



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองปี 2564



“

Eight lessons from the Covid pandemic:

- 1. Workers are always essential;*
- 2. Healthcare is a basic right;*
- 3. Conspiracy theories can be deadly;*
- 4. The stock market isn't the economy;*
- 5. Wages are too low to get by on;*
- 6. Remote work is now baked into the economy;*
- 7. Billionaires are not the answer;*
- and 8. Governments can be the solution.*

Robert Reich

The Guardian, 23 May 2021

”

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสอง ปี 2564 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง ปี 2564 บริษัทฯ กำไรสุทธิจำนวน 26.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสองปี 2564 อยู่ที่ 17,841 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าไตรมาสสองของปี 2563 ที่ 6,099 เหรียญสหรัฐเกือบ 3 เท่า กำไรสุทธิสำหรับครึ่งแรกของปี 2564 เป็นกำไรที่สูงที่สุดนับจากปี 2552 ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,043 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และสูงกว่าตัวเลขในไตรมาสสองของปี 2563 ซึ่งอยู่ที่ 4,531 เหรียญสหรัฐ สาเหตุหลักมาจากการหยุดชะงักของการผลัดเปลี่ยนลูกเรือเนื่องจาก Covid-19 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสองปี 2564 อยู่ที่ 35.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 13.4 เท่าจาก 2.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสองของปี 2563 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.53 บาทต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2563
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	45,000	15,065
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	17,841	6,099
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดเฮนดีไซส์)	15,753	6,035
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	18,366	3,607
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	22,211	9,053
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)	20,175	6,170
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,043	4,531
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.28	2.63
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.70	(9.79)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	26.23	(37.32)

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษ ต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.50	(0.20)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.53	(0.76)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 826.31 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 1,183.07 ล้านบาทสำหรับไตรมาสสองปี 2563 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของไตรมาสสองปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 192 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองของปี 2563 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 6,099 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2563 เป็น 17,841 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองฟื้นตัวขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสสองปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 4,531 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2563 เป็น 5,043 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือและค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสองปี 2564 เพิ่มขึ้นจำนวน 80.84 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2563 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสองปี 2564 ลดลง 50.07 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2563 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและหนี้คงเหลือที่ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้น 73.59 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเคลื่อนไหวของค่าเงินที่เอื้ออำนวยให้มูลค่าที่เทียบเท่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐของหุ้นกู้ลดลง

สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 1,201.44 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 1,300.17 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงสำหรับงวด 6 เดือน มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของครึ่งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 102 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 7,249 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปี 2563 เป็น 15,015 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปีนี้ ซึ่งเป็นผลมา

จากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองฟื้นตัวขึ้น กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 36 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นจำนวนเดียวกันกับครั้งแรกของปีที่แล้ว

2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 4,566 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี 2563 เป็น 4,988 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปีนี้ สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดต่าง ๆ ในสถานการณ์ Covid-19 และค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ เพิ่มขึ้น
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นจำนวน 48.41 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับครั้งแรกของปี 2564 ลดลง 104.57 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและหนี้คงเหลือที่ลดลง
5. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้น 156.95 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเคลื่อนไหวของค่าเงินที่เอื้ออำนวยให้มูลค่าที่เทียบเท่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐของหุ้นกู้สกุลเงินบาทลดลง

การแบ่งส่วนตลาด: ไตรมาสสองของปี 2564 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,250 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 22,507 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 15,753 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 30 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,322 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 25,538 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 20,175 เหรียญสหรัฐ และน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 21 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

เหตุผลสามประการซึ่งส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีคือ ประการแรก เรือของบริษัทฯ มีขนาด “แตกต่าง” จากเรือที่ใช้คำนวณดัชนี หากเปรียบเทียบอย่างแท้จริงแล้ว เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 10 ประการที่สอง เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ 5 ลำ จากกองเรือขนาดแบนด์ไฮส์ทั้งหมด 19 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 14,537 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ 1 ลำ จากกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ทั้งหมด 17 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 13,421 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวทั้งสองนั้นน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีในไตรมาสสอง (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 22,507 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 25,538 เหรียญสหรัฐ) และประการสุดท้าย หากบริษัทฯ เห็นว่าตลาดปรับตัวสูงขึ้น โดยปรับขึ้นเกือบเป็นเส้นตรงในช่วงไตรมาสสอง หากคุณทำสัญญาเช่าเรือทั้งหมดในกองเรือในวันแรกของไตรมาสสองที่อัตราค่าเช่าเรือในระดับของดัชนี

(ดัชนี BHSI อยู่ที่ 20,461 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 20,241 เหรียญสหรัฐ) อัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวนี้ยังคงน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 9 สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ และร้อยละ 21 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ แม้ว่า เรือของบริษัทฯ ไม่ได้รับอัตราค่าเช่าเรือในอัตราที่ดีเช่นเดียวกับอัตรารายของดัชนี

ชนิดของเรือ	อัตราค่าเช่าเรือของดัชนี โดยเฉลี่ยในไตรมาสสอง ในอัตราเหรียญสหรัฐ (A)	อัตราค่าเช่าเรือของเรือของ ทีเอสแอล โดยเฉลี่ยในไตรมาสสอง ในอัตราเหรียญสหรัฐ (B)	ความแตกต่างของเรือของ ทีเอสแอล จากเรือในดัชนีในอัตราหน่วยร้อยละ (C)	ส่วนต่างของเรือที่ทำสัญญาเช่าเรือในวันที่ 1 เทียบกับค่าเฉลี่ยของไตรมาสสอง (D)	อัตราของเรือที่มีภาระเช่ายาวของ ทีเอสแอล ในอัตราร้อยละ (E)	$\{A*(C+D+E) = (F)\}$ ในอัตราเหรียญสหรัฐ	อัตราค่าเช่าเรือที่แท้จริงของ ทีเอสแอล ในหน่วยเหรียญสหรัฐ (B+F)	ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของ ทีเอสแอล เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีในอัตราร้อยละ
เรือขนาดแชนดีไซส์	22,507	15,753	25%	9.09%	9.32%	9,770	25,523	+13.4%
เรือขนาดซูปราแมกซ์	25,538	20,175	10%	20.74%	2.79%	8,563	28,738	+12.5%

ดังที่เห็นในตารางด้านบน บริษัทฯ ทำรายได้ดีกว่าดัชนีทั้งสองอย่างสวยงาม:

วัน SET Opportunity Day (การนำเสนอข้อมูลแก่นักลงทุนรายไตรมาส) จะมีขึ้นในวันที่ 18 สิงหาคม 2564 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรกเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผู้เข้าชมผ่านทาง การถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์ / ผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 235 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 68 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 303 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลา มากกว่าหนึ่งปี ในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 14.8 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 144.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,190	1,992	1,825	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17%	15%	14%	14%	14%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	14,291	14,802	15,316	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	31.3	29.5	28.0	28.0	28.0

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เข้าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การรีไซเคิลเรือ

ในครั้งแรกของปี 2564 ขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลมีระดับต่ำที่ปริมาณ 4.44 ล้านเดทเวทตัน รวมเรือทุกประเภท ซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 อันเลวร้ายในอนุทวีปอินเดีย เมื่อเทียบกับปริมาณ 8.06 ล้านเดทเวทตัน ในครั้งแรกของปี 2563 กองเรือโลก ณ สิ้นครั้งแรกของปี 2564 มีปริมาณ 62.18 ล้านเดทเวทตัน (ปริมาณ 34.38 ล้านเดทเวทตัน ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณ 27.80 ล้านเดทเวทตัน ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือร้อยละ 6.73 (ร้อยละ 3.71 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 3.01 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 5.41 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2566 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นครั้งแรกของปี 2564) ทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น การรีไซเคิลอาจดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2564 เนื่องจากจำนวนเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีในกองเรือโลก การเพิ่มขึ้นของราคาเศษเหล็กเป็น 600 เหรียญสหรัฐต่อตัน ความกดดันทางกฎเกณฑ์ในด้านระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO2020) อย่างไรก็ตาม ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แข็งแกร่งอาจบดบังปัจจัยเหล่านี้ทั้งหมดและส่งผลให้ปริมาณในแง่เดทเวทตันของการรีไซเคิลเรือลดลง

พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA):

บริษัทฯ เชื่อว่าความเป็นส่วนตัวของข้อมูลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในทุกด้านมีความสำคัญและควรได้รับการปฏิบัติด้วยความระมัดระวังสูงสุด ดังนั้น แม้ว่าวันที่มีผลบังคับใช้ของ PDPA จะเลื่อนออกไปเป็นวันที่ 1 มิถุนายน 2565 แต่บริษัทฯ กำลังดำเนินการอย่างแข็งขันในการเตรียมความพร้อมเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายนี้อย่างครบถ้วนภายในปีนี้ ซึ่งจะเสร็จสิ้นเร็วกว่าวันที่มีผลบังคับใช้ใหม่

สัญญาเงินกู้สองฉบับที่ได้รับการสนับสนุนจากการจ้างเรือได้ลงนามในไตรมาสสองของปี 2564:

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาว 5 ปี แบบมีหลักประกันจำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank โดยเงินกู้ดังกล่าวมีหลักประกันคือเรือจำนวน 6 ลำ กล่าวคือ เรือวิภา นารี เรือวิยะดา นารี เรือดารณี นารี เรือบาร์นี นารี เรือเบญจมาศ นารี และเรืออนัญญา นารี

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้เพื่อความยั่งยืนระยะยาว 8 ปี แบบมีหลักประกันจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนบริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ขาด จำกัด (มหาชน) โดยเงินกู้ดังกล่าวมีหลักประกันคือเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ กล่าวคือ เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชัยญา นารี และ เรือคนยา นารี และเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ เรืออภิรดี นารี

หุ้นกู้คงค้างรุ่น PSL211A ของบริษัทฯ:

เงินที่เบิกถอนเกือบทั้งหมดของวงเงินกู้จาก Crédit Agricole Corporate and Investment Bank ที่กล่าวข้างต้นถูกนำไปใช้เพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A จำนวน 1,163.16 ล้านบาท เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2564 หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนดครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A จะมีเงินต้นคงค้างจำนวน 1,421.64 ล้านบาท อีกไม่ช้าเงินต้นคงค้างดังกล่าวจะถูกไถ่ถอนโดยเงินที่ได้จากสัญญาเงินกู้วงเงิน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่ได้ลงนามกับ บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร ทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- บริษัทฯ ได้แนบรายงานการวิเคราะห์สองฉบับ โดยฉบับหนึ่งครอบคลุมการขนส่งแบบ Liner (คอนเทนเนอร์) และอีกฉบับครอบคลุมการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับท่านผู้อ่านที่ส่วนท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งรายงานทั้งสองฉบับน่าจะเป็นประโยชน์สำหรับท่านผู้อ่าน
- เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเกือบเข้าสู่จุดสมดุลหรือเข้าใกล้จุดสมดุลมากในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 การฟื้นตัวของตลาดนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย ไม่ว่าจะในภาคอุปสงค์หรือภาคอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI
- ไตรมาสแรกนั้นแข็งแกร่งกว่าค่าเฉลี่ยของไตรมาสแรกในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ไตรมาสสองนั้นแข็งแกร่งกว่าไตรมาสแรก และแข็งแกร่งกว่าค่าเฉลี่ยไตรมาสสองในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อัตราเฉลี่ย 10 ปีที่ผ่านมาชี้ให้เห็นถึงภาวะซบเซาในไตรมาสแรก ไตรมาสสองที่แข็งแกร่งขึ้น ไตรมาสสามที่ยังแข็งแกร่งขึ้น และอัตราที่แข็งแกร่งที่สุดในไตรมาสสี่ ปี 2564 จะเป็นไปตามรูปแบบที่เกิดขึ้นในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาหรือเป็นไปตามฤดูกาลขนส่งที่เกิดขึ้นก่อนหน้านี้ โดยมีไตรมาสแรกที่ซบเซา ไตรมาสสองที่แข็งแกร่งขึ้น ไตรมาสสามที่ตกลงเล็กน้อย และไตรมาสสี่ที่แข็งแกร่งมากหรือไม่ เวลาเท่านั้นจะเป็นเครื่องบ่งบอกถึงอัตราค่าระวางในอนาคตที่รอเราอยู่
- ในครึ่งแรกของปี 2564 เรือขนาดเคปไซส์เป็นผู้นำในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสำหรับอัตราค่าเช่าเหมาลำที่อัตรา 24,010 เหรียญสหรัฐต่อวัน แชนหน้าเรือขนาดปานาแมกซ์ที่มีอัตรา 22,212 เหรียญสหรัฐต่อวัน เรือขนาดซูปราแมกซ์ที่อัตรา 21,014 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ที่อัตรา 19,511 เหรียญสหรัฐต่อวัน
- บทความในเดือนพฤษภาคมจาก The Financial Times ระบุว่าครึ่งหลังของปี 2564 เรือขนาดเคปไซส์จะสามารถทำรายได้ในอัตรา 100,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน!
- ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์ถูกพูดถึงเป็นอย่างมาก เนื่องจากปัจจุบันมีอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับช่วงเริ่มต้นของปี 2563 ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์อาจมีกำไรสุทธิถึง 100 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2564 ซึ่งเท่ากับรายได้ที่สูญเสียไป

ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ในขณะที่อัตราค่าระวางได้เพิ่มขึ้น 8 ถึง 10 เท่า นับตั้งแต่ต้นปี 2563 อัตราค่าระวางคิดเป็นเพียงสัดส่วนร้อยละ 5 ของราคาค่าสินค้าที่ขนส่งโดยเรือคอนเทนเนอร์เท่านั้น!

- ในครั้งแรกของปี 2564 แร่เหล็กดิบ โตขึ้นร้อยละ 3 ัญพิชดิบ โตร้อยละ 11 สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยดิบ โตร้อยละ 19 การหยุดชะงักของการค้าทางภูมิรัฐศาสตร์ (จีน/ออสเตรเลีย) ได้เพิ่มปริมาณความต้องการในแง่ตันไมล์ อุปทานที่แท้จริงได้ลดลงโดย Covid-19 ส่งผลให้เกิดความล่าช้าของเรือ (ตัวอย่างเช่น ข้อกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำ 14 วันหลังจากออกเดินทางจากท่าเรือสุดท้าย ที่ท่าเรือในจีนและออสเตรเลีย) ความล่าช้าเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของลูกเรือ (การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ, การเข้าจอดที่ท่าเรือ, วันกักกันเรือ) ความล่าช้าเนื่องจากขั้นตอนการทดสอบการติดเชื้อ ปัจจุบันมากมายเหล่านี้ได้ส่งผลให้ตลาดการขนส่งสินค้ามีอัตราค่าระวางที่สูงขึ้น!
- คริวเรือในสหรัฐฯ มีรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น 13.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563! พวกเขาต้องการใช้เงินนั้น และในไม่ช้าอาจเป็นภัยคุกคามเมื่อการระบาดใหญ่ลดน้อยลง
- สหรัฐอเมริกาได้ผ่านแผนการปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 559 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งอาจเพิ่มเป็น 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ถึง 6.0 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ครอบคลุมระยะเวลา 6 ถึง 8 ปี โครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เหล็ก ซีเมนต์ และไม้ ซึ่งส่วนใหญ่บรรจุโดยกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขนาดเล็กเป็นหลัก
- ตุรกีเริ่มก่อสร้างคลอง Kanal Istanbul ระยะทาง 45 กิโลเมตรเพื่อเชื่อมทะเลดำกับทะเลมาร์มารา ซึ่งต้องใช้เหล็ก ซีเมนต์ และไม้จำนวนมาก
- การส่งออกถั่วเหลืองในเดือนเมษายนของบราซิลทำลายสถิติรายเดือนทั้งหมดสูงถึง 17.4 ล้านตัน!
- การเติบโตของธุรกิจยุโรป โซน เดิบ โตขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในรอบกว่าสามปีในเดือนพฤษภาคม
- การผลิตเหล็กทั่วโลกทำสถิติใหม่ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 เป็น 174 ล้านตันในเดือนพฤษภาคม ก่อนที่จะลดลงร้อยละ 3.5 ในเดือนมิถุนายน เป็น 167.9 ล้านตัน
- ในงาน Marine Money Week (21 - 25 มิถุนายน) คณะกรรมการกลุ่มการขนส่งสินค้าแห่งเทกองเห็นพ้องต้องกันว่าภายในสิ้นปี 2565 อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์จะเติบโตระหว่างร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 7 ในขณะที่อุปทานจะเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 3 ส่งผลให้ตลาดแข็งแกร่งในช่วง 18 เดือนที่จะถึงนี้
- Moody ได้ยกระดับการคาดการณ์ของพวกเขาเป็นแนวโน้มเชิงบวกสำหรับบริษัทเดินเรือในช่วง 12 ถึง 18 เดือนข้างหน้า โดยมี EBITDA เพิ่มขึ้นร้อยละ 29
- Covid-19 ยังคงเป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศตลอดจนเศรษฐกิจโลก การฉีดวัคซีนจำนวนมากจะช่วยให้เศรษฐกิจกลับสู่ภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว
- จากโครงการเหมืองถ่านหินที่ได้มีการนำเสนอทั่วโลกจำนวน 432 โครงการ จะมีการเพิ่มขึ้นของถ่านหินใหม่ทั้งหมด 2.2 พันล้านตันต่อปี หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากระดับการผลิตในปัจจุบัน โดยปริมาณ 1.6 พันล้านตันต่อปี ของกำลังการผลิตเหมืองถ่านหินที่เสนอนั้นอยู่ในขั้นเริ่มต้นของการวางแผนและเสี่ยงต่อการยกเลิก แต่กิจกรรมเหมืองใหม่ในปริมาณ 0.6 พันล้านตันต่อปีกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ดังนั้นข่าวลือเรื่องการตายของ 'King Coal' จึงเกินจริงไปมาก!

- โรคโควิด-19 ในทวีปแอฟริกา (ASF) ทำลายฝูงสุกรจีนเกือบร้อยละ 50 ในปี 2562 แต่เพียงไม่กี่ปีต่อมา จีนได้ซื้ออัญมณีอาหารสัตว์ที่มีอยู่เกือบทุกตันเพื่อสนับสนุนฝูงสุกรที่สร้างขึ้นใหม่ซึ่งมีการเติบโตถึงระดับที่สูงกว่าในปี 2562
- จีนวางแผนที่จะเพิ่มปริมาณการสำรองถ่านหินอีก 100 ล้านตันในปี 2564
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 51 ในไตรมาสสองของปี 2564
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสสองของปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 7.9
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 561.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ในครั้งแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2563
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 139.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 19.9 ในครั้งแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2563
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 49.0 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 ในครั้งแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2563
- จีนนำเข้าเหล็กในปริมาณ 7.4 ล้านตัน ในครั้งแรกของปี 2564 เป็นปริมาณเท่ากับการนำเข้าในครั้งแรกของปี 2563
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 37.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.3 ในครั้งแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2563
- จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 560.2 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 ในครั้งแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2563
- ในเดือนกรกฎาคม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ GDP โลกสำหรับปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 6 โดยการคาดการณ์เมื่อต้นปีอยู่ที่ร้อยละ 5.5 และปรับขึ้นเป็นร้อยละ 6 ในเดือนเมษายน การคาดการณ์ของ IMF ในเดือนเมษายนสำหรับอัตราการเติบโตของ GDP มีดังนี้ ประเทศเคนยาร้อยละ 2.8 ประเทศกรีซร้อยละ 3.8 ประเทศนิวซีแลนด์ร้อยละ 4 ประเทศนอร์เวย์ร้อยละ 3.9 ประเทศสวีเดนร้อยละ 3.1 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ร้อยละ 3.5 ประเทศไต้หวันร้อยละ 4.7 และสหรัฐอเมริการ้อยละ 3.1 ในเดือนกรกฎาคม IMF ได้ปรับประมาณการอัตราการเติบโตของ GDP เป็นดังนี้ ประเทศออสเตรเลียร้อยละ 5.3 ประเทศแคนาดาร้อยละ 6.3 ประเทศจีนร้อยละ 8.1 ประเทศฝรั่งเศสร้อยละ 5.8 ประเทศเยอรมนีร้อยละ 3.6 ประเทศอินเดียร้อยละ 9.5% ประเทศอินโดนีเซียร้อยละ 3.9 ประเทศอิตาลีร้อยละ 4.9 ประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 2.8 ประเทศเนเธอร์แลนด์ร้อยละ 3.3 ประเทศซาอุดีอาระเบียร้อยละ 2.4 ประเทศเกาหลีใต้ร้อยละ 4.3 ประเทศสเปนร้อยละ 6.2 สหราชอาณาจักรร้อยละ 7 สหรัฐอเมริการ้อยละ 7 และประเทศไทยร้อยละ 2.1
- ดัชนี BDI มีการเพิ่มขึ้นอย่างสอดคล้องโดยเฉลี่ยที่ 1,739 จุดในไตรมาสแรก เฉลี่ย 2,793 จุดในไตรมาสสอง และสิ้นสุดไตรมาสที่สองที่ 3,383 จุด โดยเริ่มต้นปีที่ 1,374 จุด ดัชนี BDI อยู่ที่ 3376 จุด ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2564
- สิ่งที่น่าประหลาดใจยิ่งกว่านั้นก็คือการที่เจ้าของเรือไม่เร่งรีบและสั่งต่อเรือลำใหม่ ดัชนี BDI เฉลี่ยอยู่ที่ 2,257 จุดในครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 230 จากอัตรา 685 จุดในครั้งแรกของปี 2563 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 152 จากอัตรา 895 จุดในครั้งแรกของปี 2562 ถึงกระนั้น คำสั่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.1 จากปริมาณ 10.2 ล้านเดเวทตัน ในปี 2563 ซึ่งเป็นปีที่ได้รับผลกระทบจาก Covid-19 มากที่สุด และต่ำกว่าปริมาณ 15.0 ล้านเดเวทตันในปี 2562 ร้อยละ 6.8 มีเหตุผลสามประการที่ส่งผลให้เจ้าของเรือไม่เต็มใจที่จะสั่งต่อเรือใหม่มากเกินไป กล่าวคือ ประการแรก สภาพตลาดที่อ่อนแอมาเป็นระยะเวลา 12 ปีได้ขัดขวางความสามารถในการรับความเสี่ยงจากเจ้าของที่ต้องการเงินสด ประการที่สอง เรือขนส่งคอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมัน และเรือขนส่งก๊าซ ได้ใช้พื้นที่ต่อเรือที่ยังว่างทั้งหมดในปี 2565 และปี 2566 เนื่องจากการเติบโตของธุรกิจ/การเติบโตที่

ภาคหวัง และประการที่สาม กฎเกณฑ์ด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อาจส่งผลให้เรือที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายใน (IC) ล้าสมัยก่อนสิ้นสุดอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจตาม “ปกติ”

- ตามรายงานประจำเดือนมิถุนายนของ VesselValues ค่าตั้งต่อเรือสินค้าแห่งแรกของปี 2564 นั้นต่ำที่สุด (84 ลำ คิดเป็นมูลค่า 2.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ) การซื้อเรือมือสองสูงที่สุด (552 ลำ คิดเป็นมูลค่า 8.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ) และการปลดระวางนั้นต่ำกว่ากลุ่มเรือขนส่งน้ำมัน แต่ดีกว่ากลุ่มเรืออื่น ๆ (53 ลำ คิดเป็นมูลค่า 335 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เมื่อเทียบกับเรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ และเรือขนส่งก๊าซ
- เพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นอย่างมากของอัตราค่าระวาง การรีไซเคิลได้หดตัวจาก 8.06 ล้านเดทเวทตันในครั้งแรกของปี 2563 เป็น 4.44 ล้านเดทเวทตันในครั้งแรกของปี 2564 ในปริมาณรายปีจะเท่ากับปริมาณการรีไซเคิล 8.88 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม การรีไซเคิลของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนตัวเรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ในครั้งแรกของปี
- การเข้าดำเนินธุรกิจของพีเอสแอล ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือที่มีขนาดเล็กหมายความว่าบริษัทฯ จะมีการเติบโตของอุปทานลดลงสุทธิร้อยละ 2.51 ในช่วงปี 2564 ตามข้อมูลของ Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าซึ่งคิดเป็นปริมาณ 59.48 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 6.43 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นครึ่งหลังของปี 2563 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเหล่านี้จำเป็นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือและการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง
- อีกวิธีหนึ่งในการดูแลแนวโน้มของตลาดคือการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือล่วงหน้า ณ สิ้นไตรมาสสองที่ปริมาณ 49.96 ล้านเดทเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2566) ปริมาณร้อยละ 5.41 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ สิ้นไตรมาสสองและจะเห็นว่าเป็นปริมาณที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2539!
- มุมมองของบริษัทฯ ต่อการเติบโตของอุปทาน อัตราการเติบโตสุทธิของกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 2.96 (จาก 906.99 ล้านเดทเวทตัน เป็น 933.81 ล้านเดทเวทตัน) ภายในสิ้นปี 2564 และร้อยละ 1.45 (เป็น 947.35 ล้านเดทเวทตัน) ภายในสิ้นปี 2565 หากคาดว่ามีการรีไซเคิล 9 ล้านเดทเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบลำซาร์ร้อยละ 20 ต่อปี ในปี 2564 และปี 2565
- หากการคาดการณ์ภาคอุปทานของบริษัทฯ เป็นไปตามคาดการณ์ ในปี 2564 จะเป็นปีที่ดีมาอย่างสมเหตุสมผล และเราสามารถคาดการณ์ได้ว่าในปี 2565 จะเป็นปีที่ดีเช่นเดียวกัน
- หากภาคอุปทานได้รับประโยชน์จากการรีไซเคิลเรือที่เก่าแก่ เจ้าของเรือที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมีการแล่นเรือด้วยความเร็วที่ลดลง และเรือที่ต้องจอดในอู่แห้งสำหรับเจ้าของเรือที่ยังคงรอการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน/ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ ตลาดจะได้รับประโยชน์เพิ่มเติมจากปริมาณที่จำกัดของเรือที่มีอยู่ในภาคอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2564 อุปทานเรืออยู่ที่ 906.99 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 924.24 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นครึ่งแรกของปี 2564 มีกำหนดการส่งมอบเรืออีกร้อยละ 1.9 (17.67 ล้านเดทเวทตัน) ภายในระยะเวลาครึ่งหลังของปี 2564 หากคำนวณอัตราการส่งมอบเรือลำซาร์ที่ร้อยละ 20 (อัตราการส่งมอบลำซาร์ในครั้งแรกของปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 18.85) ของกำหนดการส่งมอบเรือข้างต้นและคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือในปริมาณ 9 ล้านเดทเวทตัน (ปริมาณการรีไซเคิลเรือในครั้งแรกของปี 2564 อยู่ที่ 4.4 ล้านเดทเวทตัน) อัตราบริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การขยายตัวของกองเรือสุทธิต่อปีจะอยู่ที่ร้อยละ 2.96 (ขยายตัวเป็นปริมาณกองเรือ 933.81 ล้านเดทเวทตัน โดยเพิ่มจากปริมาณ 321.85 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 329.22 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และ เพิ่มจากปริมาณ 585.14 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 604.59 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2564 และร้อยละ 1.45 ภายในสิ้นปี 2565 (ขยายตัวเป็นปริมาณกองเรือ 947.35 ล้านเดทเวทตัน โดยปริมาณ 334.48 ล้านเดทเวทตัน เป็นกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และ 612.87 ล้านเดทเวทตัน เป็นกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) โดยใช้อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าและอัตราการรีไซเคิลเรือในปริมาณเทียบเท่ากับปี 2564 ความแออัดที่ท่าเรือ การแล่นเรือเปล่า การลดความเร็วในการแล่นเรือลง ความล่าช้าระหว่างท่าเรือขึ้นต้นเนื่องมาจาก Covid-19 และปัจจัยอื่น ๆ ช่วยส่งผลให้ปริมาณของภาคอุปทานถูกจำกัด

การเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

Decarbonization เป็นคำศัพท์ใหม่ โดยคำนี้ปรากฏครั้งแรกใน TradeWinds เมื่อเดือนธันวาคม 2558 และปรากฏในบทความเพียง 27 บทความตั้งแต่ต้นมาจนถึงเดือนเมษายน 2561 และตั้งแต่นั้นมาได้ปรากฏใน TradeWinds มากกว่า 700 ครั้ง!

ดังนั้น ก่อนที่คุณจะสับสนกับรายละเอียดที่กล่าวต่อไป ขอให้ระลึกว่าการขนส่งทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนการขนส่งถึงร้อยละ 90 ของการค้าโลก และมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 2.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก ในทางกลับกัน อุตสาหกรรมปศุสัตว์มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 9.9 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก ตามข้อมูลจากสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมแห่งสหรัฐอเมริกา แต่ถึงกระนั้นธุรกิจการขนส่งทางทะเลกำลังต่อสู้กับการเดินเรือโดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Zero Emission Vessels (ZEVs)) ในขณะที่ไม่มีใครพูดถึงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากธุรกิจปศุสัตว์? ผู้เขียนได้กลายเป็นมังสวิรัตตั้งแต่นั้นปี 2563 และนั่นเป็นการแสดงให้เห็นถึงสิ่งที่คุณเขียนพยายามทำเพื่อช่วยโลกให้พ้นจากภาวะโลกร้อนโดยไม่สนับสนุนอุตสาหกรรมปศุสัตว์

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นำข้อกำหนด Energy Efficiency existing ship Index หรือ EEXI โดยเป็นการแก้ไข MARPOL ภาคผนวก VI ระหว่าง MEPC76 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ข้อกำหนด EEXI จะถูกนำไปใช้กับเรือทุกลำที่ให้บริการด้านการขนส่งผ่านการรับรองแบบครั้งเดียว อย่างไรก็ตาม รายละเอียดบางส่วนยังไม่สามารถสรุปผลและถูกเลื่อนออกไปเป็น MEPC77 ข้อกำหนด EEXI อธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่อตัน-ไมล์ของสินค้า โดยกำหนดมาตรฐานการปล่อย CO₂ ที่เกี่ยวข้องกับกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง ความสามารถในการขนส่ง และความเร็วของเรือ จากสถิติระบุว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (30,000 เดทเวทตัน ถึง 60,000 เดทเวทตัน) ที่ถูกต่อขึ้นก่อน EEDI (ดัชนีการออกแบบประสิทธิภาพพลังงาน หรือ Energy Efficiency Design Index) เช่น เรือที่สร้างก่อนปี 2556 อาจต้องการการลดกำลังร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 40 (ลดความเร็วลง 1.8 นอต - 2.5 นอต) แต่เรือซึ่งต่อหลังจาก EEDI อาจต้องการการลดกำลังเพียงร้อยละ 4 (ลดความเร็วลง 0.2 นอต) เพื่อให้สอดคล้องกับ EEXI เทคโนโลยี Engine Power Limitation (EPL) และเทคโนโลยี Energy Saving Devices (ESD) จะถูกนำไปใช้โดยเจ้าของเรือเพื่อเลือกทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับเรือของพวกเขา ข้อกำหนด EEXI จะลดความเร็วในการแล่น

เรือของเรือหลายลำลงอย่างแน่นอน กลุ่มเรือที่เก่ากว่าบางลำอาจถูกบังคับให้มุ่งหน้าไปที่อู่เพื่อรีไซเคิล ซึ่งจะช่วยลดอุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ

IMO เห็นด้วย ในการประชุม MEPC76 เมื่อเร็ว ๆ นี้ได้ข้อสรุปว่า เรือต่าง ๆ จำเป็นต้องลด Carbon Intensity Indicator (CII) หรือ ปริมาณกรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่อดัน-ไมล์ของสินค้าลงร้อยละ 1 สำหรับปี 2565 และร้อยละ 2 ในแต่ละปีนับตั้งแต่ปี 2566 จนถึงปี 2569 โดย IMO จะทบทวนสถานการณ์และตัดสินใจว่าจำเป็นต้องเร่งการลดลงร้อยละ 2 ต่อปีดังกล่าวหรือไม่เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี 2573 ทั้งนี้ IMO อาจแก้ไขเป้าหมายปี 2573 เองซึ่งขึ้นอยู่กับแรงกดดันจากสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป ซึ่งทั้งคู่แสดงออกอย่างชัดเจนว่าพวกเขาไม่พอใจกับเป้าหมายที่น่าผิดหวังและไม่ทะเยอทะยานที่กำหนดไว้ในการประชุม MEPC76 และอาจสร้างกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นสำหรับพวกเขาเอง สิ่งนี้ได้เคยเกิดขึ้นแล้วในอดีต กล่าวคือ เมื่อสหรัฐอเมริกาสร้างกฎการบำบัดน้ำถ่วงเรือในน่านน้ำของสหรัฐฯ ให้มีความยุ่งยากกว่ากฎของ IMO เกี่ยวกับการบำบัดน้ำถ่วงเรือและอุตสาหกรรมการเดินเรือทั้งหมดได้นำกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดกว่าของสหรัฐอเมริกามาใช้โดยไม่มีการประท้วงใด ๆ

EU Emissions Trading Scheme (ETS) ที่มีผลบังคับใช้กับธุรกิจการขนส่งทางทะเล ยืนยันว่าบริษัทที่ดำเนินการเดินเที่ยวเรือเชิงพาณิชย์ยังคงต้องรับผิดชอบในการชำระค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางดังกล่าว โดย EC เสนอว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเพียงร้อยละ 20 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2566 ร้อยละ 45 ในปี 2567 ร้อยละ 70 ในปี 2568 และร้อยละ 100 ในปี 2569 การปฏิบัติตาม ETS ของสหภาพยุโรปจะไม่ทำหาย ข้อกำหนดจะถูกเขียนลงในสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาซึ่งจะกำหนดว่าฝ่ายใดจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมด เช่น ผู้เช่าเหมาลำ ในการเช่าเหมาลำเป็นรายเที่ยว เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเสียค่าธรรมเนียมเฉพาะ/ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม ดังกล่าวภายใต้ ETS ในการดำเนินธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ได้รับผิดชอบเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าท่าเรือที่ทำอยู่ในปัจจุบัน จากนั้นให้อัตราค่าระวางต่อดันของสินค้าที่ขนส่งไปยังลูกค้า ดังนั้น การปฏิบัติตามกฎ/ข้อบังคับใหม่ดังกล่าวจะไม่เป็นปัญหา

สิ่งที่กังวลที่สุดคือการที่สหภาพยุโรปใช้ ETS กับหลายอุตสาหกรรม ยกเว้นอุตสาหกรรมปศุสัตว์ ซึ่งมีผลกระทบมากที่สุดในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก แม้แต่ร้าน “Eleven Madison Park” ซึ่งได้รับดาวมิชลิน 3 ดวงก็ได้กล่าวไว้ว่าทางร้านจะไม่เสิร์ฟอาหารจากผลิตภัณฑ์สัตว์อีกต่อไป อาหารทุกจานในเมนูอาหารเพื่อการลิ้มลองของร้านดังกล่าวซึ่งมีราคา 335 เหรียญสหรัฐต่อหัว จะเป็นเมนูที่ปรุงจากพืช โปรดอ่าน “*Beefatarians Not Wanted*” โดย Peter Singer” ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่แท้จริงของอุตสาหกรรมปศุสัตว์

IMO ได้ตกลงที่จะอภิปรายในระหว่างการประชุม MEPC77 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 และหาแนวทางแก้ไขในเรื่องกลไกตามตลาด (MBMs) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งทางทะเล ซึ่งแนวทางแก้ไขดังกล่าวอาจดำเนินการผ่านการเก็บภาษีคาร์บอนสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละตัน หมู่เกาะ โซโลมอนและหมู่เกาะมาร์แชลล์ได้เสนอให้เรียกเก็บภาษี 100 เหรียญ

สหรัฐฯ ต่อต้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ กล่าวคือ การจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง 300 เหรียญสหรัฐฯต่อต้น ประเด็นนี้จะถูกพูดถึงในการประชุมสมัชชาพิเศษในเดือนตุลาคมก่อนที่จะมีการอภิปรายที่ MEPC77

แนวคิดของต่าง ๆ ของมาตรการทางตลาด (Market-Based Measure: MBMs) คือการทำให้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันมีราคาแพงดังเช่น แอมโมเนีย หรือไฮโดรเจน หรือเมธานอล กล่าวคือน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีราคาสูงถึง 1,500 เหรียญสหรัฐฯต่อต้น ซึ่งราคาปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 600 เหรียญสหรัฐฯต่อต้น เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนเชื้อเพลิงในอนาคตสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ ข้อเสนอของหมู่เกาะมาร์แชลในการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซคาร์บอน 300 เหรียญสหรัฐฯต่อต้นสามารถเพิ่มอัตราการเก็บภาษีขึ้นทุกปีเพื่อให้ถึง 900 เหรียญสหรัฐฯต่อต้น ระหว่างปี 2565 ถึงปี 2573 หรือวันที่ตกลงกันได้ล่วงหน้าเพื่อให้เรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์สามารถแข่งขันได้เช่นเดียวกับเรือที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน หวังว่าแรงกดดันจาก ETS ของสหภาพยุโรปตามที่กล่าวไว้ข้างต้นจะช่วยกระตุ้นและผลักดัน IMO ให้ยื่นข้อเสนอย่างแข็งแรงแรงในมาตรการ MBMs ผ่านมาตรการการเรียกเก็บภาษีจากคาร์บอนในการประชุม MEPC77

การประชุม COP26 ขององค์การสหประชาชาติ ณ กรุงกลาสโกว์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 จะช่วยผลักดัน IMO ให้นำมาตรการ MBMs ไปดำเนินการบังคับใช้อย่างรวดเร็ว หากพวกเขาต้องการตอบโต้ของปัญหาหลังการประชุม COP26

เงินทุนที่รวบรวมโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากมาตรการ MBMs ใด ๆ ผ่านการจัดเก็บภาษีตามการใช้เชื้อเพลิงสามารถนำไปใช้เพื่อประโยชน์ดังนี้:

- เพื่อเป็นเงินทุนในการวิจัยและพัฒนา (R&D) การผลิตเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ การออกแบบเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ ระเบียบข้อบังคับสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์
- เพื่อพัฒนาเชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานบนบก
- เพื่อให้ IMO กำหนดเส้นตายสำหรับการห้ามการส่งมอบเรือเครื่องยนต์สันดาปภายใน นับจากปี 2573 เป็นต้นไปหรือนับจากวันที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า
- เพื่อให้ IMO ออกกฎให้เรือเครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีอายุมากกว่า 20 ปี นับจากปี 2573 เป็นต้นไปหรือนับจากวันที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า
- เพื่อให้ผู้ต่อเรือผลิตเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ได้ในระดับที่เรือปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ที่ต่อขึ้นใหม่จะมีราคาใกล้เคียงกับเรือเครื่องยนต์สันดาปภายใน
- เพื่อกำหนดต้นทุนเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งสินค้าโดยเรือเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีราคาเท่ากับการขนส่งด้วยเรือปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์สำหรับผู้บริโภคสินค้า
- เพื่อให้เป็นการแข่งขันที่เท่าเทียมกันสำหรับผู้เข้ามามีส่วนร่วมในการเลือกเรือที่ดีที่สุดโดยพิจารณาจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียงอย่างเดียว และไม่ต้องคำนึงถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจอื่น ๆ

ถ้าหากคุณคิดว่าราคา MBM ที่เพิ่มขึ้นนั้น ท้ายที่สุดแล้วผู้บริหารโทคจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยคุณอาจได้รับการให้อภัย ตามการคำนวณของ Boston Consulting Group จะเพิ่มเพียง 600 เหรียญสหรัฐสำหรับอาคารยนต์หนึ่งคัน 3 เหรียญสหรัฐสำหรับราคาของสมาร์ทโฟนหนึ่งเครื่อง หรือ 1 เหรียญสหรัฐสำหรับราคากางเกงยีนส์หนึ่งตัว นั่นเป็นราคาเล็กน้อยที่ต้องจ่ายเพื่อป้องกันภัยพิบัติจากสภาพอากาศ

ส่วนต่างของราคาระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำและน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 125 เหรียญสหรัฐต่อตัน เครื่องจักรจับเขม่าควันจึงกลับมาดึงดูดความสนใจได้อีกครั้ง อย่างไรก็ตาม ตลาดขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากจะช่วยห้ามไม่ให้เจ้าของเรือติดตั้งเครื่องจักรจับเขม่าควันในขณะที่อัตราการเช่าเหมาลำยังคงอยู่ที่ระดับที่สูงขึ้นในปัจจุบัน

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

โควิด-19 ได้ฉายแสงเลเซอร์เหมือนสปอตไลท์ที่สาดส่องให้เห็นถึงความล้มเหลวของระบบทุนนิยม กลุ่มคนร้อยละ 1 ซึ่งควบคุมความมั่งคั่งทั่วโลกถึงร้อยละ 60 เพิ่มความมั่งคั่งของพวกเขาขึ้นในช่วงโควิด-19 ในขณะที่ธุรกิจขนาดเล็กล้มละลาย ผู้อพยพและแรงงานรายวันที่ยากจนต้องเผชิญกับการปิดเมืองอย่างรุนแรง สูญเสียการดำรงชีวิต เพิ่มระดับความยากจน เพิ่มความไม่มั่นคงด้านอาหาร มีจำนวนผู้เสียชีวิตอย่างไม่สมส่วนในครอบครัวของพวกเขาเนื่องจากขาดเครือข่ายความปลอดภัยทางการแพทย์ และเผชิญกับการขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลของตนอย่างสมบูรณ์ ด้วยเหตุนี้ ผู้คนมากกว่า 100 ล้านคนต้องตกอยู่ในห้วงแห่งความยากจนในปี 2563

โควิด-19 นับเป็นไวรัสที่ไม่มีศีลธรรม ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อ่อนแอ ที่ผู้ยากจน ผู้ที่ถูกทอดทิ้ง ผู้คนผิวสี ในขณะที่เกือบจะมอดดับตรผ่านฟรีให้กับคนรวย ผู้ที่มีทรัพย์สินมาก ผู้ที่เพิกเฉยต่อกฎเกณฑ์การเว้นระยะห่างทางสังคม / การสวมหน้ากาก และผู้ที่สามารถจ่ายการรักษาได้เนื่องจากตำแหน่งหรือฐานะทางการเงินของพวกเขา โควิด-19 ได้เพิ่มความไม่มั่นคงด้านอาหารท่ามกลางความท้าทายทางเศรษฐกิจอย่างมากในปีนี้ จนส่งผลให้คณะกรรมการ โนเบลมอบรางวัล โนเบลสาขาสันติภาพให้กับโครงการอาหารโลก ซึ่งเป็นหน่วยงานของสหประชาชาติที่ให้ความช่วยเหลือด้านอาหารแก่ผู้คน/ประเทศที่ต้องการความช่วยเหลืออย่างยิ่งยวด

การฉีควัคซีนของคนประจำเรือในอัตราที่ต่ำจะยิ่งทวีความรุนแรงของการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน จนกว่าโลกจะตื่นขึ้นพร้อมกับความรับผิดชอบทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (MLC) แม้แต่วาติกันยังตำหนิรัฐบาลและผู้ปฏิบัติงานที่ไม่สนับสนุนคนประจำเรือ แต่น่าเศร้าที่คำวิจารณ์ดังกล่าวถูกส่งไปยังผู้ที่เพิกเฉย เราไม่เห็นการดำเนินการใด ๆ จากรัฐบาลหรือผู้เช่าเหมาลำในการปฏิบัติตามพันธกรณีทางศีลธรรม/กฎหมายของ MLC ในการเคารพสิทธิมนุษยชนของคนประจำเรืออย่างเต็มที่

ตัวอย่างที่ชัดเจนของประเทศที่ทำงานสิ่งเพื่อคนประจำเรือคือสหรัฐอเมริกาและบางประเทศในสหภาพยุโรปที่พวกเขายินดีที่จะฉีดวัคซีนให้กับคนประจำเรือคนใด ๆ สัญชาติใด ๆ โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายแก่คนประจำเรือ บนเรือใด ๆ ที่มีกำหนดเดินทางไปยังท่าเรือของพวกเขา! ณ เวลานี้การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่ถูกต้อง และเราควรร่วมสรรเสริญประเทศที่มีเมตตาเช่นนี้!

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลมั่นใจว่าอัตราค่าระวางจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปีนี้ Petter Haugen นักวิเคราะห์ของ Kepler Cheuvreux กล่าวว่ามีความเป็นไปได้ที่เรือขนาดเคปไซส์จะทำเงินได้ถึง 100,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในช่วงครึ่งหลังของปี (ข้อมูลจาก Financial Times วันที่ 11 พฤษภาคม 2564)

ตลาดธัญพืชทั่วโลกอยู่ในสถานะที่ไม่แน่นอนในขณะที่เราเฝ้าดูสภาพอากาศในบราซิลเพื่อคว้าข้าวโพดได้รับความเสียหายมากเพียงใด และติดตามการพัฒนาการปลูกพืชผลใหม่ของสหรัฐฯ สัญญาณความต้องการธัญพืชของจีนเป็นไปในเชิงบวกเนื่องจากผลกระทบจากโรคหิวอดแอฟริกาในสุกร (ASF) ดูเหมือนจะค่อย ๆ หายไป จีนได้ซื้อข้าวโพดปริมาณ 11 ล้านตันในช่วงสองสัปดาห์ก่อนหน้าสำหรับการจัดส่งก่อนเดือนกันยายน 2564 ในเส้นทางที่มีค่าระวางสูง แม้ว่าอาจจะมีการติดขัดบ้างในช่วงหลายเดือนที่จะถึงนี้ แต่แนวโน้มของธัญพืชยังคงดีสำหรับเรือขนาดปานาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 21 พฤษภาคม 2564)

การเติบโตของธุรกิจสหภาพยุโรปดีขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในรอบกว่าสามปีในเดือนพฤษภาคม เนื่องจากการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในอุตสาหกรรมบริการที่กลับมาเปิดให้บริการอีกครั้งได้เพิ่มแรงผลักดันจากภาคการผลิตที่เฟื่องฟูอยู่แล้ว ในขณะที่เดียวกัน ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจของอังกฤษแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤษภาคม 2564)

การเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้การค้าวัตถุดิบพุ่งสูงขึ้น ยอดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองด้วยกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 155.7 ล้านตันในเดือนที่แล้ว เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 16 จากปีก่อนหน้า การขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์เพียงกลุ่มเดียวเติบโตขึ้นร้อยละ 5 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณมากกว่า 102 ล้านตันในเดือนพฤษภาคม มีการเพิ่มขึ้นของการค้าเหล็กและการเติบโตที่ตามมาของการขนส่งสินค้าระยะทางไกลบนเรือกลุ่มนี้ เรือขนส่งซีเมนต์นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากปีก่อนหน้าทำสถิติสูงสุดที่ 7.8 ล้านตันในเดือนมีนาคม คิดเป็น 745 เทียวกการขนส่ง การผลักดันโครงสร้างพื้นฐานได้เพิ่มอุปสงค์ในประเทศบังกลาเทศ กานา และสาธารณรัฐโกตดิวัวร์ (Ivory Coast) กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว การนำเข้าปูนซีเมนต์ของสหรัฐฯ ขยายตัวร้อยละ 25 จากปีก่อนหน้าในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม ยอดการขนส่งรวมของเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปีก่อนหน้าในช่วงห้าเดือนที่ผ่านมาเป็นเกือบ 30 ล้านตัน การค้าสินค้าทางการเกษตรบนเรือขนาดซูปราแมกซ์เติบโตขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้าเป็นเกือบ 75 ล้านตัน การส่งออกปริมาณมากของถั่วเหลืองและข้าวโพดจากอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ได้รับการ

สนับสนุนจากอุปสงค์มหาศาลจากจีน การส่งออกข้าวสาลีจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นโดยปริมาณการขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ปริมาณ 1.5 ล้านตันในเดือนเมษายน นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันการขนส่งข้าวสาลีด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 170 จากปีก่อนหน้าอยู่ที่ปริมาณ 5.7 ล้านตัน (คิดเป็นการจัดส่ง 113 เที่ยว) การส่งออกข้าวบาร์เลย์ของออสเตรเลียซึ่งได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติการของจีนเมื่อปีที่แล้ว ได้ฟื้นคืนสู่ระดับการขนส่งในปี 2561 เนื่องจากซาอุดีอาระเบีย เวียดนาม และไทยกลายเป็นผู้ซื้อพืชผลเหล่านี้ ความต้องการแร่ดิบและแร่เข้มข้นที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลกับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดเล็กกว่า ในปีนี้เรือขนาดซูปราแมกซ์ได้มีการจัดส่งแร่ทองแดงเข้มข้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้า จีนเป็นผู้เล่นที่ใหญ่ที่สุดในตลาดนี้โดยนำเข้าปริมาณมากจากชิลีและเปรู จากต้นปีจนถึงปัจจุบันการขนส่งแร่แมงกานีสเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากปีก่อนหน้าอยู่ที่ปริมาณ 12.4 ล้านตัน แร่เหล็กและเรือขนาดซูปราแมกซ์มักไม่ค่อยถูกกล่าวถึงในประโยคเดียวกัน อย่างไรก็ตาม มีการจัดส่งแร่เหล็กด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ในระดับที่มากเป็นสถิติ การส่งออกแร่เหล็กของอินเดียในเรือขนาดซูปราแมกซ์พุ่งสูงขึ้น เช่นเดียวกับการส่งออกจากไลบีเรียและนอร์เวย์ และจากศูนย์กลางการจัดจำหน่าย เช่น บาร์ทเรน กองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ในตำแหน่งที่ดีในการเป็นอุปทานให้แก่เศรษฐกิจที่กลับมาเปิดอีกครั้ง ด้วยวัตถุประสงค์ที่หลากหลายที่จำเป็นเพื่อให้การเติบโตกลับมาอยู่ในทิศทางที่ดี สิ่งนี้ยังเห็นได้ชัดจากความเร็วของการแล่นเรือที่เพิ่มขึ้น ความเร็วเฉลี่ยของเรือขนาดซูปราแมกซ์ที่บรรทุกสินค้าอยู่ที่ 11.6 นอต ในเดือนพฤษภาคม เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากค่าเฉลี่ยของปี 2563 ในขณะที่ความเร็วในการแล่นเรือเปล่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เป็น 12.1 นอต แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน ด้วยอัตราการเดินทางที่สูงเหล่านี้ เราคาดว่าต้นทุนตัวของเศรษฐกิจโลกอย่างต่อเนื่องจะทำให้อัตราค่าระวางสูงขึ้นในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 3 มิถุนายน 2564)

เราอยู่ในเหตุการณ์ที่น่าตื่นเต้นของความผันผวนของราคาสินค้าโภคภัณฑ์ เนื่องจากสินค้าทุกประเภทอยู่ในระดับราคาที่สูงมากและมีข่าวปรากฏในหน้ากระดานข่าวของเราตลอด ซึ่งเราเคยคิดว่าเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ ตลาดธัญพืชมีส่วนสำคัญในเรื่องนี้ ใครจะคิดว่าโรคหิวอดแอฟริกาในสุกรจะคร่าชีวิตฝูงหมูของจีนไปกว่าครึ่ง และหลังจากนั้นไม่ถึง 2 ปีต่อมา ชาวจีนก็กำลังทำให้ธัญพืชในฝั่งนางของบราซิลและสหรัฐฯวางเปล่า ส่งผลให้ราคาเข้าโกดังระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ มุมมองของเราคือความต้องการธัญพืชของจีนที่มีโครงสร้างดีขึ้นอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในข้าวโพด และการเพิ่มขึ้นนี้จะไม่ผิดปกติอีกต่อไป แต่จะกลายเป็นเรื่องปกติ ราคาธัญพืชที่สูงส่งแรงหนุนให้ผลผลิตมีการเติบโตต่อเนื่อง การพัฒนาเหล่านี้จะช่วยหนุนอัตราค่าระวางให้กับผู้ให้บริการขนส่งธัญพืช เนื่องจากเส้นการขนส่งสินค้าในแง่ตัน-ไมล์มีปริมาณเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 3 มิถุนายน 2564)

รายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในเดือนพฤษภาคมสูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2553 โดยมีอัตราค่าระวางที่สูงในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาดกลางและขนาดเล็กในช่วงปลายไตรมาสแรก และอัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์ได้พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบเจ็ดปี อันเนื่องมาจากปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้นและความแออัดของท่าเรือ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 4 มิถุนายน 2564)

ปริมาณการขนส่งไปยังประเทศจีนที่สูงขึ้นในเดือนพฤษภาคมเป็นการขนส่งผลิตภัณฑ์จากป่าโดยเรือขนาดอัลตราแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 จากปีก่อนหน้า เป็นสถิติรายเดือนครั้งใหม่ 1.1 ล้านตัน เรือขนาดซูปราแมกซ์ได้รับประโยชน์จากความต้องการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองที่เพิ่มขึ้นจากบราซิล โดยมีการนำเข้ารายเดือนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนพฤษภาคมที่ 3.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ

32 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การนำเข้าถ่านหินด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์แข็งแกร่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ปริมาณมากกว่า 0.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 69 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ยังคงร้อนแรงเมื่อเทียบกับเรือกลุ่มอื่น ๆ เนื่องจากการซื้อขายเฉพาะกลุ่มบนเรือกลุ่มนี้ยังคงทำได้ดีกว่า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 7 มิถุนายน 2564)

อัตราค่าระวางการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมากตั้งแต่ฤดูใบไม้ร่วงของปี 2563 แต่ช่วงเดือนแรกของปีนี้ได้เห็นการเพิ่มขึ้นครั้งใหม่ของอัตราค่าระวางของเรือกลุ่มต่าง ๆ (เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือคอนเทนเนอร์) ตามเส้นทางการค้าหลัก ค่าระวางสำหรับช่องทางการค้าหลายแห่งเพิ่มขึ้นสามเท่าเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มีสัญญาณการลดลงเล็กน้อยในระยะสั้น และอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในครึ่งหลังของปี 2564 เนื่องจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกจะยังคงตอบสนองด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งอย่างจำกัดและผลกระทบจากการปิดเมืองในหลายพื้นที่ (ข้อมูลจาก ING Economic and Financial Analysis วันที่ 7 มิถุนายน 2564)

เราเชื่อว่าแนวโน้มพื้นฐานยังคงดีมากกว่าตลาดที่แข็งแกร่งเมื่อเร็ว ๆ นี้ อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า และอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ต่ำกว่าร้อยละ 6 เจ้าของเรือยังคงเล็งที่จะสั่งต่อเรือใหม่เมื่อพิจารณาถึงความไม่แน่นอนทางเทคโนโลยีและคู่ต่อเรือมีคำสั่งต่อเรือใหม่โดยเรือกลุ่มอื่น ๆ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะจำกัดศักยภาพในการสั่งต่อเรือใหม่ในระยะเวลาอันใกล้ สิ่งนี้ทำให้บริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองอยู่ในฐานะที่ลดหนี้และมุ่งเน้นไปที่ผลตอบแทนที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ขยับขึ้นนี้ เว้นแต่ว่าจะเกิดเรื่องไม่คาดคิดใด ๆ ขึ้นอีก เช่น สงครามทางการค้า เชื้อเพลิงแพง หรือการระบอบาใหญ่ทั่วโลก (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 10 มิถุนายน 2564)

ด้วยสถานะแห่งแล้งในบราซิลและยูเครน ประกอบกับความต้องการธัญพืชระหว่างประเทศที่พุ่งสูงขึ้น ทำให้สหรัฐฯ อยู่ในเส้นทางที่จะบรรลุเป้าหมายการส่งออกข้าวโพดรายปีสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2564 การส่งออกข้าวโพดของสหรัฐฯ อยู่ที่ประมาณ 30 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวจากปี 2563 จีนขายปริมาณข้าวโพดคงคลังจำนวนมากในการประมูล ส่งผลให้ขณะนี้ต้องเผชิญกับราคาข้าวโพดในประเทศที่สูงขึ้น และมองหาตลาดต่างประเทศเพื่อรักษาเสถียรภาพของราคา การส่งออกข้าวโพดนอกอ่าวสหรัฐฯ ส่วนใหญ่จะบรรทุกด้วยเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ และเรือขนาดซูปราแมกซ์/เรือขนาดอัลตราแมกซ์ โดยเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ซึ่งเป็นเจ้าของธุรกิจบนเส้นทางการขนส่งสายทรานส์-แอตแลนติกส่วนใหญ่ และเรือขนาดซูปราแมกซ์/เรือขนาดอัลตราแมกซ์ดำเนินการขนส่งในเส้นทางการขนส่งหลักอื่น ๆ ในฝั่งแปซิฟิกของสหรัฐฯ ปริมาณการขนส่งข้าวโพดเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 150 เป็นปริมาณมากกว่า 8.5 ล้านตัน การเพิ่มขึ้นนี้ส่งผลดีต่อเรือขนาดปานามาแมกซ์ ซึ่งมีการขนส่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 85 ของการขนส่งข้าวโพดไม่รวมพื้นที่ NOPAC แม้ว่ากลุ่มเรือขนาดเล็กกว่าเรือขนาดเคปไซส์ทุกประเภทมีการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคการส่งออกทั้งสองแห่ง ปริมาณการในช่วงต้นสำหรับการส่งออกของเดือนพฤษภาคมบ่งชี้ว่าจะลดลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้าเป็น 8.2 ล้านตัน แต่ยังคงสูงกว่าการส่งออก 5.7 ล้านตันเมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมาอย่างมาก ปัจจุบันสนับสนุนยอดขายข้าวโพดสหรัฐฯ ที่โคเคนของ USDA ถึงเดือนสิงหาคมที่มากกว่า 31 ล้านตัน ด้วยเหตุผลนี้ กลุ่มเรือ

ขนาดเล็กกว่าเรือขนาดแคปไซส์สามารถคาดหวังปัจจัยสนับสนุนเพิ่มเติมจากตลาดการส่งออกข้าวโพคของสหรัฐฯ ตลอดช่วงเวลาที่เหลือของฤดูร้อน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 11 มิถุนายน 2564)

ความแออัดที่เพิ่มขึ้น ระดับของการยกเลิกการขนส่งสินค้าโดยผู้คอนเทนเนอร์และราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่พุ่งสูงขึ้น ล้วนมีส่วนทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งในไตรมาสแรกสูงขึ้นอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนในทศวรรษที่ผ่านมา การเติบโตของกองเรือที่ต่ำก็มีส่วนช่วยเช่นกัน เราคาดว่าความต้องการสินค้าแห้งเทกองจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ต่อปีระหว่างปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2568 และกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะเติบโตร้อยละ 1.1 ต่อปีระหว่างปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2568 เราคาดว่าอุปสงค์จะแข่งขันกันอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่คาดการณ์ไว้ แต่เราคาดว่าปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อัตราเงินเฟ้อและกฎระเบียบ ต้นทุนสินค้าโภคภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นจะช่วยสนับสนุนอุปสงค์ ในขณะที่กฎเกณฑ์จะลดอุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ (ข้อมูลจาก Maersk Brokers วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

เจ้าของธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมั่นใจว่าตลาดน่าจะรักษาความแข็งแกร่งไว้ได้ในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ผู้บริหารระดับสูง 5 ท่านได้กล่าวไว้ใน Marine Money ถึงการเติบโตของอุปทานซึ่งอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 3 ในช่วง 18 เดือนข้างหน้า และการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์ที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 7 (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 24 มิถุนายน 2564)

ความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทำให้หลายคนประหลาดใจในปีนี้ โดยกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเป็นกลุ่มเรือที่มีความโดดเด่นมากที่สุด การผลิตเหล็กของจีนยังคงสร้างสถิติใหม่อย่างต่อเนื่อง ความต้องการภายนอกที่เพิ่มขึ้นสำหรับเหล็กของจีนกำลังช่วยสนับสนุนการผลิตและช่วยให้มีการจ้างงานสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ในรูปแบบของการส่งออก การค้าแร่เหล็กไม่ดัดกัน ดังนั้น อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์จึงไม่ได้เพิ่มขึ้นในระดับเดียวกับเรือที่ขนาดเล็กกว่า นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน การค้าแร่เหล็กมีแนวโน้มเติบโตน้อยกว่าร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 ซึ่งเป็นปีที่อ่อนแอ กลุ่มสินค้าที่มีความโดดเด่นที่สุดคือธัญพืช ซึ่งเติบโตร้อยละ 11 จากปีก่อนหน้า ในช่วงห้าเดือนแรกของปี 2564 และกระตุ้นความต้องการสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็กมีผลการดำเนินการที่ดีเยี่ยมซึ่งช่วยสนับสนุนอัตราค่าระวางของกลุ่มเรือที่มีขนาดเล็กและมีแนวโน้มว่าจะเติบโตร้อยละ 19 จากปีก่อนหน้า ในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 ตัวเลขการค้าที่แข็งแกร่งเหล่านี้มีพื้นฐานมาจากความไว้ประสิทธิภาพและการบิดเบือนของตลาดหลายประการ อันเนื่องมาจากการระบาดใหญ่หรือข้อพิพาททางการค้า การผลิตเปลี่ยนลูกเรือยังคงทำได้ยากซึ่งจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือและการเดินทางที่ยาวนานขึ้น ในขณะที่การกักตัวและขั้นตอนการทดสอบ ส่งผลให้ช่วงเวลาที่เรือที่ท่าเรือมีระยะเวลาเวลานานขึ้น ออสเตรเลียกำหนดให้เรือต้องอยู่กลางทะเลเป็นเวลา 14 วันก่อนจึงจะสามารถเดินทางมายังท่าเรือของออสเตรเลียได้ สำหรับเรือที่เลือกเปลี่ยนลูกเรือในฟิลิปปินส์การกักตัว 14 วันนี้จะเริ่มนับ ณ ท่าเรือ และทำให้เรือต้องจอดอยู่หนึ่ง ๆ เป็นระยะเวลาที่ยาวนานขึ้น ผลที่ตามมาคือ กองเรือขนาดแคปไซส์มีสถานะดีขึ้น แม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยก็ตาม ด้านอุปทาน เรือขนาดแคปไซส์เป็นหนึ่งในกองเรือที่มีอัตราการเติบโตที่ชะลอตัว แม้ว่าอัตราค่าระวางที่แข็งแกร่งจะช่วยให้เจ้าของเรือ

งการรีไซเคิลเรือของตน และด้วยคำสั่งซื้อเรือใหม่ที่ลดน้อยลงในขณะนี้ ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ได้ลดลง เรายังคงมองโลกในแง่ดีว่าความแข็งแกร่งในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันจะสามารถคงความแข็งแกร่งต่อไปได้อีกในไม่กี่เดือนข้างหน้า เนื่องจากการขนส่งตามฤดูกาลปกติที่เพิ่มขึ้นกำลังจะมาถึงและเพิ่มปริมาณการขนส่งไปยังตลาดที่กำลังร้อนแรงอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม เราคาดว่าความไร้ประสิทธิภาพต่าง ๆ ที่เกิดจากการระบาดครั้งใหญ่จะค่อย ๆ หายไป เมื่อเข้าสู่ครึ่งหลังปี ซึ่งจะช่วยคลายแรงกดดันในบางตลาดอย่างช้า ๆ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 24 มิถุนายน 2564)

การฟื้นตัวจากแรงกระตุ้นในการค้าโลกและความแข็งแกร่งในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยช่วยให้อัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นในปี 2564 โดยดัชนี BSI เพิ่มขึ้นร้อยละ 182 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน การขนส่งสินค้าบนเรือขนาดซูปราแมกซ์มีจำนวนมากกว่า 472 ล้านตัน ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคมของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

ตลาดถ่านหินทั่วโลกกดดันให้ราคาถ่านหินสูงขึ้นและทำให้อัตราค่าระวางปรับตัวดีขึ้น ชาวจีนได้เพิ่มการซื้อถ่านหินจากผู้ผลิตรายอื่น เช่น อินโดนีเซีย รัสเซีย และฟิลิปปินส์ การซื้อที่เพิ่มขึ้นนี้ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยการขาดแคลนอุปทานภายในประเทศ ทางการเงินอนุญาตให้นำเข้าถ่านหินจากอินโดนีเซียได้มากขึ้น การนำเข้าถ่านหินทั้งหมดในเดือนมิถุนายนอยู่ที่ประมาณ 29.5 ล้านตัน ซึ่งเป็นยอดรวมรายเดือนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากปริมาณการนำเข้าในเดือนมิถุนายน 2563 (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 1 กรกฎาคม 2564)

การนำเข้าสินค้าแห่งเทกองของจีนด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์แต่ละระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 42.8 ล้านตันในเดือนมิถุนายน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากปีก่อนหน้า การนำเข้าสินค้าเกษตรเทกอง ธัญพืช และแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 38 ร้อยละ 19 และร้อยละ 18 ตามลำดับจากปีก่อนหน้า ด้วยเหตุนี้ ความแออัดของเรือขนาดปานามาแมกซ์ในจีนจึงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแต่ละระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 15.8 ล้านตันต่อวันในสัปดาห์ก่อนหน้า ความต้องการธัญพืชของจีนอย่างต่อเนื่องและการนำเข้าถ่านหินที่เพิ่มขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ทำให้ท่าเรือมีความแออัด สถิติการขนส่งสินค้าของเรือขนาดปานามาแมกซ์ที่มาถึงจีนได้มีการขนส่งมาจากตลาดแอดแลนติกเป็นจำนวนมาก โดยอัตราค่าระวางในเส้นทางขนส่งของเรือขนาดปานามาแมกซ์ส่วนใหญ่แต่ละระดับสูงสุดในรอบทศวรรษ เส้นทาง P1A และ P2A 82k ทั้งสองเส้นทางส่งมอบที่ Skaw-Gib ทำสถิติสูงสุดในวันศุกร์ โดยอัตราค่าระวางในวันนี้อยู่ที่ 44,775 เหรียญสหรัฐต่อวัน และ 55,614 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 218 และร้อยละ 166 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 5 กรกฎาคม 2564)

อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นจากอ่าวสหรัฐและการขาดแคลนระวางบรรทุกส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือรายวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์ใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในรอบ 11 ปีในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม อัตราค่าระวางเรือรายวันสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์เพิ่มขึ้นอีกครั้งในวันพุธ ส่งผลให้กลุ่มเรือดังกล่าวเป็นกลุ่มเรือที่มีอัตราค่าระวางเรือรายวันสูงสุดในตลาดอัตราค่าระวางเรือรายวัน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 9 มิถุนายน 2564)

เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสัญชาติเนเธอร์แลนด์ Belships ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ โดยลำแรกทำสัญญาเป็นระยะเวลา 22 เดือนถึง 25 เดือนที่อัตรา 24,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลำที่สองทำสัญญาเป็นระยะเวลา 21 เดือนถึง 24 เดือนที่อัตรา 23,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลำที่สามทำสัญญาเป็นระยะเวลา 22 เดือนถึง 25 เดือนที่อัตรา 22,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลำสุดท้ายทำสัญญาเป็นระยะเวลา 11 เดือนถึง 14 เดือนที่อัตรา 27,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 29 มิถุนายน 2564)

นักวิเคราะห์กล่าวว่าปัจจัยพื้นฐานเชิงบวกหลายประการในปัจจุบันถือเป็นแนวโน้มที่ดีสำหรับการเกิดขึ้นของวัฏจักรตามที่นักวิเคราะห์กล่าวไว้ กล่าวคือ จุดสูงสุดของวัฏจักร (“Super Cycle”) Greg Lewis แห่ง BTIG ได้นำเสนอถึงส่วนประกอบของปัจจัยต่าง ๆ ที่สมบูรณ์แบบที่เป็นตัวกำหนดช่วงเวลาแห่งปรากฏการณ์ดังกล่าวนับตั้งแต่ช่วงสุดท้ายเกิดขึ้นระหว่างปี 2547 ถึงปี 2551 “และในขณะที่จุดสูงสุดของวัฏจักรการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นที่ถกเถียงว่าสามารถเกิดขึ้นได้เพียงครั้งเดียว... เพียง 13 ปีต่อมาปัจจัยต่าง ๆ ดูเหมือนจะเข้าที่เข้าทางสำหรับจุดสูงสุดของวัฏจักรอีกครั้ง” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 17 มิถุนายน 2564)

อุปสงค์ที่ถูกจำกัดไว้ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจ และการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป จะช่วยสนับสนุนการค้าที่คาดการณ์ไว้ที่จำนวน 207 ล้าน TEU ในปีนี้ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากปี 2563” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 5 กรกฎาคม 2564)

ขณะนี้ Drewry คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์จะมีกำไรเป็นประวัติการณ์ที่ 80 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2564 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ที่ 35 พันล้านเหรียญสหรัฐ หากอัตราค่าระวางสินค้าเกินความคาดหมายในช่วงที่เหลือของปี Drewry กล่าวว่าเส้นกำไรประจำปีในภูมิภาคที่มูลค่า 100 พันล้านเหรียญสหรัฐนั้นจะไม่ใช่ปัญหา โดยคิดเป็นมูลค่ามากกว่าสถิติสูงสุดถึงสามเท่าของการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ Lars Jensen ซีอีโอของ Vespucci Maritime ที่ปรึกษาด้านเรือคอนเทนเนอร์ เสนอว่าการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์จะซดเซดตลาดที่ตกต่ำในรอบ 20 ปีภายในปีเดียว (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 16 กรกฎาคม 2564)

อัตราการฉีกฉีกที่ต่ำของคนประจำเรือกำลังคุกคามและก่อให้เกิดการหยุดชะงักทางการค้า และเป็นการเปิดช่องโหว่ให้แก่ท่าเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ซึ่งไวรัสสามารถเล็ดลอดผ่านได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2564)

ตลาดสินค้าแห่งเทกองตั้งตัวขึ้นอย่างมากในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา เนื่องจากพื้นฐานของอุปทานที่น่าดึงดูดใจอย่างมาก ด้วยสัดส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันที่ร้อยละ 5.6 และความตั้งใจที่จะสั่งต่อเรือใหม่ที่มีจำกัดแม้จะมีกระแสเงินสดเป็นจำนวนมาก เราเชื่อว่ามีโอกาสได้รับผลตอบแทนที่แข็งแกร่งและมูลค่าสินทรัพย์เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นเรายังคงมีมุมมองเป็นบวกในภาคอุตสาหกรรมนี้และย้ายการ “ซื้อ” สำหรับหุ้นทั้งหมดภายใต้การเฝ้าดูของเรา ปริมาณการเติบโตเฉลี่ยในปี 2564 ถึงปี 2566 อยู่ที่ร้อยละ 3.7 คิดเป็นการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ที่ร้อยละ 4.0 การเติบโตของกองเรือตั้งไว้ที่เฉลี่ยร้อยละ 2.0 ในปี 2564 ถึงปี 2566 โดยมีการ

เติบโตของอุปทานที่ร้อยละ 2.5 เนื่องจากคำสั่งต่อเรือที่ต่ำเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ร้อยละ 5.6 ของกองเรือในปัจจุบัน(ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 14 กรกฎาคม 2564)

ปริมาณการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ในครั้งแรกของปี 2564 ณ ท่าเรือของจีนทั้งหมดรายงานอยู่ที่ 138.18 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Seatrade วันที่ 21 กรกฎาคม 2564)

อัตราค่าระวางรายวันสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองดีซีในครั้งแรกของปี 2564 คัซนิ Baltic Cape TC เฉลี่ย 23,958 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 234.0 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาดระวาง 82,000 เดทเวทตัน) 22,089 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 205.6 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดซูปราแมกซ์ 20,938 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 248.8 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดแซนด์ไฮส์ (ขนาดระวาง 38,000 เดทเวทตัน) 19,478 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 232.8 จากปีก่อนหน้า) การส่งมอบเรือใหม่ในปี 2564 คาดว่าจะลดลงเหลือ 33.2 ล้านเดทเวทตันจากปริมาณ 47.6 ล้านเดทเวทตันในปี 2563 การปลดระวางเรือในปี 2564 คาดว่าจะลดลงเหลือ 11.55 ล้านเดทเวทตันจากปริมาณ 12.9 ล้านเดทเวทตันในปี 2563 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวางมากกว่า 20,000 เดทเวทตันคาดว่าจะชะลอตัวลงในปี 2564 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากปีก่อนหน้า และในปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 โดยอ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่ อัตราการส่งมอบล่าช้าที่คาดการณ์ไว้ และการปลดระวางเรือในปี 2563 กองเรือขายตัวร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การทำสัญญาใหม่เพียงเล็กน้อยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ 6.5 ในแง่ของเดทเวทตัน ในครั้งแรกของปี 2564 การขนส่งแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 จากปีก่อนหน้า เป็น 761.4 ล้านตัน แต่การขนส่งจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 0.9 จากปีก่อนหน้า และการขนส่งจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 จากปีก่อนหน้า ในครั้งแรกของปี 2564 ปริมาณการขนส่งถ่านหินลดลงร้อยละ 0.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 577.0 ล้านตัน ถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 2.9 จากปีก่อนหน้า จากอินโดนีเซียลดลงร้อยละ 4.3 จากปีก่อนหน้า แต่จากรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.7 จากปีก่อนหน้า จากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 22 กรกฎาคม 2564)

จีนจึงสั่งห้ามการนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน เรือ Frontier Unity ได้ออกจากท่าเรือนิวยอร์ก นิวส์ รัฐเวอร์จิเนีย โดยขนส่งถ่านหินปริมาณ 136,400 ตัน ไปยังประเทศจีน นับเป็นการขนส่งถ่านหินที่มากที่สุดจากท่าเรือชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 กรกฎาคม 2564)

ออสเตรเลียครองส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งถ่านหินเทอร์มอลระหว่างประเทศมากเป็นอันดับสอง ในแง่ของถ่านหินเกรดโลหะกรรม ออสเตรเลียไม่เพียงเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเท่านั้น แต่ยังเป็นผู้ส่งออกเกือบครึ่งหนึ่งของการส่งออกทั่วโลกทั้งหมด การส่งออกถ่านหินทั้งหมดในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 แตะระดับ 180 ล้านตันโดยประมาณ ลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าจากปริมาณ 188 ล้านตัน แต่ส่งออกในระดับราคาสูงกว่าปีที่แล้วมาก การส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียมีแนวโน้มสูงขึ้นเนื่องจากการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียของจีน ส่งผลให้มีการขนส่งถ่านหินด้วยเรือขนาดเล็กกว่าเรือขนาดเคปไซส์มากขึ้น

โดยทั่วไปแล้วประมาณร้อยละ 30 ของถ่านหินที่ขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์จากออสเตรเลียจะถูกส่งไปยังจีน เทียบกับร้อยละ 15 ของถ่านหินจากออสเตรเลียที่ขนส่งด้วยเรือขนาดเล็กกว่าเรือขนาดแคปไซส์ ดังนั้น การห้ามนำเข้าของจีนจึงส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์ในปี 2564 โดยปัจจุบันการขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์มีปริมาณมากกว่าปริมาณการขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์เป็นครั้งแรกในสถิติ สิ่งนี้อธิบายได้ว่าเพราะเหตุใดการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียที่ลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าของออสเตรเลียจึงมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์ ในขณะที่กลุ่มเรือแคปไซส์กลุ่มย่อยไม่ได้รับผลกระทบหรือแม้กระทั่งได้รับผลดีจากเหตุการณ์นี้ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 23 กรกฎาคม 2564)

ความแห้งแล้งที่รุนแรงในอเมริกาเหนือได้ปรับลดผลผลิตข้าวสาลีในฤดูใบไม้ผลิของสหรัฐ ซึ่งคาดว่าจะต่ำที่สุดในรอบสามทศวรรษ และพืชผลในทุ่งหญ้าของแคนาดาก็มีแนวโน้มที่จะลดลงเช่นกัน กระทรวงการเกษตรสหรัฐฯ ระบุว่าผลผลิตพืชผลในฤดูใบไม้ผลิของสหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 37 จากค่าเฉลี่ย 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2531 คาดว่าการเก็บเกี่ยวข้าวสาลีฤดูร้อนของสหรัฐฯ จะน้อยกว่าปีที่แล้วร้อยละ 46 และน้อยที่สุดในรอบ 60 ปี หากเป็นสถานการณ์ที่คล้ายกับปี 2531 จะสามารถคาดการณ์ตัวเลขไว้ที่ 19.8 ล้านตันโดยลดลง 11.7 ล้านตัน การสูญเสียผลผลิตข้าวสาลีและคาโนลาจะมีความสำคัญต่อตลาดโลก เนื่องจากการส่งออกคาโนลาของแคนาดาคิดเป็นสองในสามของการส่งออกคาโนลาทั่วโลก และแคนาดาเป็นผู้ส่งออกข้าวสาลีรายใหญ่เป็นอันดับสามของโลก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13 ของการส่งออกรายปี (ข้อมูลจาก Maersk Brokers วันที่ 23 กรกฎาคม 2564)

แม้จะมีการเพิ่มขึ้นของเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้า แต่กรณีพื้นฐานของ Bloomberg Economics ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงโดยคาดว่าเศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งหลังของปี 2564 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 กรกฎาคม 2564)

การผลิตเหล็กของโลกแข็งแกร่งในเดือนมิถุนายนและเติบโตขึ้นร้อยละ 12.3 จากปีก่อนหน้าโดยเพิ่มขึ้นเป็น 167.9 ล้านตัน การฟื้นตัวของอุปสงค์ในปี 2564 ซึ่งได้รับแรงหนุนส่วนใหญ่จากการกระตุ้นเศรษฐกิจ ทำให้ผลผลิตของโรงผลิตเหล็กโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.7 ในครั้งแรกของปี 2564 เป็น 996.6 ล้านตัน ชาวจีนมุ่งมั่นที่จะชะลอการผลิตเหล็กในปี 2564 ให้ต่ำกว่าหรือเท่ากับยอดรวมประจำปี 2563 แม้ว่าเป้าหมายนี้จะดูไม่สมจริงขึ้นเรื่อยๆ การผลิตเหล็กในประเทศอื่น ๆ ยังคงแข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม มีการผลิตเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15 จากปีก่อนหน้าจากอินเดียและตุรกี การขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กทั้งหมด ไม่รวมเศษเหล็ก คิดเป็นร้อยละ 9.8 ของการผลิต ทรงตัวจากปีก่อนหน้า ด้วยแรงกดดันด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัว เราคาดว่า การผลิตเหล็กจะชะลอตัวโดยเฉพาะในจีนในช่วงครึ่งหลังของปี 2564 (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 26 กรกฎาคม 2564)

การนำเข้าบ็อกไซต์ของจีนจากกีนียังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในทศวรรษที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมของจีนได้ลงทุนหลายพันล้าน (เหรียญสหรัฐ) ในโครงการเหมืองแห่งใหม่ในกีนี ปัจจุบัน ประเทศในแอฟริกาตะวันตกเป็นผู้ผลิตแร่รายหลักของจีน โดยนำเข้าแร่ปริมาณ 52 ล้านตันในปี 2563 จีนนำเข้าแร่จากกีนีมากกว่า 31 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้น 3.7 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 13) จากปีก่อนหน้า กิจกรรมการนำเข้าบ็อกไซต์ของจีนในปัจจุบันเป็นการค้าทางทะเลระยะไกลบนเรือขนาดแคปไซส์ การ

เปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้รับการสนับสนุนยิ่งขึ้นจากการเปิดท่าเทียบเรือลอยน้ำแบบใหม่ ของกินีและการดำเนินงานของทรานส์อิมพอร์ตที่รับน้ำหนักระวางบรรทุกที่ใหญ่ขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อุปทานแร่บอไซต์ยังคงมีความสำคัญต่อจีนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการผลิตอะลูมิเนียมเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่กำลังเติบโตในจีน ณ เดือนมิถุนายน การผลิตอะลูมิเนียมขั้นต้นของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 30 กรกฎาคม 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

การสั่งต่อเรือกลุ่มเรือคอนเทนเนอร์ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในปี 2564 โดยมีการทำสัญญาอย่างน้อย 122 ลำ ในเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายนของปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับสัญญา 31 ลำ ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายสำหรับเรือคอนเทนเนอร์ในขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ 15.5 ในปริมาณ TEU การขนส่งสินค้าด้วยเรือคอนเทนเนอร์ลดลงในปี 2563 แต่น้อยกว่าที่คาดไว้ โดยในปี 2563 ปริมาณการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ทั่วโลกลดลงร้อยละ 0.9 จากปีก่อนหน้า เราคาดการณ์ว่าจะมีการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 19 พฤษภาคม 2564)

ปริมาณการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2564 คาดว่าจะลดลงเหลือ 33.8 ล้านเดเวทตัน จาก 47.6 ล้านเดเวทตัน ในปี 2563 การปลดระวางเรือในปี 2564 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 14.1 ล้านเดเวทตัน เพิ่มขึ้นจากปริมาณ 12.9 ล้านเดเวทตัน ในปี 2563 การเติบโตสุทธิของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดระวางมากกว่า 20,000 เดเวทตัน คาดว่าจะชะลอตัวลง โดยในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากปีก่อนหน้า และในปี 2565 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 โดยอ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่และอัตราการส่งมอบลำช้า และการปลดระวางเรือที่คาดการณ์ไว้ ในปี 2563 กองเรือขยายตัวเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 27 พฤษภาคม 2564)

การเติบโตสุทธิของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคมอยู่ที่ 10.7 ล้านเดเวทตัน คิดเป็นการลดลงร้อยละ 36 จากปีก่อนหน้า อ้างอิงตามคำสั่งต่อเรือใหม่สำหรับขอลดค้างประจำปี 2564 ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีการส่งมอบลำช้าไปจนถึงปี 2565 เป็นจำนวนมาก การคาดการณ์การเติบโตสุทธิของกองเรือในปีนี้เป็น 24 ล้านเดเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปีก่อนหน้า ซึ่งน้อยกว่าการเติบโตร้อยละ 3.6 ในปี 2563 และร้อยละ 3.9 ในปี 2562 ปัจจุบันมีเรือเพียง 255 ลำที่สั่งต่อใหม่สำหรับปี 2565 และมีผู้ต่อเรือเพียงไม่กี่แห่งที่สามารถรองรับคำสั่งต่อเรือใหม่ที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2565 ได้ ดังนั้น ปัจจัยพื้นฐานด้านอุปทานดูเหมือนจะเป็นบวกในช่วง 18 เดือนข้างหน้า สิ่งที่เกี่ยวข้องอย่างยิ่งคือจำนวนระวางบรรทุกขนาดปานามาแมกซ์และขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ในประเทศญี่ปุ่น โดยมีจำนวน 32 ลำ และ 51 ลำตามลำดับ นับเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดที่ได้พบ อาจเป็นเพราะอู่ต่อเรือในญี่ปุ่นรับคำสั่งต่อเรือคอนเทนเนอร์มากขึ้น เนื่องจากความเฟื่องฟูในตลาดเรือคอนเทนเนอร์ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 4 มิถุนายน 2564)

การปรับสมดุลในตลาดเรือขนส่งรถยนต์ได้เกิดผลลัพธ์ในเชิงบวกอย่างไม่คาดคิด เรือขนส่งรถยนต์เกือบร้อยละ 18 ของกองเรือ ไม่มีการใช้งานหรือได้หยุดการเดินทางเมื่อปลายเดือนพฤษภาคมปีที่แล้ว ถึงแม้จะมีปัญหาในการให้คนประจำเรือกลับมาทำงาน แต่กองเรือที่ไม่มีการใช้งานหรือได้หยุดการเดินทางได้ลดลงเหลือร้อยละ 5 ในช่วงปลายปี และภายในสิ้นไตรมาสแรกของปี 2564 กองเรือได้กลับมาสู่ระดับก่อนเกิดโควิด อัตราการเช่าเหมาลำได้ปรับตัวขึ้นอย่างมั่นคง เนื่องจากการใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้นและตลาดได้รับการสนับสนุนจากกองเรือซึ่งขณะนี้มีความลึกกว่าช่วงเริ่มต้นของการระบาดถึงร้อยละ 1.5 ในขณะที่การหยุดชะงัก (รวมถึงความแออัด) ได้ช่วยลดปริมาณกองเรือเช่นกัน หลังจากอัตราค่าระวางร่วงลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 10,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในไตรมาสสองของปี 2563 อัตราค่าเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาหนึ่งปีสำหรับเรือขนส่งรถยนต์ขนาด 6,500 ceu พุ่งแตะ 21,500 เหรียญสหรัฐต่อวันในเดือนพฤษภาคม 2564 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 5 ปี ขณะที่อัตราค่าระวางสำหรับเรือขนส่งรถยนต์ขนาด 5,000 ceu เพิ่มขึ้นแตะ 17,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน นับเป็นอัตราสูงสุดตั้งแต่ก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 18 มิถุนายน 2564)

ปริมาณการขายเรือมือสองกลับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วยสถิติ 84 ล้านเดทเวทตัน (มูลค่ามากกว่า 22 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ในครึ่งแรกของปี 2564 ยอดขายเรือมือสองจำนวนมากที่สุดอยู่ในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (การขายมากกว่า 525 ลำปริมาณ 36 ล้านเดทเวทตัน มูลค่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ) คำนีราคาเรือเก่าอายุ 5 ปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 38 โดยมีการเพิ่มขึ้นสูงสุดในกลุ่มเรือขนาดอัลตราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 9 กรกฎาคม 2564)

ความแออัดของท่าเรือช่วยผลักดันตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองหลายแห่ง รายได้ของกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยเฉลี่ยในครึ่งแรกของปีมีความแข็งแกร่งที่สุดนับตั้งแต่ปี 2553 ที่อัตรา 21,039 เหรียญสหรัฐต่อวัน ความแออัดได้มีปริมาณมาก ณ ท่าเรือของจีน โดยที่ข้อพิพาทถ่านหินระหว่างออสเตรเลียกับจีนทำให้เกิดความล่าช้าของเรือขนาดปานามาแมกซ์ ในส่วนอื่น ๆ ของโลก นอกจากปัญหาความไร้ประสิทธิภาพโดยทั่วไปอันเกี่ยวข้องกับ Covid-19 ได้มีปัญหาลเฉพาะที่เกิดขึ้น เช่น การหยุดงานประท้วงที่ทำเรือบรรทุกเมล็ดพืชในอาร์เจนตินา และการหยุดชะงักเนื่องจากสภาพอากาศในอินโดนีเซีย ส่วนแบ่งขนาดระวางบรรทุกของเรือขนาดเล็ไซส์/ปานามาแมกซ์ ณ ท่าเรือเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 27.1 โดยเฉลี่ยในปี 2559 - ปี 2562 เป็นร้อยละ 28.9 ในครึ่งแรกของปี 2564 (มากกว่าร้อยละ 30 ในเดือนมิถุนายน) มีความแออัดเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 1.8 หรือ 11 ล้านเดทเวทตัน คิดเป็นปริมาณมากกว่าปริมาณรวมของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเจ้าของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ใหญ่ที่สุดเป็นลำดับที่ 8 (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 16 กรกฎาคม 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

เมื่อสัปดาห์ที่แล้ว บริษัทเดินเรือขนาดใหญ่หลายแห่ง รวมถึง Maersk และ MSC พร้อมด้วยผู้ลงนาม 17 รายในจดหมายเปิดผนึกถึงประเทศสมาชิกของ IMO ได้ร่วมกันสนับสนุนในการกดดันเพื่อให้ IMO ดำเนินการตามมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งทางทะเล เมื่อสัปดาห์ที่แล้ว Soren Skou ซึ่งเป็น CEO ของบริษัท Maersk ต้องเผชิญบริษัท พีริเยส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กับภาษีคาร์บอนอย่างน้อย 150 เหรียญสหรัฐต่อตัน เพื่อเร่งความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในการขนส่ง และตอนนี้ Soren Toft ซึ่งเป็น CEO ของบริษัท MSC เรียกร้องให้ใช้มาตรการตามตลาด (MBMs) ซึ่งรวมการกำหนดราคาคาร์บอนให้เป็นส่วนหนึ่งของกรอบการกำกับดูแลของอุตสาหกรรม ก่อนหน้านี้ สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปต่างก็แสดงความกังวลเกี่ยวกับกลยุทธ์ของ IMO ในการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ไม่สอดคล้องกับข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ ที่มีความท้าทายในการจำกัดการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิให้อยู่ที่ 1.5 องศาเซลเซียส โดยการลดคาร์บอนภายในช่วงกลางศตวรรษ สิ่งนี้ตรงกันข้ามอย่างสิ้นเชิงกับความมุ่งมั่นของ IMO ที่กำหนดให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 8 มิถุนายน 2564)

เนื่องจากบริษัทที่ขอมรับซื้อผูกมัดด้านสภาพอากาศแบบ “net zero” มีจำนวนมากขึ้น จึงควรพิจารณาว่าโปรแกรมดังกล่าวนี้จะส่งผลต่อค่าใช้จ่ายสำหรับผู้บริโภคอย่างไร ในบทความที่ตีพิมพ์ในนิตยสาร Fortune ในสัปดาห์นี้ Rich Lesser ซีอีโอของ Boston Consulting Group ต่อยอดจากการวิจัยที่บริษัทของเขาได้ทำซึ่งมีคำตอบที่น่าสนใจ คำตอบคือ ไม่มากเท่าที่คิด ตามการคำนวณของ BCG ค่าใช้จ่ายสำหรับผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นเพียง 600 เหรียญสหรัฐสำหรับรายการยนต์หนึ่งคัน 3 เหรียญสหรัฐสำหรับราคาสมาาร์ทโฟนหนึ่งเครื่อง หรือ 1 เหรียญสหรัฐสำหรับกางเกงยีนส์หนึ่งตัว ถือเป็นราคาเล็กน้อยที่ต้องจ่ายเพื่อป้องกันภัยพิบัติจากสภาพอากาศ “การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนจะเพิ่มต้นทุนเพียงเล็กน้อยในการสิ้นสุดห่วงโซ่คุณค่าในการตลาดใด ๆ” และข้อเท็จจริงนั้น “นำเสนอโอกาสที่ยิ่งใหญ่ที่สุดสำหรับธุรกิจในการสร้างการแสดงผลออกที่แท้จริงในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 23 มิถุนายน 2564)

ความแตกต่างระหว่างราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากและน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงลดลงในครึ่งแรกของปี 2563 (จาก 300 เหรียญสหรัฐต่อตัน เป็น 50 เหรียญสหรัฐต่อตัน) แต่ในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมาได้ขึ้นสู่ระดับ 110 เหรียญสหรัฐต่อตัน ส่งผลให้ส่วนต่างที่ได้รับจากการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 มิถุนายน 2564)

ราคาน้ำมันของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก (น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่ร้อยละ 0.1) และน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง (น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงที่ร้อยละ 3.5) ในสิงคโปร์แตะ 546.8 เหรียญสหรัฐต่อตันและ 428.0 เหรียญสหรัฐต่อตันในวันนี้ นับเป็นระดับราคาสูงสุดในรอบหนึ่งปีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันทั้งสองชนิดแต่ละระดับ 123.5 เหรียญสหรัฐต่อตันในเช้าวันนี้ สูงที่สุดนับตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์และเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 จากปีก่อนหน้า ราคาน้ำมันทรงตัวในสัปดาห์ที่แล้วเนื่องจากสมาชิกกลุ่ม OPEC+ ยังไม่บรรลุข้อตกลงในการเพิ่มผลผลิต แม้ว่าส่วนต่างระหว่างราคาเพิ่มขึ้นระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งสองชนิดจะทำให้ความสนใจในการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมีเพิ่มขึ้น แต่ผลตอบแทนที่แข็งแกร่งในตลาดค่าระวางรายวันมีแนวโน้มที่จะทำให้การนำเรือเข้าติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในตู้ต่อเรือน่าจะค่อนข้างจำกัดในระยะสั้น (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 5 กรกฎาคม 2564)

वादิกันได้พิจารณาสวัสดิการของคนประจำเรืออีกครั้ง ในข้อความก่อนรายการ the Sea Sunday ในวันที่ 11 กรกฎาคม โดยवादิกันกล่าวหาว่ารัฐบาล บริษัทเดินเรือ นายหน้าจัดหาคนประจำเรือ และองค์กรระหว่างประเทศได้ดำเนินการอย่างผิดพลาดหรือทำเป็น "ไม่รู้ไม่เห็น" ในขณะที่คนประจำเรือต้องทนทุกข์ทรมานจากการหยุดชะงักจากการระบาดใหญ่ของโควิด-19 และความปลอดภัยของพวกเขาขึ้นอยู่กับความเสี่ยงเนื่องมาจากภัยจากโจรสลัด (ข้อมูลจาก Maritime Executive วันที่ 7 กรกฎาคม 2564)

รายงานประจำปี 2556 ขององค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ เรื่อง "การแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศผ่านภาคปศุสัตว์" ระบุว่าเนื้อวัวมีส่วนทำให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ร้อยละ 41 จากภาคปศุสัตว์ทั้งหมด และมีความเข้มข้นของการปล่อยมลพิษสูงสุด นั่นคือมีการปล่อยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดต่อโปรตีนต่อหน่วย ของผลิตภัณฑ์จากสัตว์ใด ๆ อาหารเรอ/ท้องอืดของสัตว์เคี้ยวเอื้องจะปล่อยก๊าซมีเทน ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่มีศักยภาพสูง การเลี้ยงโคนเนื้อมีส่วนทำให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าสัตว์เคี้ยวเอื้องถึง 6 เท่า เนื่องจากสัตว์เคี้ยวเอื้องผลิตโปรตีนในปริมาณเท่ากัน (ข้อมูลจาก Project Syndicate วันที่ 9 กรกฎาคม 2564)

บริษัท Wartsila คาดว่าจะมีเครื่องยนต์ที่ใช้แอมโมเนียผสมพร้อมใช้ในปีนี้ ระบบขับเคลื่อนโดยแอมโมเนียบริสุทธิ์ควรพร้อมใช้งานในปี 2566 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 14 กรกฎาคม 2564)

Chris Bell ที่ปรึกษาอาวุโสของที่ปรึกษาด้านการออกแบบและวิศวกรรมของ Houlder กล่าวว่าประมาณร้อยละ 68 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะ "ต้องดำเนินการบางอย่าง" เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนด EEXI เขากล่าวว่าเรือส่วนใหญ่จะสามารถใช้การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ได้โดยไม่กระทบต่อการปฏิบัติงาน เนื่องจากปัจจุบันเรือเหล่านี้แล่นเรือด้วยความเร็วที่ต่ำกว่าความเร็วที่เรือถูกออกแบบมาถึงร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 20 (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 14 กรกฎาคม 2564)

ร้านอาหารชื่อดังในนิวยอร์ก Eleven Madison Park ผู้ครอบครองดาวมิชลินสามดวง ซึ่งเคยได้รับตำแหน่งที่ 1 ในรายชื่อ "50 ร้านอาหารที่ดีที่สุดในโลก" เพิ่งประกาศว่าจะไม่เสิร์ฟผลิตภัณฑ์จากสัตว์อีกต่อไป อาหารทุกจานในเมนูเพื่อการลิ้มลอง ซึ่งมีราคา 335 เหรียญสหรัฐต่อคน ในตอนนี้จะเป็นอาหารที่ทำจากพืช (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 18 กรกฎาคม 2564)

สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) คาดว่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) จะแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในอีกสองสามปีนับจากนี้ จากนั้นจะเติบโตต่อไป IEA กล่าวว่า "จำนวนเงินรวมจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ระดมกำลังทั่วโลกเพื่อใช้ในแผนการฟื้นฟูไม่เพียงพอกับความจำเป็นในการบรรลุเป้าหมายด้านสภาพอากาศระหว่างประเทศ" (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 20 กรกฎาคม 2564)

กลุ่มประเทศ G20 ได้ให้เงินอุดหนุนมากกว่า 3.3 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับเชื้อเพลิงฟอสซิล นับตั้งแต่ข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศถูกรับรองในปี 2558 รายงานระบุ แม้ว่าจะมีหลายประเทศที่มุ่งมั่นที่จะจัดการกับวิกฤต (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 20 กรกฎาคม 2564)

ผลที่ตามมาของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไม่เคยเห็นชัดเจนนี้มาก่อน ในเดือนที่ผ่านมา น้ำท่วมในเบลเยียม เยอรมนี และจีน ทำให้มีผู้เสียชีวิตหลายสิบคน และอุณหภูมิในบริติชโคลัมเบียได้แซงหน้าอุณหภูมิใน Death Valley การป้องกันสำหรับอนาคตที่เหตุการณ์ดังกล่าวจะกลายเป็นเหตุการณ์ปกติขึ้นเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงวิธีที่เราผลิตพลังงาน การคิดเงินนวัตกรรมนั้นเป็นสิ่งจำเป็นหากแหล่งพลังงานสะอาดสามารถแข่งขันกับน้ำมันและก๊าซได้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 21 กรกฎาคม 2564)

การวิเคราะห์ครั้งแรกเพื่อคำนวณต้นทุนการตายจากการปล่อยคาร์บอนพบว่า วิธีชีวิตของคนอเมริกันโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3 จะสร้างการปล่อยมลพิษที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนได้มากพอที่จะฆ่าคนได้หนึ่งคน และการปล่อยมลพิษจากโรงไฟฟ้าถ่านหินแห่งเดียวมีแนวโน้มที่จะส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 900 ราย (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 29 กรกฎาคม 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

ประมาณการหลักของเราคือ มีผู้เสียชีวิต 10 ล้านคนผู้ซึ่งควรมีชีวิตอยู่ โดยตัวเลขดังกล่าวนี้มากกว่าสามเท่าของจำนวนที่บันทึกไว้ ตัวเลขอย่างเป็นทางการบ่งชี้ว่าการระบาดใหญ่ครั้งนี้ได้ระบอบอย่างรุนแรง และประเทศร่ำรวยได้รับผลกระทบอย่างหนัก ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ดูเหมือนจะสงบลง แต่การเสียชีวิตส่วนใหญ่ซึ่งมีจำนวนมหาศาลของประชากร 6.7 ล้านคนที่ไม่มีคนนับได้เกิดขึ้นในประเทศที่ยากจนและมีรายได้ปานกลาง ไวรัสได้แพร่กระจายอย่างรวดเร็วความปราณีจากประเทศร่ำรวยไปยังประเทศที่ยากจน และยังคงทำเช่นนั้น การค้นพบของเราประกอบด้วยคำเตือนที่เร่งด่วน เว้นแต่วัคซีนจะกระจายไปทั่วโลก หากโศกนาฏกรรมที่เกิดขึ้นในอินเดียขณะนี้มีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นซ้ำที่อื่น ประชากรจะตายอีกเป็นล้านคน (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 13 พฤษภาคม 2564)

วัคซีนป้องกันโควิด-19 ที่มีประสิทธิภาพของ Sanofi และ GlaxoSmithKline กำลังจะเข้าสู่ระยะทดลองขั้นสุดท้าย หลังจากการทดลองก่อนหน้านี้แสดงให้เห็นว่ามีการตอบสนองทางภูมิคุ้มกันที่แข็งแกร่ง บริษัทต่าง ๆ หวังว่าจะได้รับการอนุมัติในไตรมาสสี่ซึ่งจะทำให้สามารถใช้วัคซีนเป็นตัวกระตุ้นได้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 18 พฤษภาคม 2564)

มีหลักฐานปรากฏใหม่ว่าผู้ที่ติดเชื้อโควิด-19 แล้วอาจต้องการวัคซีนเพียง 1 โดส แทนที่จะเป็น 2 โดส ข้อมูลโดย Carolyn Barber ผู้เขียนและแพทย์ประจำแผนกฉุกเฉิน สิ่งนี้อาจมีนัยสำคัญสำหรับการกระจายวัคซีน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 19 พฤษภาคม 2564) การวิจัยใหม่แสดงให้เห็นว่าความล่าช้าในการรับวัคซีน Covid-19 เข็มที่สองสามารถเพิ่มประสิทธิภาพได้ วัคซีนบางชนิดกำลังช่วยให้ประเทศต่าง ๆ ชะลออัตราการติดเชื้อได้เร็วกว่าประเทศอื่น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 พฤษภาคม 2564)

รายงานระบุว่า โควิด-19 วัณโรคชนิดใหม่ที่เกิดขึ้นว่ามีต้นกำเนิดในสุนัข ตรวจพบในผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลด้วยโรคปอดบวมในปี 2560 - ปี 2561 และอาจเป็นโควิด-19 วัณโรคชนิดที่มีลักษณะเฉพาะตัวที่แปลก ที่พบว่าสามารถทำให้เกิดโรคในมนุษย์ได้ หากได้รับการยืนยันว่าเป็นเชื้อโรค (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤษภาคม 2564)

ในขณะที่การแพร่ระบาดในบางประเทศคลี่คลายลง กิจกรรมทางเศรษฐกิจบางส่วนก็กลับมาสู่ระดับที่ใกล้เคียงกับปกติมากขึ้น ทีมข้อมูลของเรารายงานว่านักช้อปปิ้งกำลังคลั่งไคล้การจับจ่ายซื้อของ แต่เมื่อการฟื้นตัวได้สร้างงานในอุตสาหกรรมที่ถูกปิด ดูเหมือนว่าอุตสาหกรรมเหล่านั้นจะขาดแคลนแรงงานอย่างหนัก (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 22 พฤษภาคม 2564)

วัคซีน Sinovac ของจีนได้รับการรับรองวัคซีน Covid-19 จาก WHO หลังจากที่ยอดขายมานาน นับเป็นการปูทางสำหรับการเปิดตัววัคซีนที่เป็นข้อขัดแย้งในประเทศต่าง ๆ ที่แย่งชิงการจัดหาวัคซีน การรับรองดังกล่าวนี้ นับเป็นการรับรองให้ใช้วัคซีนโควิด-19 เป็นกรณีฉุกเฉินตัวที่ 2 ของจีน ต่อจากวัคซีน Sinopharm ของรัฐวิสาหกิจจีนซึ่งได้รับการรับรองจาก WHO เมื่อต้นเดือนพฤษภาคม (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 มิถุนายน 2564)

จีนได้อนุมัติให้ Sinovac หนึ่งในวัคซีนป้องกันโควิด-19 ภายในประเทศเป็นวัคซีนฉุกเฉินสำหรับเด็กอายุระหว่าง 3 ถึง 17 ปี ถือเป็น การอนุมัติที่อายุของผู้ฉีดต่ำที่สุดสำหรับวัคซีนโควิด-19 ทั่วโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 มิถุนายน 2564)

CDC กล่าวว่าพบกรณีของการอักเสบของหัวใจมากกว่าที่คาดไว้ในเด็กอายุ 16 ปีถึง 24 ปีที่ได้รับวัคซีน Pfizer-BioNTech หรือ Moderna mRNA เข็มที่สอง เรากำลังพูดถึงกรณีที่ทำให้ยากมากของกล้ามเนื้อหัวใจตายหรือเชื้อหุ้มหัวใจอักเสบ แต่ CDC คิดว่าจะมีผู้ป่วย 10 - 12 รายในปลายเดือนพฤษภาคมและพบ 275 ราย (ข้อมูลจาก CNBC วันที่ 11 มิถุนายน 2564)

Novavax รายงานข้อมูลระยะสุดท้ายจากการทดลองทางคลินิกในสหรัฐฯ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าวัคซีนของ Novavax มีประสิทธิภาพมากกว่าร้อยละ 90 ในการต่อต้าน Covid-19 ในไวรัสหลากหลายสายพันธุ์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 มิถุนายน 2564)

วัคซีนที่ผลิตขึ้นโดย AstraZeneca และพันธมิตรของ Pfizer-BioNTech ยังคงมีผลดีในวงกว้างในการต้านเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้า และแคลป้าตามการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ซึ่งสนับสนุนการผลิตอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งมอบวัคซีน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 23 มิถุนายน 2564)

นักวิจัยกล่าวว่า สายพันธุ์เดลต้าของโควิด-19 วัณโรคที่มีแนวโน้มที่จะระบาดเป็นวงกว้างในสหรัฐอเมริกาภายในไม่กี่สัปดาห์ สายพันธุ์เดลต้า (พบครั้งแรกในอินเดีย) กำลังแข่งขันกับสายพันธุ์แกมมา (บราซิล) เพื่อแทนที่สายพันธุ์อัลฟา (สหราชอาณาจักร) ในฐานะสายพันธุ์อันดับหนึ่งของสหรัฐฯ นั่นเป็นข่าวร้ายสำหรับผู้ที่ยังไม่ได้รับวัคซีน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่ติดเชื้อมากที่สุด และน่าเสียดายที่

สหรัฐฯ จะพลาดเป้าหมายของทำเนียบขาวที่กำหนดว่าร้อยละ 70 ของผู้ใหญ่ชาวอเมริกันจะได้รับวัคซีนอย่างน้อยหนึ่งโดสภายในวันที่ 4 กรกฎาคม (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 23 มิถุนายน 2564)

การผสมวัคซีนจาก Pfizer-BioNTech และ AstraZeneca-University of Oxford ทำให้เกิดการตอบสนองทางภูมิคุ้มกันที่แข็งแกร่งตามการศึกษาของมหาวิทยาลัย Oxford (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

สายพันธุ์เดลต้ากำลังขัดขวางแผนการเปิดประเทศทั่วโลก ออสเตรเลียอยู่ในภาวะตื่นตัวสูง โดยมีการระบอบอย่างจำกัดจากกลยุทธ์ปิดพรมแดนที่เรียกว่า “Covid zero” (ไม่ใช่เพื่อทดแทนการฉีดวัคซีน ตามที่ปรากฏ) และแอฟริกาใต้ได้กลับสู่มาตรการปิดเมืองอย่างเข้มงวดสำหรับสองสามสัปดาห์ข้างหน้าเช่นกัน อิสราเอลได้กลับมาแนะนำให้สวมใส่หน้ากากเช่นกัน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

Moderna กล่าวว่าวัคซีนของบริษัทผลิตแอนติบอดีเพื่อป้องกันสายพันธุ์เดลต้าที่แพร่กระจายในสหรัฐอเมริกาและส่วนอื่น ๆ ของโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มิถุนายน 2564)

การประชุมว่าด้วยการค้าและการพัฒนาแห่งสหประชาชาติระบุว่า ผลกระทบของ COVID-19 ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะสูงถึง 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในช่วงปี 2563 - ปี 2564 ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าที่คาดไว้มาก และส่วนใหญ่มาจากการเปิดตัววัคซีนที่ไม่สม่ำเสมอ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 30 มิถุนายน 2564)

วัคซีนของไฟเซอร์ดูเหมือนจะมีประสิทธิภาพน้อยกว่าในการหยุดยั้งการแพร่กระจายของสายพันธุ์เดลต้า แม้ว่าจะยังมีประสิทธิภาพในการป้องกันการเจ็บป่วยที่รุนแรงก็ตาม ตามข้อมูลจากรัฐบาลของอิสราเอล (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 กรกฎาคม 2564)
ผลการศึกษาระดับนานาชาติที่ตีพิมพ์ในวารสาร Nature เมื่อวันพฤหัสบดีสรุปว่าปัจจัยทางพันธุกรรมยังเพิ่มโอกาสที่คนจะติดเชื้อ Covid-19 และพัฒนาเป็นกรณีร้ายแรง การศึกษานี้มีผู้ร่วมเขียนมากกว่า 3,300 คนและส่วนหนึ่งนำโดยนักวิจัยจาก Broad Institute of MIT และ Harvard (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 8 กรกฎาคม 2564)

ไฟเซอร์จะขออนุมัติจาก FDA สำหรับการฉีดวัคซีน Covid-19 โดสที่สามในเดือนหน้า บริษัทกล่าวว่าข้อมูลการศึกษาในช่วงแรกเริ่มบ่งชี้ว่าการให้วัคซีนเพิ่มเติมอีกหนึ่งโดสระหว่างหกถึงแปดเดือนหลังจากสองโดสแรก สามารถเพิ่มระดับแอนติบอดีที่เป็นกลางได้มากถึง 10 เท่า (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 9 กรกฎาคม 2564)

J&J ได้แก้ไขเอกสารข้อมูลวัคซีนโควิดเพื่อเตือนถึงความเสี่ยงของภาวะกล้ามเนื้อ Guillain-Barré กล่าวคือเป็นกรณีที่ระบบภูมิคุ้มกันโจมตีเส้นประสาทของคุณ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2564)

อัตราการฉีดวัคซีนที่ต่ำของคนประจำเรือกำลังคุกคามส่งผลให้ระยะเวลาการหยุดชะงักของการค้าต้องยืดออกไปและเป็นการเปิดช่องโหว่ที่ทำให้เรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ไวรัสสามารถเล็ดลอดผ่านได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2564)

องค์การอนามัยโลก (WHO) ประณามการเร่งรีบของโลกที่ร่ำรวยในการจัดหาวัคซีนเสริม ในช่วงเวลาที่คนส่วนใหญ่ในประเทศยากจนทำได้เพียงฟื้นถึงการฉีดวัคซีนขั้นพื้นฐานเท่านั้น Tedros Adhanom Ghebreyesus ผู้อำนวยการใหญ่ขององค์การอนามัยโลกกล่าวว่า “สิ่งที่สำคัญเป็นลำดับแรกในตอนนี้คือต้องฉีดวัคซีนให้กับผู้ที่ยังไม่ได้รับวัคซีนและไม่มีการป้องกัน” (ข้อมูลจาก Al Jazeera วันที่ 13 กรกฎาคม 2564)

จำนวนผู้ป่วยจากโคโรนาไวรัส ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในสหรัฐอเมริกาและต่างประเทศทำให้เกิดความกลัวว่าจะมีการฟื้นตัวของโรคระบาดใหญ่ และส่งผลกระทบต่อตลาดหุ้นเนื่องจากสายพันธุ์เซลล์ด้าที่สามารถแพร่ระบาดได้ไวเหมือนจะเริ่มส่งผลกระทบต่อ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 20 กรกฎาคม 2564)

ในสหราชอาณาจักร สายพันธุ์เซลล์ด้ากำลังโจมตีคนหนุ่มสาวและ โดยเฉพาะเพศชายอย่างหนัก โดยนักวิเคราะห์ของ Deutsche Bank กล่าวว่า “เป็นนัยอย่างชัดเจนถึงผลกระทบของแฟนฟุตบอลหลายล้านคนที่ดูฟุตบอลยูโรอชิงชนะเลิศ” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 20 กรกฎาคม 2564)

นักวิทยาศาสตร์จากมหาวิทยาลัยศรีชววรรษนปุระ กล่าวว่าวัคซีนโควิดของ Sinopharm มีผลกับสายพันธุ์เซลล์ด้าที่พบครั้งแรกในอินเดีย ข้อมูลดังกล่าวเผยแพร่โดยวารสารออนไลน์ด้านวิทยาศาสตร์และสุขภาพ MedRxiv จากการศึกษาของนักวิทยาศาสตร์พบว่า ผู้ที่ได้รับวัคซีน Sinopharm มีระดับการป้องกันการติดเชื้อสายพันธุ์เซลล์ด้าและสายพันธุ์เบตาในระดับใกล้เคียงกัน นักวิทยาศาสตร์ได้ฉีดวัคซีนจีนให้กับคน 282 คน โดยร้อยละ 95 ของคนเหล่านั้นประสบความสำเร็จในการตอบสนองต่อแอนติบอดีต่อโปรตีน “หนาม” ของ SARS-CoV-2 (ข้อมูลจาก TeleSUR วันที่ 20 กรกฎาคม 2564)

WHO ยืนยันว่าจะสามารถเอาชนะไวรัสโคโรนาได้ภายในกลางปี 2565 หากทั่วโลกได้รับการฉีดวัคซีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กรกฎาคม 2564)

ยอดผู้เสียชีวิตจากโควิด-19 ของอินเดียนั้นต่ำกว่าความเป็นจริง โดยจำนวนผู้เสียชีวิตที่แท้จริงอยู่ระหว่าง 1.3 ล้านคนถึง 5 ล้านคน ตามตัวเลขที่ได้จากแบบจำลองการวิจัยและข้อมูลของหน่วยงานท้องถิ่น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กรกฎาคม 2564)

บริษัท Shionogi ของญี่ปุ่นได้กลายเป็นผู้ผลิตยารายล่าสุดที่เริ่มการทดลองกับมนุษย์เกี่ยวกับการรักษา Covid-19 ขณะที่ Pfizer และ Merck ได้ดำเนินการทดสอบการรักษาในขั้นสุดท้ายแล้ว ซึ่งสามารถใช้เพื่อดูแลตนเองที่บ้านได้เช่นกัน (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 26 กรกฎาคม 2564)

Moderna กล่าวว่า จะขยายการทดลองวัคซีน โควิด-19 อย่างต่อเนื่องในเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี เพื่อรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยเพิ่มเติม (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 กรกฎาคม 2564)

จากการศึกษาชี้ให้เห็นว่าความเสี่ยงเล็กน้อยของการเกิดลิ่มเลือดหลังจากการฉีดวัคซีนเข็มแรกจะไม่เกิดขึ้นหลังจากได้รับวัคซีน AstraZeneca เข็มที่สอง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 กรกฎาคม 2564)

การกลับเข้าทำงานในสำนักงานครั้งใหญ่กำลังหยุดชะงัก บริษัทในอเมริกาส่วนใหญ่วางแผนที่จะกลับสู่ภาวะปกติในช่วงฤดูใบไม้ร่วง แต่เชื้อไวรัส Covid-19 สายพันธุ์เดลต้า ทำให้เกิดความคิดอื่น ๆ บริษัทต่าง ๆ ตั้งแต่บริษัท Google ถึงบริษัท Uber กำลังเลื่อนกำหนดการกลับมาทำงานที่สำนักงานออกไปอีกและการบังคับสวมหน้ากากได้กลายมาเป็นสิ่งที่จำเป็นสูงสุดอีกครั้ง การระบาดครั้งใหม่ของสหรัฐนั้นพบในผู้ที่มีอายุน้อยลงและความรุนแรงของการป่วยมีมากขึ้น แต่มีเหตุผลบางประการสำหรับการมองโลกในแง่ดีคือ การฉีดวัคซีนกำลังฟื้นตัวในเมืองใหญ่ ๆ ของอเมริกาและมีการฉีดวัคซีนแล้วมากกว่า 4 พันล้านครั้งทั่วโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 31 กรกฎาคม 2564)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

จีน

การศึกษาข้อมูลทั่วโลกแสดงให้เห็นว่า จีนผลิตไฟฟ้าพลังงานถ่านหินในปริมาณร้อยละ 53 ของปริมาณการผลิตไฟฟ้าถ่านหินของโลกในปี 2563 ซึ่งมากกว่า 5 ปีก่อนหน้าร้อยละ 9 แม้ว่าจะมีคำมั่นสัญญาลดมลพิษทางอากาศและการสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานทางเลือกหลายร้อยแห่งก็ตาม การก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานถ่านหินแห่งใหม่มีปริมาณสูงถึง 38.4 กิกะวัตต์ในปี 2563 ซึ่งมากกว่าจำนวนการก่อสร้างในส่วนอื่นของโลกถึงสามเท่า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 31 มีนาคม 2564)

USDA คาดว่าจีนจะนำเข้าข้าวโพดประมาณ 26 ล้านตันจากผู้ผลิตทั่วโลกในฤดูกาลนำเข้าที่จะเริ่มในเดือนกันยายน 2564 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 21 พฤษภาคม 2564)

ทางการจีนรายงานสถิติการผลิตถ่านหิน เหล็กกล้า และเหล็กดิบในเดือนพฤษภาคมว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ร้อยละ 15 และร้อยละ 7 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน อัตราการเติบโตชะลอตัวลง เนื่องจากตัวเลขในเดือนเมษายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ร้อยละ 17 และร้อยละ 10 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 18 มิถุนายน 2564)

การผลิตเหล็กดิบของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้าในเดือนพฤษภาคมเป็น 99.5 ล้านตัน ซึ่งสร้างสถิติรายเดือนครั้งใหม่ ขณะนี้ปริมาณการผลิตมีมากกว่า 197 ล้านตันในไตรมาสสอง ซึ่งสูงกว่าปริมาณการผลิตในช่วงสองเดือนแรกในไตรมาสแรกร้อยละ 13 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน ทางการเงินเริ่มตรวจสอบโรงผลิตเหล็กในทุกจังหวัดที่ผลิตเหล็กเพื่อระบุโรงผลิตที่ “สร้างความเสียหายมากเกินไป” ต่อสิ่งแวดล้อม ทางการเงินยังได้ลดกำลังการผลิตของโรงผลิตที่เก่ากว่าและมีประสิทธิภาพน้อยกว่า โรงถลุงเหล็กที่มีการใช้งานได้รับแรงหนุนจากราคาที่สูงในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาเพื่อเพิ่มผลผลิต เราคาดว่าแรงกดดันจากหน่วยงานกำกับดูแลจะเพิ่มขึ้นทำให้การผลิตเหล็กดิบของจีนชะลอตัวลงในครึ่งหลังของปี 2564 (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 21 มิถุนายน 2564)

การผลิตเหล็กทั่วโลกและระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 174 ล้านตันในเดือนพฤษภาคม โดยผลผลิตของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่ปริมาณ 100 ล้านตัน และการผลิตเหล็กนอกประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติก่อนเกิดโควิด (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติของจีน (NDRC) ได้ประกาศว่ามีแผนจะเพิ่มปริมาณการสำรองถ่านหินที่สามารถนำไปใช้ได้โดยง่ายเมื่อจำเป็นประมาณ 100 ล้านตันในปีนี้ รายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับแหล่งที่มาของปริมาณถ่านหินสำรองยังไม่ได้รับการเปิดเผย แต่ NDRC ยังระบุว่า คาดว่าทั้งการผลิตถ่านหินในประเทศและการนำเข้าจะเพิ่มขึ้นในระยะเวลาอันใกล้ (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 29 มิถุนายน 2564)

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนมีแนวโน้มลดลงประมาณ 79 ล้านตันต่อปีนับจากปี 2563 ไปอีกห้าปีข้างหน้า ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนห้าปีของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเหล็ก Jinshan Xie นักวิเคราะห์จากบริษัทวิจัยในเชิงไอ้บริษัท Horizon Insights กล่าวระหว่างการสัมมนาผ่านเว็บซึ่งจัดโดย Horizon และ Singapore Exchange SGX เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน (ข้อมูลจาก Platts วันที่ 30 มิถุนายน 2564)

การฟื้นตัวของเศรษฐกิจรูปตัววีของจีนจากการระบาดใหญ่ของโควิด-19 กำลังชะลอตัว การชะลอตัวดังกล่าวได้ส่งคำเตือนไปยังส่วนอื่น ๆ ของโลกว่าการฟื้นตัวของพวกเขาจะมีเสถียรภาพเท่าใด ข้อมูลคาดว่าจะแสดงการเติบโตที่ลดลงในไตรมาสสองเป็นร้อยละ 8 จากที่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ร้อยละ 18.3 ในไตรมาสแรกตามผลสำรวจของนักเศรษฐศาสตร์ของ Bloomberg เศรษฐกิจคาดว่าจะลดลงเสมอหลังจากการฟื้นตัวครั้งแรก และเนื่องจากผลกระทบจากฐานที่ต่ำในปีที่แล้วได้หายไป แต่นักเศรษฐศาสตร์กล่าวว่าการชะลอตัวนั้นมาเร็วกว่าที่คาดไว้และอาจเกิดเป็นระลอกไปทั่วโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2564)

แนวโน้มและรูปแบบการประมูลธัญพืชของจีน การผลิตเนื้อสัตว์และข้าวโพดในท้องถิ่นชี้ให้เห็นถึงการนำเข้าที่แข็งแกร่งขึ้นในปีต่อ ๆ ไป การนำเข้าข้าวบาร์เลย์ ข้าวฟ่าง และข้าวสาลีก็เพิ่มขึ้นเช่นกันในปี 2563 และมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี 2564 และปีต่อ ๆ ไป ตั้งแต่ปี 2559 จีนประสบปัญหาขาดดุลอุปทานข้าวโพด ซึ่งได้รับการแก้ไขแล้วโดยการประมูลข้าวโพดสำรองที่ได้มาก่อนปี 2559 โดยเฉลี่ยแล้ว 4 ปีที่ผ่านมาการประมูลของจีนมีปริมาณ 59 ล้านตันต่อปี เรื่องนี้เกิดขึ้นเนื่องจากการผลิตข้าวโพดของจีนหยุดนิ่งอยู่ที่ประมาณ 260 ล้านตันในช่วงเวลาดังกล่าว ในขณะที่ความต้องการเพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 300 ล้านตัน การไม่ประกาศ

การประมุขรัฐพีชในปี 2564 หมายความว่าช่องว่างอุปทานอาจจะได้รับการทดแทนโดยการนำเข้าที่เพิ่มขึ้น แรงกดดันในการนำเข้ายังมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการผลิตเนื้อสัตว์ ในปี 2562 ขณะที่จีนกำลังฟื้นตัวจากโรคโควิดแอฟริกาในสุกร การผลิตเนื้อสัตว์ลดลงเหลือ 78 ล้านตัน ในขณะที่การนำเข้าข้าวโพด ข้าวบาร์เลย์ ข้าวฟ่างอยู่ที่ 11.8 ล้านตัน ในปี 2563 เมื่อการผลิตเนื้อสัตว์ทั้งหมดของจีนยังคงอยู่ที่ 77 ล้านตัน การนำเข้ารัฐพีชอาหารสัตว์หลักสามชนิดเพิ่มขึ้นเป็น 24.3 ล้านตัน และการประมุขเพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 80 ล้านตัน ซึ่งหมายความว่า การผลิตในท้องถิ่นไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ หากไม่มีการประมุขรัฐพีชตามระยะเวลาและการเพิ่มการผลิต การนำเข้ารัฐพีชอาหารสัตว์ในปีต่อ ๆ ไปอาจก้าวข้ามระดับปี 2563 ได้อย่างง่ายดาย (ข้อมูลจาก Maersk Brokers วันที่ 30 กรกฎาคม 2564)

เอเชีย

จากการศึกษาโดย Global Energy Monitor ของ US Think-tank พบว่า ผู้ผลิตถ่านหินของโลกกำลังวางแผนโครงการเหมืองใหม่มากถึง 432 โครงการ โดยจะมีผลผลิตประจำปีในปริมาณ 2.28 พันล้านตัน การวิจัยที่ดีพิมพ์เมื่อวันพฤหัสบดีแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายในการชะลอการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกนั้นอยู่บนความเสี่ยง จีน ออสเตรเลีย อินเดีย และรัสเซีย มีสัดส่วนของโครงการเหมืองใหม่มากกว่า 3 ใน 4 ของโครงการใหม่ทั้งหมด โดยประเทศจีนเพียงประเทศเดียวกำลังสร้างกำลังการผลิตอีกกว่า 452 ล้านตันต่อปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 3 มิถุนายน 2564)

จนถึงสิ้นเดือนเมษายน 2564 ออสเตรเลียส่งออกข้าวสาลี 10 ล้านตัน ด้วยปริมาณการสำรองสินค้าคงคลังที่เหมาะสมและความต้องการที่แข็งแกร่งจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงค่อนข้างมีแนวโน้มว่าการส่งออกจะทำลายสถิติสูงสุดตลอดกาลในปี 2560 ที่มีปริมาณการส่งออก 22 ล้านตัน โดยอินโดนีเซียเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 รองลงมาคือเวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไทย และมาเลเซีย ณ เวลาเดียวกันในปีก่อนหน้าจีนเป็นตลาดข้าวสาลีชั้นนำของออสเตรเลีย แต่ด้วยความตึงเครียดทางการเมืองอย่างต่อเนื่องระหว่างทั้งสองประเทศ การส่งสินค้าไปยังจีนได้หดตัวลงเหลือ 0.5 ล้านตัน (0.7 ล้านตันในปี 2563) เนื่องจากจีนนำเข้าข้าวสาลีจากแคนาดา และสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลียยังได้ขนส่งข้าวสาลีในปีนี้ไปยังตลาดที่แทบจะหยุดนิ่งในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เช่น แอฟริกาใต้ (เป็นครั้งแรกในรอบห้าปี) ซาอุดีอาระเบีย และศรีลังกา การช่วยเหลือการส่งออกที่ส่งไปยังเยอรมันเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวอยู่ที่ 0.35 ล้านตัน การส่งออกที่แข็งแกร่งไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ การส่งออกโดยเรือขนาดใหญ่ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นร้อยละ 51 ของการขนส่งข้าวสาลีทั้งหมดของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 38 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดปานามาแมกซ์ดำเนินการขนส่งร้อยละ 20 ไปยังญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และจีน ในขณะที่ส่วนที่เหลือถูกขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ เรือทุกกลุ่มมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2562/ปี 2563 ที่มีการจัดส่งเพียง 3.5 ล้านตันและ 4 ล้านตันตามลำดับในช่วงเวลาเดียวกันของปีดังกล่าว (ข้อมูลจาก Howe Robinson วันที่ 18 มิถุนายน 2564)

การระบาระลอกที่สามในอินเดียมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ทางการเกษตรในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ในขณะที่ผลผลิตทางการเกษตรคาดว่าจะถึงระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์แม้จะมีการระบาดใหญ่ นำไปสู่ความกังวลเรื่องราคาสินค้าโภคภัณฑ์และการส่งออก รัฐบาลตั้งเป้าหมายการผลิตเมล็ดธัญพืชในปริมาณที่ได้บันทึกไว้ที่ 307 ล้านตัน และผลผลิตเมล็ดพืชน้ำมันที่ 37.6 ล้าน

ตัน สำหรับปี 2564/ปี 2565 ผู้ซื้อและผู้ขายในตลาดมองโลกในแง่ดีว่าเกษตรกรจะบรรลุเป้าหมายการส่งออกของรัฐบาล การปลูกในฤดูมรสุมเริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายนถึงเดือนกันยายน โดยมีการปลูกข้าว พืชตระกูลถั่ว และเมล็ดพืชน้ำมันเป็นพืชหลัก อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญคาดว่าภาวะระลอกที่สามคาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคม ช่วงเวลาเดียวกับที่การเก็บเกี่ยวเริ่มต้นขึ้น อุปสงค์ภายในประเทศสำหรับสินค้าเกษตรในอินเดียลดลงอย่างมากเนื่องจากการปิดเมืองเกือบทั้งหมดหรือบางส่วน ทว่าด้วยผลผลิตที่สูงเป็นประวัติการณ์และอุปสงค์ในประเทศที่ลดลง คาดว่าการส่งออกสินค้าเกษตรจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยแตะระดับที่ใกล้เคียงกับปี 2556/ปี 2557 ปีการตลาด 2563/2564 การส่งออกเติบโตร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้าโดยส่วนใหญ่ได้แรงหนุนจากข้าวสาลีซึ่งเติบโตขึ้น 9 เท่า (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 25 มิถุนายน 2564)

อินเดียเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก รองจากจีน ในปี 2563 อินเดียนำเข้าถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 17 ของปริมาณการขนส่งถ่านหินของโลก ลดลงร้อยละ 11.4 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 186 ล้านตัน ซึ่งเป็นการลดลงมากกว่าการลดลงของจีนที่ลดลงร้อยละ 8.2 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า กิจกรรมต่าง ๆ ได้ชะลอตัวลงในไตรมาสแรกของปี 2564 โดยอินเดียนำเข้าถ่านหิน 48.0 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 13.0 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าจากระดับการนำเข้าที่สูงมากในไตรมาสแรกของปี 2563 ในไตรมาสสองมีการนำเข้าด้วยปริมาณการนำเข้า 55.3 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.9 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ในไตรมาสสองของปี 2563 (การนำเข้ามีอัตราค่ามากอันเป็นผลจากการปิดเมือง) ไตรมาสนี้ นับเป็นไตรมาสที่ดีที่สุดนับตั้งแต่ก่อนเกิดโควิดในไตรมาสแรกของปี 2563 ในเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคมของปี 2564 มีการนำเข้าสูงขึ้นที่ปริมาณ 18.9 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า) และ 19.0 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 73.8 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า) เดือนพฤษภาคม 2564 มีตัวเลขการนำเข้ารายเดือนที่ดีที่สุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562 ในเดือนมิถุนายน กิจกรรมต่าง ๆ ได้ชะลอตัวโดยมีปริมาณการนำเข้า 17.4 ล้านตัน ซึ่งยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 92.2 จากปริมาณ 9.1 ล้านตันที่ต่ำมากในเดือนมิถุนายนของปี 2563 ออสเตรเลียได้กลายเป็นผู้ส่งออกถ่านหินอันดับต้น ๆ ไปยังอินเดีย เนื่องจากต้องเปลี่ยนเส้นทางสินค้าที่ขายให้กับจีน การนำเข้าจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 120.3 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 39.4 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2564 เทียบกับปริมาณ 17.9 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2563 โดยออสเตรเลียมีส่วนการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 38 ของการนำเข้าถ่านหินของอินเดีย แหล่งที่ใหญ่เป็นอันดับสองคืออินโดนีเซีย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ซึ่งลดลงจากส่วนแบ่งร้อยละ 39 ในครั้งแรกของปี 2563 การจัดส่งจากอินโดนีเซียลดลงร้อยละ 11.6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 31.1 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2564 จากปริมาณ 35.2 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2563 ปริมาณจากแอฟริกาใต้ลดลงร้อยละ 12.1 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 14.8 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2564 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 9 กรกฎาคม 2564)

ผู้ผลิตแร่คาดการณ์ว่าการค้าแร่เหล็กทางทะเลทั่วโลก รวมกับการผลิตของจีนจะแตะระดับ 1.9 พันล้านตันในปี 2564 ซึ่งเพิ่มขึ้นประมาณ 50 ล้านตันจากปี 2563 บริษัท BHP กล่าวว่าบริษัทมีปีที่แข็งแกร่งและกำลังส่งออกในปริมาณระหว่าง 276 ล้านตันถึง 286 ล้านตันในปี 2564 บริษัท Rio Tinto กล่าวว่ามีการจัดส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ในครั้งแรกของปี 2564 และบริษัทคาดว่าจะส่งออกในปริมาณระหว่าง 325 ล้านตันถึง 340 ล้านตันจากเหมือง Pilbara ในออสเตรเลียและเพิ่มอีก 18 ล้านตันถึง 20 ล้านตันจากเหมืองใน

แคนาดา บริษัท Vale กล่าวว่าบริษัทเหมืองแร่ยักษ์ใหญ่ของบราซิลมั่นใจว่าจะบรรลุเป้าหมายการส่งออกแร่เหล็กที่ปริมาณ 400 ล้านตันในปี 2564 ข้อมูลจาก Singapore Iron Ore Forum (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 13 กรกฎาคม 2564)

ช่วงเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคมคาดว่าจะมีฝนตกมากกว่าปกติในออสเตรเลีย และอาจเห็นปรากฏการณ์ลานีญา (La Nina) เกิดขึ้นในปลายปีนี้ โดยปกติลานีญามีความเกี่ยวข้องกับปริมาณน้ำฝนที่เพิ่มขึ้นในออสเตรเลียตะวันออกซึ่งเป็นที่ตั้งของเหมืองถ่านหินพลังงานความร้อนและถ่านหินโค้กของประเทศ ตามที่ปรากฏจากแบบจำลองสามในเจ็ดชี้ให้เห็นว่าปรากฏการณ์ลานีญา จะเกิดขึ้นในฤดูใบไม้ผลิของออสเตรเลียในเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเพิ่มโอกาสที่ฝนจะตกสูงกว่าค่าเฉลี่ยในพื้นที่ส่วนใหญ่ทางตะวันออกและทางเหนือของออสเตรเลีย ในช่วงฤดูร้อนของปี 2563/ปี 2564 ฝั่งตะวันออกออสเตรเลียบันทึกว่าได้เผชิญกับปรากฏการณ์ลานีญาแต่ก็ไม่ได้ทำให้เหมืองถ่านหินต้องหยุดชะงักในวงกว้าง อย่างไรก็ตาม การบันทึกเหตุการณ์ครั้งก่อนเกิดขึ้นในปี 2553/ปี 2555 ซึ่งบริษัทเหมืองถ่านหินหลายแห่งได้ประกาศเหตุสุดวิสัยในช่วงต้นเดือนธันวาคมซึ่งยังคงอยู่จนถึงเดือนกุมภาพันธ์เนื่องจากน้ำท่วม การส่งออกถ่านหินโค้กชนิดแข็งและกึ่งอ่อนได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยในช่วงเวลาดังกล่าวการเติบโตของการส่งออกถ่านหินพลังงานความร้อนได้ชะลอตัวเช่นกัน แนวโน้มสามเดือนล่าสุดชี้ให้เห็นว่าบางพื้นที่ในแถบชายฝั่งออสเตรเลียตะวันออกมีโอกาส 50/50 ที่ปริมาณน้ำฝนสูงเกินค่าเฉลี่ยในเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม สำหรับพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศออสเตรเลีย เดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคมมีแนวโน้มสูงกว่าค่ามัธยฐาน โดยมีโอกาสเกิดฝนตกเกินปริมาณมัธยฐานร้อยละ 60 และออสเตรเลียตะวันออกมีโอกาสเกิดฝนตกสูงกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 80 ศูนย์พยากรณ์อากาศของสหรัฐฯ คาดการณ์ว่าลานีญาจะมีโอกาสเกิดขึ้นร้อยละ 66 ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายนปีนี้ และอาจคงอยู่จนถึงฤดูใบไม้ผลิปี 2565 โดยรวมแล้วลานีญาอาจมาพร้อมกับสภาพอากาศที่ชื้นและอุณหภูมิที่เย็นกว่า สิ่งเหล่านี้อาจส่งผลดีต่อพืชผล แต่ก็อาจมาพร้อมกับความยุ่งยากในการทำเหมืองและการขนส่ง (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 16 กรกฎาคม 2564)

ยุโรป

การส่งออกถ่านหินของรัสเซียกำลังก้าวสู่ระดับ 16.9 ล้านตันในเดือนมิถุนายน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ปริมาณการส่งออกในเดือนพฤษภาคมแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 17.1 ล้านตัน เนื่องจากถ่านหินของออสเตรเลียยังคงถูกจำกัดสำหรับผู้ซื้อชาวจีน อุปทานของรัสเซียจึงกลายเป็นสิ่งทดแทนที่ได้รับความนิยมในประเทศจีน คนงานเหมืองถ่านหินของรัสเซียในภาคตะวันออกของประเทศคาดว่าอุปสงค์ในเอเชียจะเพิ่มขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า และกระตือรือร้นที่จะใช้ประโยชน์จากประเทศที่อยู่ใกล้เคียงอย่างจีน (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

ประธานาธิบดี Tayyip Erdogan ของตุรกีกำลังวางแผนในขณะที่การก่อสร้างคลอง Kanal Istanbul อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปในรอบเวลาหลายปี คลองยาว 45 กิโลเมตรที่เชื่อมระหว่างทะเลดำกับทะเลมาร์มารา จะเป็นทางเลือกแทนช่องแคบบอสฟอรัสที่แออัดมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 15 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

ปีการตลาด 2564/ปี 2565 อาจมีฤดูกาลส่งออกที่เปราะบางสำหรับข้าวสาลีในยุโรปและทะเลดำ เนื่องจากการแข่งขันระดับโลกที่รุนแรงอันเนื่องมาจากแหล่งผลิตของกลุ่มคู่แข่งและสัญญาอาหารสัตว์อื่น ๆ แม้จะมีการคาดการณ์การนำเข้าข้าวสาลีทั่วโลกเป็นประวัติการณ์โดย USDA แต่ก็ยังไม่ชัดเจนว่าผลกระทบของ Covid-19 จะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์อย่างไร จากข้อมูลของ USDA การนำเข้าข้าวสาลีทั่วโลกสามารถทำสถิติสูงสุด 199.5 ล้านตันในฤดูกาลการตลาดปี 2564/ปี 2565 ซึ่งร้อยละ 47 คาดว่าจะครอบคลุมโดยสหภาพยุโรป รัสเซีย และยูเครน ทั้งสหภาพยุโรปและทะเลดำคาดการณ์ถึงฤดูกาลแข่งขัน แต่จะต้องแข่งขันกันเพื่อแย่งชิงภูมิภาคนำเข้าที่สำคัญ เช่นเดียวกับผู้ผลิตข้าวสาลีรายอื่น ๆ แอฟริกาเหนือ ตุรกี อิหร่าน และปากีสถานเป็นภูมิภาคที่มีการแข่งขันสูงสำหรับผู้ส่งออกในสหภาพยุโรปและทะเลดำ ในอียิปต์ ผู้ส่งออกข้าวสาลีของโรมาเนียมีความได้เปรียบอยู่แล้วสำหรับการเพาะปลูกในปี 2564/ปี 2565 เนื่องจากข้าวสาลีของยูเครนและรัสเซียได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางสินค้าที่สูงและภาษีสำหรับการส่งออกข้าวสาลีในรัสเซีย ภูมิภาคคาดว่าจะรักษาอุปทานข้าวสาลีกับคู่ค้าดั้งเดิมในยุโรปไว้ได้ แต่แอลจีเรียซึ่งการนำเข้าคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านตัน อาจอยู่ภายใต้แรงกดดันจากการส่งออกของรัสเซียในการแย่งการส่งออกข้าวสาลีไปยังฝรั่งเศส โมร็อกโกอาจลดการนำเข้าลง 1.1 ล้านตันในฤดูกาลนี้จากปริมาณผลผลิตในประเทศที่สูงขึ้น การลดลงดังกล่าวจะเท่ากับการส่งออกข้าวสาลีทั้งหมดของยูเครนไปยังโมร็อกโกในปีการตลาด 2563/2564 ผู้ส่งออกของรัสเซียและยูเครนสามารถแข่งขันกันอย่างแข็งแกร่งเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาดของตุรกี เนื่องจากประเทศตุรกีเพิ่มการนำเข้าขึ้นอีก 1.3 ล้านตัน ปากีสถานคาดว่าจะนำเข้าจากรัสเซียและยูเครนในอัตราเดียวกัน (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 9 กรกฎาคม 2564)

อเมริกา

หลังจากทำสถิติรายเดือนสูงสุดในเดือนมีนาคมที่ 13.5 ล้านตัน การส่งออกถั่วเหลืองในเดือนเมษายนของบราซิลได้ทำลายสถิติรายเดือนทั้งหมดด้วยปริมาณการส่งออกอย่างมหาศาลที่ 17.4 ล้านตัน เนื่องจากการเข้าคิวเพื่อรอขนสินค้าที่ทำเรือขนส่งรัฐพิซทุทำเรือของบราซิลในปัจจุบัน ตัวเลขการส่งออกของเดือนพฤษภาคมเกือบจะมากกว่าตัวเลขของปีที่แล้วที่ 14.1 ล้านตัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื่องจากเกษตรกร/ผู้ขนส่งสินค้าพยายามที่จะใช้ประโยชน์จากการส่งออกในราคาที่สูงเสียดฟ้าในปัจจุบันซึ่งอยู่ที่ 565 เหรียญสหรัฐต่อตันสำหรับราคา FOB (ตัวอย่างราคา ณ ท่าเรือ Paranagua) มีราคาเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากปีที่แล้วและอยู่ที่ระดับสูงสุดตั้งแต่เดือนกันยายน 2556 ถั่วเหลืองที่ส่งไปยังจีนจะครองตลาดส่งออกอีกครั้งด้วยปริมาณ 24.3 ล้านตันจากปริมาณการขนส่งทั้งหมด 33.5 ล้านตันถูกขนส่งไปยังจีนในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2564 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 7 พฤษภาคม 2564)

บราซิลกำลังดำเนินการขายถั่วเหลืองในปริมาณมากที่สุดให้กับสหรัฐฯ นับตั้งแต่ปี 2557 ถั่วเหลืองของบราซิลปริมาณ 208,000 ตันได้ถูกจัดส่งไปยังสหรัฐฯ หรือจะออกเดินทางในเร็ว ๆ นี้ ในปี 2557 บราซิลมีสถิติการส่งออกในปริมาณ 1 ล้านตันไปยังสหรัฐอเมริกา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 พฤษภาคม 2564)

การส่งออกถั่วเหลืองในเดือนมิถุนายนของบราซิลมีแนวโน้มที่จะเกินระดับการส่งออกของปีที่แล้วท่ามกลางความต้องการที่แข็งแกร่งจากประเทศจีน เนื่องจากมีแนวโน้มว่าจีนจะนำเข้าถั่วเหลืองสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 100 ล้านตันในปีการตลาด 2563 - ปี

2564 (เดือนตุลาคมถึงเดือนกันยายน) โดยมีการนำเข้ามากกว่าร้อยละ 60 จากบราซิล ผู้ผลิตถั่วเหลืองรายใหญ่ที่สุดของโลกอย่าง บราซิล ส่งออกถั่วเหลือง 2.5 ล้านตันในสัปดาห์แรกของเดือนมิถุนายน เทียบกับ 3.3 ล้านตันในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า การขนส่งถั่วเหลืองรายวันมีค่าเฉลี่ยที่ 0.8 ล้านตันในเดือนมิถุนายนจนถึงขณะนี้ เทียบกับ 0.6 ล้านตันในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยปกติแล้วบราซิลจะจัดส่งถั่วเหลืองมากกว่าร้อยละ 80 ให้กับจีนระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนกรกฎาคม แต่เนื่องจากความล่าช้าในการเก็บเกี่ยวและกิจกรรมการบดถั่วเหลืองในจีนที่ลดลงในไตรมาสแรก การส่งออกไปยังจีนจึงต่ำกว่าปกติ คาดว่าจีนจะเพิ่มการซื้อถั่วเหลืองจากบราซิล ซึ่งขายถั่วเหลืองในราคาที่ต่ำกว่าสหรัฐฯ จนถึงเดือนสิงหาคม บราซิลมีแนวโน้มที่จะส่งออกปริมาณถั่วเหลืองเป็นประวัติการณ์เพื่อชดเชยโอกาสที่สูญเสียไปในไตรมาสแรก การนำเข้าเมล็ดพืชน้ำมันของบราซิลก็เพิ่มขึ้นเช่นกันตั้งแต่เดือนพฤษภาคม บราซิลคาดว่าจะผลิตถั่วเหลืองสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ปริมาณ 136 ล้านตันในปีการตลาด 2563 - ปี 2564 (เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมกราคม) และส่งออกปริมาณสูงสุดตลอดกาลที่ 85 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Platts วันที่ 8 มิถุนายน 2564)

ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ประกาศเมื่อวันพฤหัสบดีถึงข้อตกลงเบื้องต้นที่ “ค้างมานาน” เกี่ยวกับแผนโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 579 พันล้านเหรียญสหรัฐของพรรคทั้งสองฝ่าย โดยกล่าวว่า จะสร้างงานหลายล้านตำแหน่งในขณะที่ปฏิบัติตามวาระสำคัญทางเศรษฐกิจของเขา ทำเนียบขาวระบุว่า แพ็คเกตดังกล่าวมีมูลค่า 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐมีระยะเวลาแปดปี และรวมถึงการลงทุนในถนน สะพาน และทางรถไฟ ตลอดจนระบบบรอดแบนด์และระบบน้ำ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 มิถุนายน 2564)

ผลการสำรวจความคิดเห็นใหม่ของ USA CEOs ที่ออกมาเช้านี้ได้ดำเนินการร่วมกับ Deloitte ในการสรุปผลการสำรวจความคิดเห็น Joe Ucuzoglu ซีอีโอของ Deloitte US กล่าวว่า “มีการมองโลกในแง่ดีอย่างมาก ดูเหมือนว่าจะมีพื้นฐานมาจากปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การเติบโตที่แข็งแกร่ง ความต้องการของผู้บริโภคที่ถูกกักไว้อย่างมากมหาศาล ในการสนทนากับ CEO ของลูกค้าในช่วงสองสามสัปดาห์ที่ผ่านมา ผมได้เปรียบเทียบสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นกับยุค the Roaring 20s เปรียบเทียบกับช่วงเวลาที่ย่อมาจากสงครามโลกครั้งที่สอง” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 25 มิถุนายน 2564)

ชาวอเมริกันเพิ่มเงินออม จ่ายหนี้ ลดการใช้จ่าย และเทเงินลงในหุ้นและผลตอบแทนสุทธิต่ออย่างมหาศาล รายงานทั้งหมดชี้ว่าครัวเรือนสหรัฐเพิ่มความมั่งคั่งอย่างน่าประหลาดใจถึง 13.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563 อ้างอิงจากรายงานของ Wall Street Journal โดยอ้างอิงข้อมูลจากธนาคารกลางสหรัฐ วิกฤตเศรษฐกิจครั้งสุดท้ายในปี 2551 ชาวอเมริกันสูญเสียเงินล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 28 มิถุนายน 2564)

ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กทั้งหมดในครั้งแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 761.4 ล้านตัน ซึ่งสูงกว่าปริมาณ 726.0 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2562 ซึ่งเป็นปีที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติเขื่อน Brumadinho นอกจากนี้ยังสูงกว่าสถิติตลอดกาลก่อนหน้านี้ที่ 759.9 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2561 ในแง่ตัน-ไมล์ การขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลได้เปลี่ยนไปอย่างมากเพื่อสนับสนุนการขนส่งระยะไกลจากบราซิลไปยังเอเชีย การขนส่งแร่เหล็กทั้งหมดจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 0.9 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าในครั้งแรกของปีเป็น 434.4 ล้านตัน การขนส่งจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 163.9 ล้านตัน ซึ่งยังคงต่ำกว่าระดับก่อนเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติเขื่อน Brumadinho ที่ 178.1 ล้านตันในปี

2561 ในครั้งแรกของปี 2564 จีนนำเข้าแร่เหล็ก 537.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า การนำเข้าจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 2.2 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 356.0 ล้านตันจาก 364.1 ล้านตันในปี 2563 การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียคิดเป็นร้อยละ 66.2 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีน และบราซิลมีอัตราส่วนการนำเข้าที่ร้อยละ 20.6 การนำเข้าจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.4 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 110.5 ล้านตันจาก 93.3 ล้านตันในปี 2563 ซึ่งสูงกว่าระดับก่อนเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติเขื่อน Brumadinho ที่ 99.1 ล้านตันในปี 2561 ปริมาณการนำเข้าจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 63.6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 11.2 ล้านตัน จากปรูเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 11.1 ล้านตัน จากแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.0 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็น 8.6 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 23 กรกฎาคม 2564)

การนำเข้าเหล็กของสหรัฐยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยไม่รวมเศษเหล็ก ที่ปริมาณรวม 2.3 ล้านตันในเดือนมิถุนายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 59 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าและสูงกว่าระดับการนำเข้าในปี 2562 ร้อยละ 28 กิจกรรมการผลิตที่เพิ่มขึ้นในประเทศส่งผลให้อุปทานเหล็กขาดแคลน ซึ่งส่งผลให้ราคาพุ่งสูงขึ้นและผู้บริโภคต่างแย่งชิงวัตถุดิบจากต่างประเทศ สหรัฐฯ เช่นเดียวกับหลายประเทศ มองหาการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อเริ่มต้นเศรษฐกิจใหม่หลังการระบาดใหญ่ มีรายงานว่ารัฐบาลสหรัฐฯ ใกล้บรรลุข้อตกลงร่างกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งรวมถึงท่าเรือ สะพาน และสนามบิน หากผ่าน สหรัฐฯ อาจต้องการการสนับสนุนจากผู้ผลิตเหล็กจากต่างประเทศมากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการเหล็กของพวกเขา การนำเข้าจากเกาหลีใต้แต่ละระดับสูงสุดรายเดือนในรอบ 5 ปีที่ 307,000 ตันในเดือนมิถุนายน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ประเทศอื่น ๆ เช่น บราซิล พร้อมด้วยเกาหลีใต้ ได้รับประโยชน์จากการจัดเก็บภาษีนำเข้าเหล็กและอูมิเนียมของสหภาพยุโรปในปัจจุบัน ซึ่งกำหนดใช้ตั้งแต่ปี 2561 ในขณะที่เดียวกัน การผลิตเหล็กของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 44 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าในเดือนมิถุนายนรวมเป็น 7.1 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 26 กรกฎาคม 2564)