลิตภายในประเทศและราคาถ่านหินให้อยู่ในระดับที่ต้องการ" (ข้อมูลจาก SeaTrade)

ผลผลิตเหล็กของจีน ได้เพิ่มขึ้นและน่าจะจะมีปริมาณถึง 825 ล้านตัน ในปีนี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 806.7 ล้านตัน ในปี 2559 (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

จีนได้ประกาศแผนการปฏิรูปครั้งใหญ่สำหรับอุตสาหกรรมเหล็กที่กำลังขยายตัว โดยระบุว่าจะยกเลิกการผลิตเหล็กคุณภาพต่ำทั้งหมดภายในปลายเดือนมิถุนายน 2560 ซึ่งนักวิเคราะห์ห้กล่าวว่าแผนการนี้อาจส่งผลให้ตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนลดลง (ข้อมูลจาก Reuters)

John D' Ancona นักวิเคราะห์ด้านตลาดสินค้าแห่งจาก Clarksons ได้กล่าวว่าจีนได้ช่วยเพิ่มความต้องการเรือจากประเทศเศรษฐกิจใหม่ ผ่านกลยุทธ์ในการการเก็บสะสมวัตถุดิบเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและโครงสร้างพื้นฐาน การสนับสนุนประเทศเศรษฐกิจใหม่ของจีนช่วยให้ตลาดใหม่เหล่านี้ขยายตัว อันจะส่งผลให้ความต้องการในการขนส่งทางทะเลเพิ่มมากขึ้น เส้นทางสายไหมตอนใต้ มีการพัฒนาโดยลอกแบบมาจากการขยายตัวทางการค้าที่น่าประหลาดใจหลังสงคราม โดยองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ในช่วงยุค 1950 การขยายตัวอย่างมากในบริเวณเส้นทางสายไหมตอนใต้ทำให้จีนต้องพัฒนาประเทศ มีการส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าในภูมิภาคดังกล่าวโดยจีนเข้าไปลงทุนในประเทศต่างๆเพื่อจัดหาวัตถุดิบจากหลากหลายภูมิภาค จากการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน มีการขนส่งน้ำมัน แร่เหล็ก ถ่านหิน รัญพืชและสินค้าโภคภัณฑ์อื่น ๆ ไปยังประเทศจีนในปริมาณที่เพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

จีนเป็นผู้ผลิตอะลูมิเนียมรายใหญ่ที่สุดของโลกคิดเป็นร้อยละ 54 ของการผลิตอะลูมิเนียมทั่วโลกในปี 2559 การผลิตอะลูมิเนียมของจีนเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 10 ต่อปีโดยเฉลี่ยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าการเติบโตจะชะลอตัวลงอย่างมากในปี 2559 โดยลดลงร้อยละ 0.1 มาอยู่ที่ 31.6 ล้านตันอันเนื่องมาจากราคาที่ลดลงในช่วงปลายปี 2558 อย่างไรก็ตาม ราคาได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มมีการกระตุ้นและการเพิ่มกำลังการผลิต โดยมีการเพิ่มการผลิตอีกครั้งตั้งแต่เดือนกันยายน 2559 ทั้งนี้ ในปี 2559 การนำเข้าแร่บ็อกไซต์ของจีนลดลงร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มาอยู่ที่ปริมาณ 51.8 ล้านตัน ประเทศกีนีได้ส่งออกแร่บ็อกไซต์ปริมาณ 11.9 ล้านตันไปยังประเทศจีนในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปริมาณเพียง 0.3 ล้านตันในปี 2558 ปริมาณการส่งออกแร่บ็อกไซต์ของประเทศกีนีในเดือนธันวาคม 2559 มากกว่าประเทศออสเตรเลียเป็นครั้งแรก อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียอาจกลับมาส่งออกแร่ดังกล่าวอีกครั้งหลังจากมีการปรนกฎเกณฑ์ในเรื่องการส่งออกแร่ต่างๆในเดือนมกราคม 2560 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จีนนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 7.7 ล้านตันในเดือนมกราคม 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งเป็นตัวเลขปริมาณการนำเข้าถั่วเหลืองที่สูงสุดในเดือนมกราคมตั้งแต่ปี 2553 การนำเข้าถั่วเหลืองในปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วมาอยู่ที่ปริมาณ 83.2 ล้านตันซึ่งถือว่าน่าผิดหวังเล็กน้อยเมื่อเทียบกับการขยายตัวที่ร้อยละ 12.7 ในปี 2557 และร้อยละ 14.4 ในปี 2558 กระทรวงเกษตรของสหรัฐอเมริกายังคงคาดว่า การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่มาอยู่ที่ปริมาณ 86 ล้านตัน โดยปกติ การส่งออกถั่วเหลืองของสหรัฐฯไปยังจีนจะเริ่มลดลง

หลังจากที่ปริมาณที่สูงในเดือนธันวาคมโดยปริมาณการส่งออกถั่วเหลืองของบราซิลเริ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมีนาคม ปริมาณถั่วเหลืองที่ผลิตได้จากสองประเทศนี้น่าจะมีปริมาณที่สูงใกล้เคียงกัน ตามข้อมูลของ Informa Economics การผลิตถั่วเหลืองของบราซิลคาดว่าจะเข้าสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 108 ล้านตันในขณะที่กระทรวงเกษตรของสหรัฐฯ คาดว่าการผลิตถั่วเหลืองของสหรัฐฯจะมีปริมาณถึง 117.2 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

รัฐบาลจีนประกาศแผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ ตามแผนระยะเวลาห้าปี ฉบับที่ 13 ของจีน (สำหรับปี 2559 ถึงปี 2563) คาดว่าภายในปี 2563 ประเทศจีนจะมีรถไฟความยาว 150,000 กิโลเมตร ถนนยาว 5 ล้านกิโลเมตร สนามบินจำนวน 260 แห่งและท่าเรือจำนวน 2,527 แห่งรองรับเรือขนาดใหญ่กว่า 10,000 ตัน (ข้อมูลจาก Maritime Executive)

กระทรวงเหมืองแร่และพลังงานของโคลัมเบียคาดว่าปริมาณการผลิตถ่านหินของประเทศจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เป็น 97.0 ล้านตัน ในปี 2560 ตามตัวเลขเบื้องต้นของ National Mining Agency (ANM) ถ่านหินที่ผลิตได้ในปี 2559 มีปริมาณ 90.0 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบกับปริมาณ 85.5 ล้านตันในปี 2558 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

เม็กซิโกกำลังมองหาผู้จำหน่ายข้าวโพดรายใหม่หลังจากปัญหาด้านการทูตกับสหรัฐฯ ซึ่งเกิดจากประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ของสหรัฐฯ สัปดาห์นี้คณะกรรมการการต่างประเทศของสภาองเกรสเม็กซิกันได้ส่งสัญญาณว่ามีความตั้งใจที่จะเสนอร่างกฎหมายการระงับการนำเข้าข้าวโพดจากสหรัฐฯ และตั้งชื่อโดยตรงจากบราซิลและอาร์เจนตินา เม็กซิโกเป็นหนึ่งในผู้นำนำเข้าข้าวโพดที่ใหญ่ที่สุดในโลก ตามรายงานของกระทรวงเกษตรของสหรัฐฯ คาดว่าเม็กซิโกจะนำเข้าข้าวโพดเกือบ 14 ล้านตันในฤดูกาลนี้และจะบริโภคภายในประเทศมากกว่า 38 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

หลังจากที่ฝนตกชุกประกอบกับสภาพแวดล้อมที่ดี ออสเตรเลียมีการเก็บเกี่ยวข้าวสาลีเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 35 ล้านตัน ปริมาณการส่งออกข้าวสาลียังมีแนวโน้มที่จะสูงเป็นประวัติการณ์ที่ 25 ล้านตัน ซึ่งมากกว่าตัวเลขในปีที่ผ่านมาถึงเกือบ 9 ล้านตัน กลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกไกลและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะนำเข้าข้าวสาลีที่เพิ่มขึ้นนี้ (สัดส่วนของปีที่แล้วอยู่ที่ร้อยละ 70) แม้ว่าการนำเข้าข้าวสาลีของประเทศแถบตะวันออกกลางจะเพิ่มสูงขึ้นจาก 3 ล้านตัน ในปี 2559 แอฟริกาตะวันออกและแอฟริกาตะวันตกมีการนำเข้าข้าวสาลีเพิ่มขึ้นในขณะที่ข้าวสาลีบางเกรดจะถูกส่งไปยังประเทศในทวีปยุโรป คาดว่าปริมาณการผลิตข้าวสาลีทั่วโลกจะปรับตัวสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 751 ล้านตัน ในช่วงฤดูเพาะปลูกปี 2559/2560 โดยคาดว่าจะมีการบริโภคทั่วโลกประมาณ 741 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

การส่งออกถั่วเหลืองของบราซิลในเดือนกุมภาพันธ์มีปริมาณ 3.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 72 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วและเป็นอีกปีที่ปริมาณการเก็บเกี่ยวและการส่งออกพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ คาดว่าปริมาณถั่วเหลืองที่เก็บเกี่ยวแถบบริเวณ Mato Grosso อยู่ที่ 30 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยเห็นได้จากตัวเลขที่แข็งแกร่งในการทำสัญญาซื้อขายถั่วเหลืองล่วงหน้าสำหรับเดือนพฤษภาคมในชิคาโกลดลง 14.50 เซนต์หรือร้อยละ 1.4 มาอยู่ที่ 10.37 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบุชเชล เมื่อวันที่ 10 มีนาคม (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ตัวเลขจีดีพีของเวียดนามที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มจำนวนประชากรในเมือง และการเปลี่ยนไปบริโภคอาหารที่อุดมด้วยโปรตีน ได้เพิ่มการผลิตเนื้อสัตว์และความต้องการอาหารสัตว์ ในปี 2560 คาดว่าการผลิตสัตว์ปีกในเวียดนามจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 และการผลิตเนื้อหมูจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เช่นเดียวกันกับปี 2559 อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นในภาคปศุสัตว์และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำของเวียดนามควบคู่ไปกับราคาเหมาะสมได้กระตุ้นให้เวียดนามมีการนำเข้าถั่วเหลืองและกากถั่วเหลือง ในปี 2559 เวียดนามได้นำเข้าถั่วเหลืองมากกว่า 1.5 ล้านตันและกากถั่วเหลืองเกือบ 5.1 ล้านตันซึ่งกระตุ้นการบริโภคโปรตีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 โดยคาดว่าปริมาณการนำเข้าถั่วเหลืองและกากถั่วเหลืองจะขยายตัวต่อเนื่องในปี 2560 โดยมีการบริโภครวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

Vale ได้แสดงยอดการผลิตแร่เหล็กทั้งปีอยู่ที่ 348.8 ล้านตัน ซึ่งสูงสุดเป็นอันดับที่สอง Vale ได้ปรับเพิ่มประมาณการการผลิตแร่เหล็กในปี 2560 จากเดิมที่ 360 เป็น 380 ล้านตัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นสร้างสถิติสูงสุดถึง 400 ล้านตัน ในปี 2561 (ข้อมูลจาก Bloomberg)

ในเดือนมกราคม 2557 อินโดนีเซียได้เริ่มห้ามการส่งออกแร่ดิบซึ่งรวมถึงแร่บ็อกไซต์และแร่ निकิลเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตของประเทศ ซึ่งผู้ส่งออกรายอื่น เช่น ฟิลิปปินส์และมาเลเซียไม่สามารถทดแทนปริมาณที่หายไปได้อันส่งผลให้ปริมาณการค้าขายแร่บ็อกไซต์และแร่ निकิลระหว่างประเทศรวมลดลงร้อยละ 12 ต่อปี เฉลี่ยระหว่างปี 2557 ถึงปี 2559 เมื่อเทียบกับปริมาณการค้าขายที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 ต่อปี ในช่วงปี 2554 ถึงปี 2556 จากนั้นในเดือนมกราคม 2560 อินโดนีเซียได้ผ่อนปรนการห้ามส่งออกแร่อย่างไม่คาดคิด อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การส่งออกแร่ของมาเลเซียและฟิลิปปินส์ การกลับมาส่งออกแร่ของอินโดนีเซียอีกครั้งอาจทำให้เกิดการเติบโตของการค้าแร่ได้เป็นอย่างดี คาดว่าการกลับมาส่งออกแร่ของอินโดนีเซียอีกครั้งจะส่งผลกระทบต่ออย่างมากในอนาคต (ข้อมูลจาก Clarksons)

ปริมาณแร่เหล็กของอินเดีย ที่ท่าเรือต่างๆ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนธันวาคม จนถึงสิ้นเดือนธันวาคม ยอดการขนส่งแร่เหล็กจากอินเดียเพิ่มขึ้นจาก 12.7 ล้านตันเป็น 32.4 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 154 (ข้อมูลจาก Business Standard)

บริษัทญี่ปุ่นกำลังวางแผนที่จะพัฒนาโรงไฟฟ้าถ่านหินอีกประมาณ 45 แห่งภายในทศวรรษข้างหน้า เนื่องจากประเทศได้ค่อยๆ พัฒนาการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์หลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ฟูกูชิม่าในปี 2554 สำนักงานพลังงานสหรัฐฯ (EIA) กล่าวว่า "ประเทศญี่ปุ่นกำลังใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังงานถ่านหินที่สะอาด เช่น เทคโนโลยี Ultra-supercritical units หรือเทคโนโลยีแบบผสมผสานก๊าซเพื่อตอบสนองเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมและเพื่อแทนที่โรงไฟฟ้าพลังงานถ่านหินเก่าแก่หลายสิบปี" คาดว่าจะไม่มีกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าพลังงานถ่านหินเพิ่มขึ้นก่อนปี 2563 โรงไฟฟ้าถ่านหินใหม่ 45 แห่งคาดว่าจะเพิ่มกำลังการผลิตให้ได้มากกว่า 20 กิกะวัตต์ ในทศวรรษหน้า EIA กล่าวว่าสัดส่วนการใช้ถ่านหินเพื่อผลิตกระแสไฟของประเทศญี่ปุ่นอยู่ที่ประมาณร้อยละ 23 ก่อนภัยเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ฟูกูชิม่าในปี 2554 และได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 31 ภายในปี 2558 รัฐบาลได้ตั้งเป้าให้สัดส่วนการใช้ถ่านหินในการผลิตกระแสไฟอยู่ที่ร้อยละ 26 ภายในปี 2573 โดยคาดว่าถ่านหินจะทดแทนการ

ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาแพง EIA ได้ระบุว่า "น้ำมันยังคงเป็นแหล่งพลังงานหลักที่ใหญ่ที่สุดในประเทศญี่ปุ่นแม้ว่ามีสัดส่วนต่อปริมาณการบริโภคพลังงานทั้งหมดของประเทศลดลงจากร้อยละ 80 ในช่วงปี 2513 - ปี 2522 เป็นร้อยละ 42 ในปี 2558" การนำเข้าถ่านหินจะรองรับความต้องการถ่านหินที่เพิ่มขึ้นของญี่ปุ่นเนื่องจากการผลิตถ่านหินภายในประเทศลดลงเกือบทั้งหมดภายในปี 2545 โดยได้เริ่มนำเข้าถ่านหินทั้งหมดซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศออสเตรเลีย การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 210 ล้านตันในปี 2558 จากปริมาณ 193 ล้านตันในปี 2554 หลังจากที่มีการเพิ่มกำลังการผลิตถ่านหิน (ข้อมูลจาก Platts)

ข้อมูลส่วนใหญ่ของปี 2559 ที่ได้รวบรวมไว้ แสดงให้เห็นว่าในปี 2559 นั้นเป็นปีที่อุปสงค์ในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองขยายตัวดีกว่าที่คาดไว้ ขณะนี้ คาดว่าอัตราการเติบโตเป็นต้น ไมล์ จะอยู่ที่ร้อยละ 4.1 ในปี 2559 (ข้อมูลจาก DNB Markets)

วันนี้ (วันที่ 18 มีนาคม 2560) เกือบสิบปีหลังจากวิกฤตการณ์การเงินที่รุนแรงที่สุด ในที่สุดเศรษฐกิจรอบโลกซึ่งผันผวนได้ฟื้นตัวดีขึ้นทั้งในอเมริกา ยุโรป เอเชียและตลาดเกิดใหม่ พร้อมๆกัน แต่ภาวะทางการเมืองนั้นยังไม่มั่นคงโดยมีการก่อความไม่สงบในหลากหลายพื้นที่ โลกาภิวัตน์ไม่ได้เป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจอีกต่อไป รัฐบาลสหรัฐมีนโยบายเชิงเศรษฐกิจแบบ ธนาคารกลางสหรัฐได้ขึ้นอัตราดอกเบี้ยเป็นครั้งที่สองในรอบสามเดือน ซึ่งต้องขอบคุณทั้งความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจสหรัฐฯ และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอื่นๆ ความกังวลเรื่องกำลังการผลิตที่มากเกินไปของจีนและการลดค่าเงินหยวน ได้คล้ายตัวลงในเดือนกุมภาพันธ์อัตราเงินเฟ้อของจีนเกือบแตะระดับสูงสุดในรอบ 9 ปี ในช่วงไตรมาส 4 ประเทศญี่ปุ่นมีรายจ่ายในการลงทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในรอบสามปี สหภาพยุโรปได้กระตุ้นเศรษฐกิจตั้งแต่ปี 2558 ดัชนีความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของคณะกรรมการยุโรปอยู่ที่ระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2554 การว่างงานในสหภาพยุโรปอยู่ที่ระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2552 (ข้อมูลจาก The Economist)

ตลาดกลุ่มสินค้าแห่งเทกองดูเหมือนจะเปลี่ยนทิศทางที่ดีขึ้นมากและอัตราค่าระวางได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเกือบแตะจุดสูงสุดตั้งแต่ปี 2558 ดูเหมือนว่าอาจจะเห็นแสงสว่างที่ปลายอุโมงค์ในท้ายที่สุดหากยังคงมีการปลดระวางเรือและไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

PRECIOUS CAPITAL

PUBLIC DEBT DEAL OF THE YEAR

*Transaction: Precious Shipping Public Company Limited THB 3.59 Billion
Unsubordinated Unsecured Bonds*

Winner: Krung Thai Bank Public Company Limited

An equity raise via a rights issue in mid-2015 of around US\$ 63 Million from Precious Shipping (PSL) shareholders was considered to be enough to tide over the financing requirements of the company through the dry bulk downturn. But, then the already weak shipping markets continued to drop further and, barely 3 or 4 months later, PSL suffered its first ever negative cash flow in Q2 2015. This rapid drop from a relatively comfortable position to a challenging situation which PSL salvaged with a first-of-its kind, path-breaking bond issue (with USD swap) in the Thai Bond Market, is the story of Precious Shipping's Public Debt, Deal of the Year Award for 2016.

Precious Shipping Public Company Limited (PSL) was established in 1989 and listed on the Stock Exchange of Thailand in 1993. It is one of the largest pure dry cargo ship-owning companies operating in the geared (10,000 to 64,000 DWT) sector of the tramp freight market. PSL presently (as on 31st December 2016) operates 32 bulkers and 4 cement carriers, representing

1.54 million DWT. Principal cargoes handled by PSL are agricultural products, cement, steel, fertilizers, ore and concentrates, logs, coke and other items. Geographically, PSL estimates its business to be divided evenly across five regions: i) USA – Canada, ii) Europe, iii) Latin America – Africa, iv) Indian Subcontinent – Middle East, and v) South East & Far East Asia.

PSL operates the majority of its ships in difficult markets and ports that have limited infrastructure. This distinction provides a competitive advantage and allows PSL to enjoy stable charter rates compared to other operators. PSL's geared ships also have operational and economic advantages in the sense that the ships' equipment can easily discharge and/or load cargoes at a very economical cost. Geared ships are, therefore, preferred over larger, gearless ships, despite the latter's proven economy of scale. PSL also benefits from a young fleet, diversified revenue sources, a brand name, in-house technical and experienced management, exemplary governance, and considered risk management

practices. These skill sets distinguish the company and are invaluable.

PSL also recognized that long-term focus is required to compete in the volatile shipping business. Thus, PSL started moving towards the newly developed Ultramax design ships in 2013 by signing shipbuilding contracts for 24 Ultramax ships between 2013–2015 from two Chinese shipyards. During this period, PSL also signed shipbuilding contracts for two Eco design Handysize ships from a third Chinese shipyard.

It was the general consensus of the industry around this time that the shipping markets were set to have better days from 2015 onwards, but those better days have yet to come.

Immediately after placing the orders, PSL began securing financing for the newbuilding contracts by putting in place secured credit facilities from banks and financial institutions. However, it soon became apparent to PSL that one of the shipyards would not be able to deliver the vessels in accordance

with the shipbuilding contracts and the relevant technical specifications. PSL tried to negotiate an amicable settlement, but those efforts did not bear fruit, and a huge amount of cash was (and continues to be) tied up in arbitration.

This predicament was exacerbated when, in the latter part of 2015, contrary to the vast majority of the industry's expectations, the already weak shipping markets fell even farther, causing not only misery for owners but also for the very banks upon which they relied. With imminent cash requirements amidst a very weak market, in June 2015, PSL turned to its shareholders to raise cash through a rights offering. PSL offered one additional share for every two held, and raised USD 63 million without causing any dilution to its existing shareholders. The infusion of equity shored up PSL's finances and appeared sufficient at that time.

However, there continued to be tremendous downward pressure on PSL's earnings during the year 2015 and so, in Q2 2015, PSL suffered negative cash flow

for the first time in almost two decades. With the shipping markets — and particularly the dry-bulk sector — being so weak, funding avenues became even scarcer.

Pushed now to the brink, yet undaunted PSL, explored all of the following:

- Secured debt from traditional shipping banks
- Unsecured debt from Singapore MTN market
- International Bond Market – based on the shipping industry’s rating, the indicative coupon rate PSL would have had to pay was in double digits, which was absolutely unfeasible
- Norwegian Bond Market - but it was not available for the requisite amount or the required (long) tenor, and the pricing was also too high
- Sale and Leaseback – Available options were either too expensive or the amount of financing inadequate
- Equity – PSL had recently concluded a rights offering and, therefore, could not immediately return to existing shareholders for additional funds.

A NEW UNTAPPED MARKET!

In Q4 2015, the continued weakness in the dry bulk sector triggered a breach of the “loan to value” covenant of certain existing secured loan facilities for which additional funds were required in order to remedy the breaches. PSL, with only a slim window of opportunity, then approached one of Thailand’s top three banks, Krung Thai

Bank Public Company Limited, to see if the bank would be interested in arranging a Thai Baht Bond in the Thai Bond Market.

The bank’s response was positive, but the path towards making a Thai Bond issue had multiple hurdles to overcome:

- Because of the existing secured loan facilities, PSL had little or no security to offer
- Credit rating – PSL would need to get a reasonable credit rating, which was not in itself a problem, but posed a hurdle due to the paucity of time
- Size – Companies of PSL’s size were usually unable to raise more than USD 50 million in the Thai Bond Market, about half of what PSL was targeting
- Pricing – was beyond PSL’s control, and would largely depend on the credit rating that PSL would receive, but a higher coupon would make the bond unworkable
- Tenor – PSL was looking for a tenor of at least five years, but companies of PSL’s size usually issued instruments with three-year tenors, and some even as low as one year
- Exchange risk – Any issue in the Thai Bond Market would be in Thai Baht, not US Dollars. Despite being a Thai company, PSL’s functional currency is US Dollars, so Thai bonds posed a serious exchange risk.

PSL partnered with the bank to overcome these hurdles through a Thai Baht bond program, with a tailor-made USD/Thai

The main features of the transaction include:

Issuer:	Precious Shipping Public Company Limited
Issue Date:	22 January 2016
Issue Size:	THB 3,590 million (THB 3,500 million + THB 90 million oversubscription)
Listing:	Thai Bond Market Association:
Bonds Offered:	Unsubordinated Unsecured Bonds
Arranger/Swap Provider:	Krung Thai Bank Public Company Limited
Coupon:	5.25% p.a. USD
Value after swap:	USD 99.72 million with the USD fixed rate at 5.99% p.a.
Restrictive Covenants:	Standard & customary
Use of proceeds:	Refinance existing debt, investments and acquisitions, capital expenditure, working capital and/or general corporate purposes

Baht swap. PSL’s management, through extensive negotiations with the bank, ensured that the bank was not only the sole arranger for the program, but also firmly underwrote the entire planned issue amount, which mitigated the risk of failure in placement of the bonds.

PSL next secured an investment grade rating, not only for PSL as a company, but also for the planned bond issue. Thus, in January 2016, in the thick of the darkest phase in the history of the shipping industry, PSL was able to raise almost THB 3.6 billion through an unsecured bond issue on the following terms:

- Size – THB 3,590 million was just the right amount (about USD 100 million) which normally would not have been possible for a company of PSL’s size to raise. However, through the marketing strategy and rigorous marketing activities conducted in partnership and with the full support of the arranger, there was tremendous investor interest, which resulted in an oversubscription
- Pricing – With investment

grade rating, further supported by the aforementioned investors’ confidence in PSL and rigorous marketing activities, PSL managed to make the issue with a very competitive fixed coupon of 5.25% p.a.

- Tenor PSL - was successful in doing so, and managed to secure a tenor of five years, which is much longer than that of other companies of PSL’s size
- Exchange risk – Simultaneously with the bond issue, PSL signed off on a tailor-made USD/Thai Baht swap agreement. However, truly remarkable was that the pricing still remained at under 6% p.a. on the USD amount, less than half of what a shipping bond was expected to yield in the USD bond markets at the time.

For the wisdom to raise funds as soon as possible, and for this tremendous achievement given the unprecedented shipping market conditions and investor outlook towards the shipping industry in general at the time, we are delighted to give PSL our Public Debt Deal of the Year!!

