



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสามปี 2564



“

Next summer, on current trends, more than half the world will remain unvaccinated. We simply aren't getting doses out to the people who need them. Poor countries, which have injected just 2% of their adults, are being denied vaccines, while rich countries that have already fully immunized more than 60% of their citizens continue to monopolize access to doses. Thousands will die this month and for the foreseeable future, not because there are too few vaccines being produced but because they are being hoarded in the places that need them least. Our collective failure to turn the scientific success of the vaccines themselves into actual protection for all, and to avoid dividing the world into vaccine haves and have-nots, is a moral catastrophe. If the world were a state, we might well call it a failed one.

Gordon Brown

The Guardian, 9 September 2021

”

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสามปี 2564 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสามปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 45.40 ล้านดอลลาร์ โดยเพิ่มขึ้นจาก 26.23 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสองปี 2564 เกือบ 2 เท่า รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสามปี 2564 อยู่ที่ 24,722 เหรียญสหรัฐ โดยเพิ่มขึ้นอย่างมากจากจำนวน 17,841 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 และสูงกว่าไตรมาสสามของปี 2563 ที่ 8,786 เหรียญสหรัฐเกือบ 3 เท่า บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวดเก้าเดือนของปี 2564 เป็นกำไรที่สูงที่สุดนับจากปี 2551 ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,136 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และสูงกว่าตัวเลขในไตรมาสสามของปี 2563 ซึ่งอยู่ที่ 4,617 เหรียญสหรัฐ สาเหตุหลักมาจากการหยุดชะงักสำหรับการผลิตเปลี่ยนลูกเรือซึ่งเป็นผลมาจาก Covid-19 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 57.35 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 35.28 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสองปี 2564 และเพิ่มขึ้น 5.16 เท่าจาก 11.12 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสามของปี 2563 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.96 บาทต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 3 ปี 2564
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,013	45,000	50,336
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	8,786	17,841	24,722
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนด์ไชล์)	8,826	15,753	22,230
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	8,435	18,366	24,459
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	9,085	22,211	30,934
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)	8,741	20,175	27,506
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,617	5,043	5,136
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	11.12	35.28	57.35
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(1.10)	24.70	46.51
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.71)	26.23	45.40

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 3 ปี 2564
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	(0.02)	0.50	0.99
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.01)	0.53	0.96

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 1,501.26 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 826.31 ล้านบาทในไตรมาสสองปี 2564 และขาดทุนสุทธิรวม 22.11 ล้านบาทในไตรมาสสามปี 2563 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในไตรมาสสามปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 47 และ ร้อยละ 198 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 และไตรมาสสามปี 2563 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นจาก 17,841 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 และ 8,786 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2563 เป็น 24,722 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2564 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวสูงขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ในไตรมาสสามปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 และ ร้อยละ 21 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 และไตรมาสสามปี 2563 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ / ค่าอะไหล่และค่าใช้จ่ายลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดต่าง ๆ ในสถานการณ์ Covid-19 ที่เพิ่มสูงขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสามปี 2564 เพิ่มขึ้น 5.77 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 โดยสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ และเพิ่มขึ้น 93.11 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2563 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสามปี 2564 เพิ่มขึ้น 3.56 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 เนื่องมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ และลดลง 32.94 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2563 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและหนี้คงเหลือที่ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในไตรมาสสามปี 2564 ลดลง 27.78 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 และเพิ่มขึ้น 11.85 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2563 โดยสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

- ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์สำหรับไตรมาสสามปี 2564 จำนวน 61.37 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการปิดสัญญาเพียงครั้งเดียวของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด

สำหรับงวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 2,702.70 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 1,322.28 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงสำหรับงวด 9 เดือน มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 138 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 7,765 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 เป็น 18,286 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวสูงขึ้น กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 36 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ซึ่งเป็นจำนวนเดียวกับงวดเก้าเดือนแรกของปีที่แล้ว
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 4,584 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 เป็น 5,038 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้ สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดต่าง ๆ ในสถานการณ์ Covid-19 และค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ /ค่าอะไหล่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้นจำนวน 141.52 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 ลดลง 137.50 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและหนี้คงเหลือที่ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เพิ่มขึ้น 168.79 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเคลื่อนไหวของค่าเงินที่เอื้ออำนวยให้มูลค่าที่เทียบเท่าเงินสดดอลลาร์สหรัฐของหนี้สกุลเงินบาทลดลง
- ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 69.66 ล้านบาท สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 โดยสาเหตุหลักมาจากการปิดสัญญาเพียงครั้งเดียวของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด

การไถ่ถอนหุ้นกู้สองรุ่นของบริษัทฯ ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน สำหรับหุ้นกู้รุ่น PSL206A และ หุ้นกู้รุ่น PSL211A

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะแจ้งให้ทราบว่าบริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งหมดก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน โดยหุ้นกู้รุ่น PSL206A ได้ถูกไถ่ถอนทั้งหมดเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 และ หุ้นกู้รุ่น PSL211A ได้ถูกไถ่ถอนทั้งหมดเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2564

เหตุการณ์เรือชนวนิ นารี

ในวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พีริเซียส วิตซ์ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชนวนิ นารี (“เรือ”) ได้เข้าทำสัญญาเช่ารายเที่ยวสำหรับการขนส่งน้ำตาลปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตุส ประเทศบราซิล ไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย โดยเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2564 ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าลงเรือในเมืองซังตุส ประเทศบราซิล มีการพบยาเสพติดภายในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือ หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียดซึ่งพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทฯ เกี่ยวข้องหรือให้การช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติด เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้โดยไม่มีการตั้งข้อหาเกี่ยวกับลูกเรือของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือแต่อย่างใด เมื่อเรือเดินทางมาถึง ณ ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าในเมืองลากอสประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ เรือจึงได้เริ่มทำการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 มีการพบสารเสพติดในระหว่างสินค้าของเรือ คดีนี้ยังอยู่ระหว่างการสอบสวนโดยหน่วยงานของประเทศไนจีเรีย จนถึงตอนนี้ ยังไม่มีการตั้งข้อหาใด ๆ กับลูกเรือของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทฯ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 รายเป็นระยะเวลา 14 วัน ในวันเดียวกันนั้น บริษัทฯ ได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากผู้รับสินค้า ขณะนี้บริษัทฯ กำลังดำเนินการร่วมกับทนายความของบริษัทฯ เพื่อแก้ต่างในข้อเรียกร้องนี้

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกฎหมายและขอประณามการกระทำใด ๆ อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างร้ายแรง รวมถึงการลักลอบค้ายาเสพติด บริษัทฯ ขอยืนยันว่าบริษัทฯ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในลักษณะใด ๆ กับการกระทำผิดกฎหมายดังกล่าว และได้ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการสอบสวนของหน่วยงานเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่ผ่านมาเป็นเวลา 32 ปี ไม่เคยปรากฏเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ หรือลูกเรือของบริษัทฯ มีส่วนเกี่ยวข้องกับการลักลอบขนยาเสพติด ตลอดหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้มีการเดินเรือไปยังท่าเรือในประเทศไนจีเรียหลายครั้งแต่ไม่เคยประสบกับเหตุการณ์ดังกล่าวมาก่อน อย่างไรก็ตาม หลังจากเหตุการณ์ในครั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขั้นตอนการปฏิบัติงานมาตรฐานของบริษัทฯ ให้มีความแข็งแกร่งมากขึ้นเพื่อป้องกันเหตุการณ์ดังกล่าวในอนาคต

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ในปีปัจจุบันและในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 15.3 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 164.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	2,261	2,286	1,825	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17%	17%	14%	14%	14%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	16,459	18,762	15,316	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	37.21	42.89	27.95	28.03	27.95

*จำนวนวันรวมสัญญาเช่าเรือแบบอัตราคงที่จำนวน 5 ลำและสัญญาเช่าเรือแบบอัตราผันแปรจำนวน 2 ลำ

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบผันแปรประมาณการจากอัตราค่าระวางเรือในเดือนตุลาคม 2564 รวมกับรายได้ที่เกิดขึ้นแล้วจริง

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การแบ่งส่วนตลาด

ไตรมาสสามของปี 2564 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,788 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 32,194 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 22,230 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 30.9 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 3,115 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 34,269 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัตรามาแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 27,506 เหรียญสหรัฐและน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 19.7 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

ชนิดของเรือ	อัตราค่าเช่าเรือของดัชนีโดยเฉลี่ยในไตรมาสสามในอัตราเหรียญสหรัฐ (A)	อัตราค่าเช่าเรือของ ทีเอสแอล โดยเฉลี่ยในไตรมาสสามในอัตราเหรียญสหรัฐ (B)	ความแตกต่างของเรือของ ทีเอสแอล จากเรือในดัชนีในอัตราหน่วยร้อยละ (C)	ส่วนต่างของเรือที่ทำสัญญาเช่าเรือในวันแรกเทียบกับค่าเฉลี่ยของไตรมาสสาม (D)	อัตราของเรือที่มีการเช่าเหมาลำระยะยาวของ ทีเอสแอล ในอัตราร้อยละ (E)	$\{A*(C+D+E)\} = (F)$ ในอัตราเหรียญสหรัฐ	อัตราค่าเช่าเรือที่แท้จริงของ ทีเอสแอล ในหน่วยเหรียญสหรัฐ (B+F)	ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของ ทีเอสแอล เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีในอัตราร้อยละ
เรือขนาดแอสดีไซส์	32,194	22,230	25%	13.4%	12.41%	16,347	38,577	+19.8%
เรือขนาดซูปราแมกซ์	34,269	27,506	10%	5.7%	3.58%	6,598	34,104	-0.5%

เหตุผลสามประการซึ่งส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีคือ ประการแรก เรือของบริษัทฯ มีขนาด “แตกต่าง” จากเรือที่ใช้คำนวณดัชนี หากเปรียบเทียบอย่างแท้จริงแล้ว เรือขนาดแอสดีไซส์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 10 ประการที่สอง เรือขนาดแอสดีไซส์ของบริษัทฯ 5 ลำ จากกองเรือขนาดแอสดีไซส์ทั้งหมด 19 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 17,013 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ 1 ลำ จากกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ทั้งหมด 17 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 13,421 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวทั้งสองนั้นน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีในไตรมาสสาม (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 32,194 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 34,269 เหรียญสหรัฐ) และประการสุดท้าย หากบริษัทฯ เห็นว่าตลาดปรับตัวสูงขึ้นในช่วงไตรมาสสาม หากคุณทำสัญญาเช่าเรือทั้งหมดในกองเรือในวันแรกของไตรมาสสามที่อัตราค่าเช่าเรือในระดับของดัชนี (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 27,890 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 32,324 เหรียญสหรัฐ) นอกเหนือไปจากที่เรือของบริษัทฯ ไม่ใช่เรือขนาดเดียวกับดัชนีแล้ว อัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวนั้นยังคงน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 13.4 สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ และร้อยละ 5.7 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ หากบริษัทฯ นำปัจจัยสามประการดังกล่าวมาคำนวณผลประกอบการของบริษัทฯ จะเห็นว่า บริษัทฯ ทำรายได้ดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ร้อยละ 19.8 และน้อยกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 0.5 ดังที่ได้แสดงในตารางข้างต้น

วัน SET Opportunity Day (การนำเสนอข้อมูลแก่นักลงทุนรายไตรมาส) จะมีขึ้นในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2564 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสาม ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสองเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2564 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์ / ผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 232 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 78 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 310 ราย

การรีไซเคิลเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลมีระดับค่าที่ประมาณ 4.94 ล้านตันใน ไตรมาสสามรวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 11.16 ล้านตันในไตรมาสสามของปี 2563 กองเรือโลก ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2564 มีปริมาณ 66.68 ล้านตัน (ปริมาณ 35.82 ล้านตัน ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณ 30.86 ล้านตัน ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือ ร้อยละ 7.15 (ร้อยละ 10.91 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 5.1 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า ณ สิ้นไตรมาสสามปี 2564 รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 6.31 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2567 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2564 (ร้อยละ 4.89 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 7.08 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น การรีไซเคิลอาจดีขึ้นในช่วงปี 2566 เนื่องจากจำนวนเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีในกองเรือโลก และแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ EEXI และ CII ที่มีต่อเรือเก่าเหล่านี้

Evergrande และความเกี่ยวข้อง

วิกฤตหนี้ในลาตินอเมริกาที่เกิดขึ้นในปี 2525 มีประเทศที่เกี่ยวข้องรวม 19 ประเทศ และมีมูลค่า 327 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อถึงเวลาที่วิกฤตนี้ถูกควบคุมได้ในปี 2532 หนี้ทั้งหมดก็เพิ่มขึ้นเป็น 414 พันล้านเหรียญสหรัฐ สถานการณ์ของ Evergrande ซึ่งมีหนี้ค้างชำระมากกว่า 300 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งเกิดจากนิติบุคคลเพียงองค์กรเดียว เมื่อนำสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบกับวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นกับประเทศในแถบลาตินอเมริกา 19 ประเทศในช่วงปี 2523 จะเห็นว่าหากไม่เป็นเพราะมูลค่าของเงินที่ลดลงอย่างมากนับตั้งแต่ปี 2523 ก็อาจเป็นเพราะบริษัทสามารถก่อหนี้ได้ง่ายขึ้นอย่างมาก ไม่มีเหตุผลอื่นใดที่จะอธิบายถึงสถานการณ์หนี้ของ Evergrande ได้อีก หน่วยงานกำกับดูแลของจีนได้ให้ Evergrande ขายหุ้นร้อยละ 20 ที่มีอยู่ในธนาคาร Shengjing ในราคา 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อพยายามยับยั้งผลกระทบทางการเงิน ทั้งนี้ Evergrande ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และคงจะเร็วเกินไปและเป็นเพียงแค่การคาดเดาที่จะสรุปในขณะนี้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะได้รับการแก้ไขอย่างไรในที่สุดและถือเป็นการเก็งกำไร แต่หาก Evergrande ล่มสลายและไม่ได้รับการปรับโครงสร้างใหม่ จะเกิดอะไรขึ้น? ผู้ถือหุ้น/ผู้ที่เข้าหนี้จะถูกกำจัดออกไปตัวตนของผู้ถือหุ้น/ผู้ที่เข้าหนี้ดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดทิศทางของความช่วยเหลือที่รัฐบาลจีนจะมอบให้พวกเขา ความเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์เช่นเดียวกันกับผู้สร้างหนี้รายอื่นจะเพิ่มขึ้นอย่างมากและอาจนำไปสู่ความเสี่ยงในลักษณะลูกโซ่ต่อระบบการเงินทั้งหมด ในการปรับโครงสร้างใหม่หรือการล่มสลาย สินทรัพย์ของ Evergrande จะถูกขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาด โดยผู้ซื้อจะรับช่วงการถือครองของตน โดยมีส่วนลดเพื่ออาคารที่สร้างค้างไว้ให้แล้วเสร็จและขายออกไปในราคาที่ต่ำกว่า และได้รับผลกำไรที่สมเหตุสมผล การทำเช่นนี้จะเป็นสถานการณ์ซึ่งได้รับประโยชน์กันทั้งสองฝ่ายเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ผู้ซื้อที่อยู่อาศัยจะได้รับทรัพย์สินในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนเดิม โดยที่ผู้ที่เป็นเจ้าหนี้หนี้/ผู้ถือหุ้นต้องเผชิญกับความเจ็บปวด

ลองสวมบทบาทของรัฐบาลจีนสักครู่แล้วถามตัวเองว่าคุณจะปล่อยให้เกิดสิ่งเลวร้ายกับเศรษฐกิจของประเทศเพราะ Evergrande หรือไม่? รัฐบาลจีนเคยทำเช่นนั้นในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาหรือไม่? เราอ่านข่าวมาโดยตลอดว่าเงินกำลังจะล่มสลาย ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ในรายงานข่าวของสื่อกระแสหลักฝั่งตะวันตก แต่ดังที่มาร์ก ทเวน ได้มีการเห็นบนแนมอันเลื่องลือไว้ว่า ข่าวลือเรื่องการล่มสลายทางเศรษฐกิจของจีนนั้นเกินจริงไปมาก! ต้องบอกว่า Modern Land, Fantasia Holdings, Sinic Holdings และ China Properties บริษัท พรีเมียม ชิฟิง จำกัด (มหาชน)

Group เป็นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์อีกสี่รายที่คิดนัดชำระหนี้สำหรับภาระผูกพันทางการเงินของบริษัท ทางการเงินได้ขอให้มหาเศรษฐีเจ้าของ Evergrande ใช้ความมั่งคั่งส่วนตัวมหาศาลของเขาเพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่บริษัทที่ล้มเหลวของเขา

เราจะเห็นว่าสถานการณ์ของ Evergrande นั้นก็คล้ายๆกัน นี่เป็นคำถามที่เกิดขึ้นเพียงไม่กี่สัปดาห์และคำตอบก็จะชัดเจนในอีกไม่กี่สัปดาห์เช่นกัน สิ่งที่ชัดเจนคือ Evergrande ส่งผลกระทบต่อตลาดการเงินมากกว่าการส่งผลกระทบต่อตลาดทางกายภาพ พันธบัตรของ Evergrande คิดเป็นร้อยละ 16 ของตลาดพันธบัตรที่ให้ผลตอบแทนสูงในสกุลเงินเหรียญสหรัฐซึ่งออกโดยบริษัทสัญชาติจีน อย่างไรก็ตาม บริษัทมีส่วนแบ่งในตลาดอสังหาริมทรัพย์ของจีนเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น พลเมืองจีนในชนบทประมาณ 20 ล้านคนจะยังคงย้ายไปยังเมืองต่าง ๆ ในแต่ละปี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพยายามในการพลิกโฉมเมืองเพื่อให้มีความเจริญของรัฐบาล และความต้องการที่อยู่อาศัยจะยังคงแข็งแกร่ง ด้วยเหตุผลนี้ บริษัทฯ ยังคงมีมุมมองเชิงบวกเกี่ยวกับแนวโน้มระยะยาวของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในจีนรวมถึงอุปสงค์ของวัตถุดิบในระยะยาว

สามภาวะที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออกของประเทศจีน

มีประเด็นขัดแย้งสามประการที่หน่วยงานกำกับดูแลของจีนต้องเผชิญ กล่าวคือ สภาวะด้านศีลธรรม ความเสี่ยงในลักษณะลูกโซ่ และอัตราการเติบโตของ GDP เป็นไปในระดับสูงซึ่งที่คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า สิ่งแรกที่ได้ผ่านไปแล้วคือการกำหนดอัตราการเติบโตที่สูงไว้ล่วงหน้า การเติบโตของ GDP ถูกลดระดับลงสู่ระดับที่สมจริงยิ่งขึ้น วิธีใหม่ในการระบุอัตราการเติบโตของ GDP คือ “ประมาณนั้น” ดังนั้นจึงไม่มี “เป้าหมายที่ยาก” ที่จะต้องบรรลุ ตามมาด้วยสภาวะด้านศีลธรรมที่ต้องแก้ไข หลายอย่างได้ถูกดำเนินการแก้ไขไปแล้วเนื่องจากการปราบปรามการทุจริตและการสมรู้ร่วมคิดที่รุนแรง อย่างไรก็ตาม ยังมีอีกมากที่ต้องดำเนินการ และนี่คือจุดที่ยาก หากจีนจัดการสภาวะด้านศีลธรรมได้อย่างเด็ดขาด จีนจะประสบความสำเร็จในระยะยาว แต่จะมีความวุ่นวายและความเจ็บปวดในระยะสั้น หากจีนจัดการสภาวะด้านศีลธรรมได้ไม่เด็ดขาดเท่าที่ควร จีนจะไม่ประสบความสำเร็จในระยะยาวและไม่ได้รับการบรรเทาทุกข์ในระยะสั้น เนื่องจากวิกฤตอย่างใดอย่างหนึ่งจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องดังเช่นกรณีของ Evergrande ดังนั้นรัฐบาลจีนจึงต้อง “จัดการสภาวะด้านศีลธรรมอย่างเด็ดขาด” ให้ถูกต้อง สุดท้ายนี้ ความเสี่ยงในลักษณะลูกโซ่ เป็นสิ่งที่จัดการได้ง่ายกว่าด้านอื่นมากเนื่องจากเครื่องมือทางการเงินและเศรษฐกิจและการเงินต่าง ๆ นั้นมีอยู่ในกล่องเครื่องมือของรัฐบาล จนถึงตอนนี้ ประวัติของจีนในการทำสิ่งต่าง ๆ ให้ถูกต้องนั้นน่าประทับใจยิ่งกว่าสิ่งใด ๆ ที่เราเคยเห็นในโลก “เสรี”/ทุนนิยม

ไฟฟ้าดับในจีน

นโยบายด้านสภาพอากาศที่ทะเยอทะยานของจีนได้บังคับให้หน่วยงานท้องถิ่นต้องจัดสรรพลังงานในช่วงขาดแคลน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการตัดไฟในหลากหลายพื้นที่เมื่อเร็ว ๆ นี้ โรงไฟฟ้าถ่านหินของจีนใช้กำลังการผลิตน้อยกว่าร้อยละ 50 ของกำลังการผลิตที่สามารถผลิตได้ เนื่องจากทุกหน่วยผลิตมีราคาถ่านหิน 1,000/1,500 หยวนต่อตัน ส่งผลให้ขาดทุนเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาขายคงที่ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้วยภาวะร้อนจัดและหนาวจัดในจีนทำให้เกิดความต้องการพลังงานเพิ่มขึ้น การขาดน้ำฝนในประเทศจีนส่งผลกระทบต่อไฟฟ้าพลังน้ำ วันที่ไม่มีลมพัดส่งผลกระทบต่อพลังงานลม และทั้งสองมีส่วนทำให้เกิดการขาดแคลนแหล่งพลังงานหมุนเวียน ความขัดแย้งทางภูมิศาสตร์การเมือง กล่าวคือการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย ส่งผลให้เกิดการ

หยุดชะงักและเพิ่มความต้องการในแง่ต้นทุน จากสถานการณ์ไฟฟ้าดับในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หากจีนไม่เพิ่มการผลิตและนำเข้าถ่านหิน ปัญหาการขาดแคลนพลังงานที่มีอยู่ยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น ประชากรจีนที่ได้รับผลกระทบจะไม่พอใจอย่างมากเมื่อฤดูหนาวกำลังดำเนินไปและความหนาวเย็นเริ่มกัดกินและสิ่งหนึ่งที่รัฐบาลจีนไม่ต้องการเหนือสิ่งอื่นใดคือการปฏิวัติขนาดย่อม ดังนั้นนโยบายทางการเมืองอันชาญฉลาดจึงชี้ให้เห็นว่าหน่วยงานกำกับดูแลของจีนจะผลิตถ่านหินมากขึ้นและอนุญาตให้นำเข้าได้มากขึ้น สิ่งนี้อยู่ในความสนใจทางเศรษฐกิจของรัฐบาลจีนในการที่จะนำเข้าถ่านหิน เนื่องจากทั้งการเมืองและเศรษฐศาสตร์เป็นประเด็นสำคัญอันส่งผลให้จีนต้องเร่งนำเข้าถ่านหิน จึงมีแนวโน้มว่าการนำเข้าถ่านหินจะเกิดขึ้น ราคาถ่านหินน้ำมัน และก๊าซทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลกกำลังดำเนินการในระดับที่สูงขึ้น อุปสงค์ด้านวัตถุดิบในการผลิตพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นนั้นไม่สามารถคาดการณ์ได้แม้กระทั่งเมื่อ 6 เดือนก่อนหน้า การขาดแคลนวัตถุดิบที่ “ก่อให้เกิดมลพิษ” เป็นผลโดยตรงจากเจ้าของสินทรัพย์ดังกล่าวที่หยุดลงทุนในการจัดหาอุปทานเพิ่มเติมเนื่องจากถูกมองว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สกปรก และธนาคารและผู้ถือหุ้นของพวกเขาไม่เต็มใจที่จะให้ทุนสนับสนุนการเติบโตดังกล่าว ส่งผลให้วัตถุดิบที่ “ก่อมลพิษ” ดังกล่าวมีราคาสูงขึ้น อีกทั้งการขาดแคลนก๊าซและราคาที่สูงส่งผลให้อุปสงค์ถ่านหินเพิ่มขึ้นในหลายประเทศ ดังนั้น นักวิเคราะห์จึงอ้างว่า ความต้องการในการขนส่งถ่านหินจะเพิ่มขึ้นตามสถานการณ์ในขณะนี้และในปีหน้า ความต้องการที่เพิ่มขึ้นนี้จะยาวนานเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ รวมถึงความพร้อมและราคาของแหล่งพลังงานสะอาดที่แข่งขันกัน และราคาก๊าซ

แถลงการณ์ทางการเมืองและเป็นมิตรสิ่งแวดล้อม

รัฐบาลออกแถลงการณ์ที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ที่ไม่ได้กลายเป็นจริง เพราะเหตุใด? คำตอบนั้นชัดเจน ปัจจัยทางเศรษฐกิจนั้นสำคัญกว่าความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทุกครั้ง ในกรณีของสหภาพยุโรป/เยอรมนีที่เปลี่ยนไปใช้ถ่านหินเพื่อผลิตไฟฟ้า ในทำนองเดียวกัน จีนได้ออกแถลงการณ์มากมายเกี่ยวกับการลดการผลิตเหล็ก (โดยไม่ระบุทิศทางของการลดลง) อันส่งผลให้ราคาแร่เหล็กทรุดตัวลง แต่ราคาถ่านหินโค้กซึ่งเป็นส่วนประกอบหลักในการผลิตเหล็กกลับเพิ่มขึ้น จนถึงขณะนี้ การผลิตเหล็กในจีนเพิ่งจะลดลงในไตรมาสสามเท่านั้น ตัวเลขการผลิตภายในสิ้นปี 2564 จะเป็นเครื่องบ่งชี้ว่าการลดการผลิตเหล็กในจีนนั้นเป็นเรื่องจริงหรือไม่ หรือเพียงแค่ออกแถลงการณ์เพื่อลดต้นทุนวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกินไป จีนยังกังวลเกี่ยวกับการว่างงานและจะทำทุกวิถีทางเพื่อให้แน่ใจว่ามีการจ้างงานเต็มที่ ซึ่งรวมถึงการเพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลังเพื่อหลีกเลี่ยงการว่างงานและการจลาจลบนท้องถนน ข่าวดีก็คือ สิ่งทีกล่าวมาทั้งหมดข้างต้นบ่งชี้ว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจกำลังเพิ่มขึ้นและไม่ลดลงด้วยอุปสงค์ในแง่ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงเป็นผลดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

อุปต่อเรือและความสามารถในการทำกำไร

อุปต่อเรือต้องการต่อเรือที่ทำให้พวกเขามีอัตรากำไรที่มากที่สุด ตามที่คุณควรคาดหวังจากธุรกิจใดๆ ก็ตาม เรือที่ทำกำไรได้มากที่สุดในการต่อเรือมักจะเป็นเรือที่ใหญ่ที่สุดเสมอ และอัตรากำไรต่ำสุดมาจากเรือที่เล็กที่สุด อุปต่อเรือชอบที่จะต่อเรือขนส่งก๊าซ/เรือขนส่งคอนเทนเนอร์ ตามมาด้วยด้วยเรือขนส่งน้ำมัน ต่อด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองให้อัตรากำไรต่ำที่สุด ในขณะที่เรือชนิดอื่นมีอัตรากำไรในระดับเท่ากัน เรือแห่งอนาคตซึ่งมีแนวโน้มว่าจะเป็นเครื่องยนต์ที่ใช้แอมโมเนียจะทำให้บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อู่ต่อเรือมีอัตรากำไรเพิ่มขึ้นซึ่งมากกว่าอัตรากำไรในการต่อเรือที่มีเครื่องยนตสันดาปภายใน (IC) แต่ลำดับความชอบในการต่อเรือแต่ละประเภทของอู่ต่อเรือจะไม่เปลี่ยนแปลง บริษัท Maersk กำลังต่อเรือที่มีเครื่องยนตที่ใช้เมทานอล ซึ่งเป็นการหยุดยั้งการจัดการในช่วงเปลี่ยนผ่าน ก่อนที่จะหันไปใช้เรือที่มีเครื่องยนตที่ใช้แอมโมเนีย เมทานอลเป็นโมเลกุลที่มีคาร์บอนเป็นส่วนประกอบ ดังนั้นเมทานอลจะมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 9 ในทางกลับกัน แอมโมเนียมีโมเลกุลคาร์บอนเป็นศูนย์ จึงเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดที่สุด และจะมีคุณสมบัติเป็นเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessel (ZEV) เรือเหล่านี้คือสิ่งที่อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลกำลังมุ่งหน้าไป การแข่งขันเพื่อพัฒนา ZEV ได้เริ่มขึ้นแล้ว และเรือที่มีเครื่องยนตที่ใช้แอมโมเนียลำแรกควรได้ลอสลายในปี 2567 / ปี 2568 เนื่องจากเรือเหล่านี้อยู่ระหว่างการพัฒนา/ต่อเรือ เรือที่มีเครื่องยนตที่ใช้แอมโมเนียลำแรกคือเรือบรรทุกน้ำมัน ตามด้วยเรือขนส่งก๊าซ และเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ และลำดับสุดท้ายคือกลุ่มเรือที่นำส่งสารอย่างเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง และการเป็นลำดับสุดท้ายที่เข้าร่วมการแข่งขันครั้งนี้ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องเลวร้ายและมีเหตุผลทางเศรษฐกิจมากมาย กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะไม่ถูกลงโทษในกรณีที่มีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับการออกแบบ หรือกฎระเบียบที่ควบคุมเรือดังกล่าว หรืออุบัติเหตุ (แอมโมเนียเป็นพิษสูงต่อมนุษย์) หรือลูกค้าไม่ต้องการจ่ายค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อต่อเรือดังกล่าวโดยเสนอราคาเดียวกันกับเรือที่มีเครื่องยนตสันดาปภายใน เมื่อเรือรุ่นทดลองเริ่มใช้ดำเนินการ ในทางเทคนิคและเชิงเศรษฐกิจ และการออกแบบกลายเป็นเรื่องธรรมดาเพียงพอ อู่ต่อเรือจะสามารถเสนอราคาที่จะทำให้เรือ “แห่งอนาคต” ดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ นั่นคือเวลาที่ ทีเอสแอล จะพิจารณาการลงทุนในเทคโนโลยีเรือดังกล่าว โดยคาดว่าน่าจะเกิดขึ้นในปี 2573 ประมาณ 5 ปีหลังจากที่อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลได้รับเรือเครื่องยนตแอมโมเนียรุ่นทดลองครั้งแรก จนกว่าจะถึงตอนนั้น บริษัทฯ จะติดตามการพัฒนาทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นผู้ลงนามในผู้ก่อตั้งกลุ่ม “Getting to Zero Coalition” แต่รอจนกว่าเรือจะมีราคาที่สามารถใช้งานได้เชิงพาณิชย์พร้อมวันส่งมอบที่เร็วที่สุดที่จะพร้อมให้บริการจากอู่ต่อเรือ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้า

ฤดูฝนของบราซิลปีนี้เป็นปี 2563 - ปี 2564 (ไตรมาสสี่ ถึง ไตรมาสแรก) มีเรือมากกว่า 200 ลำ ติดอยู่ในความแออัดที่ท่าเรือเพื่อการเก็บเกี่ยวเมล็ดพืชและขนส่งมายังท่าเรือเพื่อนำส่งสินค้าขึ้นเรือ หากฤดูฝนของบราซิลในปีหน้า 2564 - ปี 2565 (ไตรมาสสี่ ถึง ไตรมาสแรก) เป็นดังเช่นที่เคยประสบมาในปี 2563 - ปี 2564 เราก็คงไม่คาดหวังอะไรที่แตกต่าง พายุไต้ฝุ่นล่าสุดที่พัดถล่มจีนได้เพิ่มความแออัดที่ท่าเรือของจีน ในไม่ช้าฤดูพายุไซโคลนของออสเตรเลียจะเริ่มก่อให้เกิดการหยุดชะงัก การปิดท่าเรือ ความล่าช้า ความแออัดที่ท่าเรือ ความเสียหายของท่าเรืออันเกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ ความเสียหายของรางรถไฟ เหมืองถุบน้ำท่วม เส้นทางรถไฟถุบน้ำท่วม ทั้งหมดเป็นเรื่องที่ร้ายสำหรับการขนส่งทางทะเล เมื่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศไม่มีสัญญาณว่าจะดีขึ้น เราจะต้องเรียนรู้ที่จะอยู่กับการหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ “ความปกติใหม่” (New Normal) โดยทั่วไป การหยุดชะงักใด ๆ นั้นดีเสมอสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจากทำให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพและลดอุปทานของเรือที่มีประสิทธิภาพ

คำสั่งต่อเรือในปริมาณเดทเวทตันในเก้าเดือนแรกของปี 2564 เปรียบเทียบกับ เก้าเดือนแรกของปี 2562 และ เก้าเดือนแรกของปี 2563

ปี	ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI	การเปลี่ยนแปลงเงิน	การเปลี่ยนแปลง	ปริมาณล้านเดทเวทตัน	การเปลี่ยนแปลง	การเปลี่ยนแปลง	ปริมาณล้านเดทเวทตันของเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ	การเปลี่ยนแปลง	การเปลี่ยนแปลง	ปริมาณล้านเดทเวทตันของเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ	การเปลี่ยนแปลง	การเปลี่ยนแปลง
		ปี 2564	ในปี 2564		ในปี 2564			ในปี 2564			ปี 2564	
2562	1285	-	-	20.96	-	-	4.92	-	-	16.04	-	-
2563	971	-	-	13.07	-	-	7.04	-	-	6.03	-	-
2564	2,764	+185%	+115%	27.11	+107%	+29%	5.22	-26%	+6%	21.89	+263%	+36%

ข้อมูลจาก Clarkson วันที่ 18 ตุลาคม 2564

เหตุผลสี่ประการว่าเหตุใดคำสั่งต่อเรือใหม่จึงถูกจำกัดในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2564

- เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไนจะระวางค้ำมาเป็นเวลา 12 ปี จึงไม่มีเงินลงทุนสำหรับสั่งต่อเรือใหม่
- มีการสั่งต่อเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือขนส่งก๊าซจำนวนมากกับอู่ต่อเรือและด้วยเหตุนี้คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไน “ถูกเลื่อนออกไป” และสามารถรับมอบเรือใหม่โดยเร็วที่สุดได้ภายในปี 2567 หรือปี 2568 เท่านั้น
- อู่ต่อเรือจำนวน 89 แห่งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไนรวมทั้งสิ้น 433 ลำในปี 2563 โดยมีคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าเพียง 572 ลำนับจากครั้งหลังของปี 2564 จนถึงปี 2568 เปรียบเทียบกับอู่ต่อเรือจำนวน 261 แห่งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และมีการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไนรวมทั้งสิ้น 1,569 ลำในปี 2554!
- กฎหมายในปัจจุบันและกฎระเบียบที่คาดว่าจะออกมาใหม่จะช่วยเร่ง “การปลดระวาง” ของเรือที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในซึ่งใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงโดยจะมีการปลดระวางก่อนสิ้นสุดอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจของเรือเหล่านั้น

ปัญหาด้านอุปทานเรือ

ในอดีต อุปทานส่วนเกินคือสิ่งที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไน เจ้าของเรือเป็นศัตรูตัวฉกาจของตนเอง โดยมักจะฆ่าตัวตายโดยการสั่งเรือจำนวนมากเกินไปเมื่ออัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ครั้งนี้จะแตกต่างกันไปสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประทศบรูไน เป็นครั้งแรกในช่วงเวลาที่สามารถจดจำได้โดยคนที่ยังมีชีวิตอยู่ เมื่ออัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้น แต่คำสั่งซื้อเรือใหม่ยังไม่ตอบสนองในทางที่บ่าคั่งค้างเช่นในช่วงการเฟื่องฟูของการขนส่งทางทะเลในอดีต คำสั่งต่อเรือในปริมาณเดทเวทตันของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ในช่วง 9 เดือนของปี 2564 ลดลงร้อยละ 26 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 และ ปี 2562 ตามลำดับ ในทางกลับกัน ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่เมื่อต้นปี 2552 ซึ่งเป็นช่วงท้ายของช่วงเวลาที่อัตราค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงครั้งล่าสุด มีปริมาณคำสั่งต่อเรืออยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ร้อยละ 78.14 ของปริมาณบริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กองเรือเทกองที่มีอยู่ในขณะนั้น ทว่าคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าในปัจจุบัน ณ สิ้นไตรมาสสามปี 2564 นั้นมีเพียงร้อยละ 6.31 ของกองเรือในปัจจุบัน ซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 25 ปี นอกจากนี้ เรือเก่าที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ณ สิ้นไตรมาสสามมีปริมาณร้อยละ 7.15 ของกองเรือโลก ดังนั้นการเติบโตสุทธิของอุปทานเรือจะดีตัวในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า เทียบกับอุปสงค์ที่ขับเคลื่อนโดยเม็ดเงินมูลค่า 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ บวกกับการกระตุ้นทางเศรษฐกิจและการคลังที่โลกได้โยนให้กับปัญหา Covid-19 การเปลี่ยนจากการขนส่งโดยคอนเทนเนอร์มาเป็นการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเล็ก หลักการของบริษัท โตโยต้าแบบ “ทันเวลาพอดี” (Just in Time) ถูกแทนที่ด้วยหลักการ “เผื่อกรณี” (Just in Case) องค์กรต่าง ๆ มีสินค้าคงคลังมากขึ้น รัฐบาลกำลังสร้างสินค้าคงคลังสำรองที่ครอบคลุมถึงพลังงาน อาหาร วัตถุดิบสำคัญอื่น ๆ ในขณะที่ผลักดันโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีความล่าช้าเป็นเวลานานและการปรับปรุงใหม่ การปะทะกันของอุปทานเรือที่มีข้อจำกัดและอุปสงค์ของเรือที่เพิ่มขึ้นประกอบขึ้นเป็นส่วนผสมของเหตุการณ์อันสมบูรณ์แบบที่สามารถทำให้ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ระดับสูงสุดในปัจจุบันหรือสูงกว่าในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า トラบเทท์ที่อุปทานของเรือในปัจจุบันและรูปแบบอุปสงค์ของเรือยังคงเป็นเช่นนี้ ราวกับเป็นสถานการณ์ที่รอการเกิดขึ้น ดัชนี BDI และที่ระดับ 5,650 จุด สูงสุดในรอบ 13 ปี เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2564!

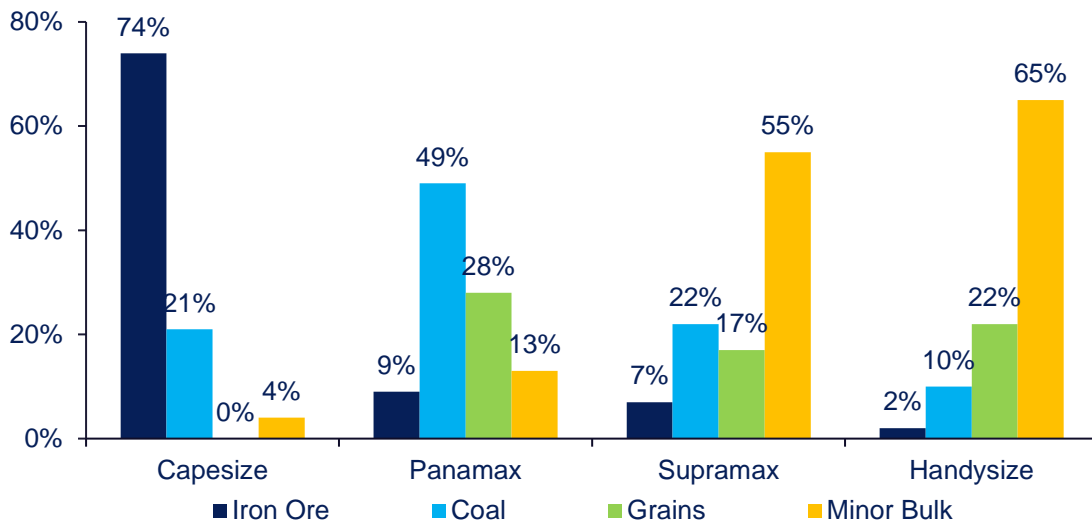
คุณประเมินอัตราค่าระวางในอนาคตอย่างไร?

บริษัทฯ ไม่ได้ใช้ระดับดัชนีเพียงอย่างเดียวเพื่อประเมินอนาคต สิ่งที่บริษัทฯ พิจารณาคืออัตราค่าระวางที่ถูกค้าของบริษัทฯ ยินดีจ่ายให้แก่บริษัทฯ ในขณะนี้ จากนั้นเปรียบเทียบกับระดับดัชนีปัจจุบันเพื่อดูว่าบริษัทฯ ควรกังวลหรือเพิ่มอัตราค่าระวางให้สูงขึ้นสำหรับอัตราค่าระวางในอนาคตอันใกล้หรือไม่ การพิจารณานี้ทำให้บริษัทฯ ทราบว่าลูกค้าของบริษัทฯ คิดอย่างไร หากอัตราค่าระวางที่บริษัทฯ เสนอในปัจจุบันอยู่ที่ระดับดัชนีหรือต่ำกว่าระดับดัชนี บริษัทฯ ก็ทราบว่ามีโอกาสที่อัตราค่าระวางในอนาคตอันใกล้จะอ่อนตัวกว่าอัตราค่าระวางในปัจจุบัน หากพวกเขายินดีจ่ายให้บริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเช่าเหมาลำระยะสั้นระหว่าง 3 เดือน ถึง 5 เดือน ที่ระดับที่เท่ากับหรือสูงกว่าระดับดัชนีรายวันในปัจจุบัน บริษัทฯ ก็ทราบว่าอัตราค่าระวางมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไปอย่างไม่ลดละในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า

ส่วนแบ่งของสินค้าที่ขนส่งโดยกลุ่มเรือที่แตกต่างกันในภาคส่วนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

สินค้า	เรือขนาดแคปไซส์	เรือขนาดปานแมกซ์	เรือขนาดซูปราแมกซ์	เรือขนาดเอนด์ไซด์
แร่เหล็ก	74%	9%	7%	2%
ถ่านหิน	21%	49%	22%	10%
เมล็ดพืช	0%	28%	17%	22%
สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย	4%	13%	55%	65%

ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 5 ตุลาคม 2564



ประเภทของสินค้าที่ขนส่งโดยกลุ่มเรือที่แตกต่างกันในภาคส่วนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ภาพการนำเสนอด้านบนแสดงประเภทของสินค้าที่แต่ละกลุ่มเรือในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ทำการขนส่ง

เนื่องจากเรือขนาดแคปไซส์มีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวอย่างมากจากปริมาณแร่เหล็กที่บรรทุก จึงเป็นเรื่องธรรมดาที่เรือเหล่านี้จะต้องเผชิญกับอัตราค่าระวางที่พุ่งสูงขึ้นและต่ำลงอย่างมากทั้งในขาขึ้นและขาลง หากปริมาณแร่เหล็กที่ขนส่งมีการเปลี่ยนแปลง อัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์แต่ละระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 86,953 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 6 ตุลาคม และตกลงมาอยู่ที่ 37,669 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 28 ตุลาคม การเพิ่มขึ้นอย่างมากและการลดลงในอัตราสูงที่ตามมาเป็นผลมาจากการขนส่งแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นในเดือนกันยายน ตามมาด้วยการชะลอตัวในเดือนตุลาคม การค้าถ่านหินไม่สามารถช่วยเหลือเรือขนาดแคปไซส์ได้ เนื่องจากการขาดแคลนถ่านหิน แม้ว่าอุปสงค์ของถ่านหินจะยังคงสูงมาก จากนั้นมีความกังวลตามปกติเกี่ยวกับสภาพอากาศที่เปียกชื้นในบราซิลในไตรมาสสี่ที่ชะลอการขนส่งแร่เหล็ก และในไตรมาสแรก คุณจะพบกับฤดูพายุไซโคลนในออสเตรเลีย ตามมาด้วยการชะลอตัวของการขนส่งอันเนื่องมาจากเทศกาลตรุษจีน อย่างไรก็ตาม ความแออัดที่ท่าเรือจะช่วยบรรเทาอัตราค่าระวางที่ลดลง และหากอุปสงค์เริ่มเพิ่มขึ้น ก็จะไม่ต้องใช้เวลามากในการขยับอัตราค่าระวางในกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์ให้สูงขึ้นสู่อัตราที่เคยพบในจุดสูงสุดของวัฏจักร (“Super Cycle”) ครั้งก่อนหน้า

สาเหตุที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกทุกสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยหรือเมล็ดพืชขนาดเล็กได้ เป็นเพราะสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย/เมล็ดพืชเหล่านี้ได้รับความเสียหายเมื่อบรรทุกด้วยเรือขนาดแคปไซส์/เรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือท่าเรือของผู้ขนส่งและผู้รับไม่สามารถรองรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่/เรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกได้ หรือไม่มีอุปกรณ์บนฝั่งในการขนถ่ายสินค้าลงเรือ / ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือดังกล่าว หรือผู้ขาย/ผู้ซื้อไม่ต้องการซื้อขายในปริมาณมากในล็อตเดียว แต่ต้องการกระจายการซื้อขายออกไปเป็นช่วงระยะเวลาที่ยาวนานขึ้น หรือเงินทุนจากธนาคารมีจำนวนไม่มากพอที่จะรับสินค้าจำนวนมากในครั้งเดียว และอื่น ๆ นั่นคือเหตุผลที่ทุกภาคส่วนสินค้าแห่งเทกองยังคงขนส่งสินค้าในกลุ่มที่ได้ทำการขนส่งตามปกติ โดยไม่เปลี่ยนไปขนส่งสินค้ากลุ่มอื่นซึ่งไม่เคยทำการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ณ เส้นแบ่งชนิดของสินค้าที่ขนส่งระหว่างกลุ่มเรือขนาดต่าง ๆ ภายในภาคส่วนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง พบว่ามีกรรูกลับไปขนส่งสินค้าที่โดยปกติขนส่งด้วยกลุ่มเรือขนาดอื่นเกิดขึ้นแต่สิ่งเหล่านั้นเกิดขึ้นอย่างไม่มีสาระสำคัญเลย

ข้อแตกต่างระหว่างจุดสูงสุดของวัฏจักรรอบปี 2546/2552 และปัจจุบัน

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 (31 ตุลาคม)
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	33,762**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	27,166**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	26,817**
เรือขนาดแฮนด์ไซส์	18,753^^	8,789***	25,121**
อุปทานฟิ้นล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.2%	+4.6% (+5.2% DNB)^
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	จีนเข้าสู่ องค์การการค้าโลกใน ปี 2544	578 ฟิ้นล้านเหรียญสหรัฐ (2552)	578 ฟิ้นล้านเหรียญสหรัฐ (กลางปี 2563) (ส่วนอื่นของโลกมากกว่า 20 ล้าน ฟิน์ล้านเหรียญสหรัฐ)
สัดส่วนปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี	+36.02%	+26.23%	+7.03%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.25%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.4% (+1.5% DNB)^

หมายเหตุ: *ดัชนี BCI 172K (ATC), ดัชนี BPI 74K (ATC), ดัชนี BSI 52K (6TC), ดัชนี BHSI 28K (6TC).

**ดัชนี BCI 180K (5TC), ดัชนี BPI 82K (5TC), ดัชนี BSI 58K (10TC), ดัชนี BHSI 38K (7TC)

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^^อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เดทเวทตัน โดยอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีที่สำหรับเรือขนาด 52,000 เดทเวทตัน ใช้สำหรับปีที่ไม่มีดัชนี BHSI (2546-2549) หรือ ไม่มีดัชนี BSI (2546 - 2548).

^ประมาณการจาก Clarksons และ DNB Markets.

- เรือเก่าที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า ณ สิ้นเก้าเดือนแรกของปี 2564 มีปริมาณร้อยละ 7.15 ของกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- สัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ สิ้นเก้าเดือนแรกของปี 2564 มีปริมาณร้อยละ 6.31 ของกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- การรีไซเคิลเรือมีปริมาณทั้งสิ้น 11.16 ล้านเดทเวทตันในเก้าเดือนแรกของปี 2563 และมีการรีไซเคิลเรือปริมาณทั้งสิ้น 4.94 ล้านเดทเวทตันในเก้าเดือนแรกของปี 2564 ลดลงร้อยละ 56
- มีการรีไซเคิลเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือปริมาณ 2.31 ล้านเดทเวทตันในเก้าเดือนแรกของปี 2563 และมีการรีไซเคิลเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือปริมาณ 1.39 ล้านเดทเวทตันในเก้าเดือนแรกของปี 2564 ลดลงร้อยละ 40

จุดสูงสุดของวัฏจักร (“Super Cycle”) รอบปี 2546 - ปี 2552

- จีนเข้าสู่ องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ในปี 2544 และในไม่ช้าก็กลายเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก ราคาสินค้าโภคภัณฑ์เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 320
- อัตราการเติบโตของ GDP ของจีนเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงเวลานี้!
- อัตราการเติบโตของการนำเข้าของจีนนั้นสูงมากสำหรับวัตถุดิบและมีการส่งออกสินค้าสำเร็จรูปจำนวนมาก
- บริษัทต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการจัดส่งแบบ “ทันเวลาพอดี” (JIT) เท่านั้น ซึ่งช่วยลดต้นทุนสินค้าคงคลัง
- คู่ต่อเรือจำนวน 261 แห่งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของรวมทั้งสิ้นจำนวน 1,569 ลำในปี 2554
- ยอดคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าในปริมาณร้อยละของกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2546 และต้นปี 2552 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10.88 เป็นสถิติสูงสุดที่ร้อยละ 78.14!

ปัจจุบัน

- ท่ามกลางการระบาดใหญ่ ซึ่งคาดว่าจะระบอบอยู่ประมาณสองสามปี ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 98!
- มาตรการการรับมือที่เกี่ยวข้องกับโรคระบาด การปิดท่าเรือ การเดินทางที่ยาวนานขึ้น ระยะเวลาที่ต้องรอ ณ ท่าเรือ ความล่าช้าในการผลัดเปลี่ยนลูกเรือ จะทำให้อุปทานของเรือลดลง
- กฎระเบียบ EEXI และ CII มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 และจะลดอุปทานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเนื่องจากการบังคับให้เรือลดความเร็วในการแล่นเรือลง
- แม้จะมีอัตราค่าระวางที่แข็งแกร่ง นักวิเคราะห์ทุกคนต่างก็ค้นหาเหตุผลว่าตลาดจะเป็นไปในทิศทางใด
- คู่ต่อเรือ 89 แห่งในประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 433 ลำในปี 2563 โดยมีคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าเพียง 572 ลำ นับจากครั้งแรกของปี 2564 ถึงปี 2568
- ยอดคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าในปริมาณร้อยละของกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2553 และปี 2563 ลดลงจากร้อยละ 65.6 เหลือเพียงร้อยละ 10.6 ณ ต้นปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 7.0 และภายในสิ้นไตรมาสสามของปี 2564 ลดลงเหลือร้อยละ 6.31!
- อัตราการเติบโตของ GDP ของจีนชะลอตัวลงเหลือประมาณร้อยละ 6 และจะยังคงชะลอตัวต่อไป
- การนำเข้าของจีนสูญเสียอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว ไม่มีการเพิ่มขึ้น และอาจลดลงในอนาคต
- ข้อควรระวังในวันนี้ตรงกันข้ามกับทัศนคติที่ว่า “ดวงอาทิตย์ไม่เคยหยุดส่องแสง” ในช่วงจุดสูงสุดของวัฏจักรข้อควรระวังนี้จะช่วยขยายระยะเวลาช่วงจุดสูงสุดของวัฏจักรในรอบปัจจุบัน
- จนถึงไตรมาสสามของปี 2564 อัตราค่าระวางมีอัตราแข็งแกร่งที่สุดเมื่อเทียบกับอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา!
- บริษัทต่าง ๆ ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับหลักการ “เพื่อกรณี” (Just in case)
- รัฐบาลต่าง ๆ กำลังพยายามสร้างห่วงโซ่อุปทาน วัตถุดิบ และสินค้าคงคลังด้านอาหาร เพื่อที่จะสามารถรับมือกับโรคระบาดได้
- รัฐบาลต่าง ๆ กำลังเพิ่มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการปรับปรุงใหม่

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โปรดอ่านบทความชื่อ: วิกฤตการณ์การขนส่งที่บ่าคั้ง อธิบายโดย **Andy Serwer** กับ **Max Zahn**, จาก **Yahoo Finance** โดยคลิกที่ลิงก์ บทความนี้จะป็นวิธีที่ดีในการเริ่มอ่านส่วนที่เหลือของหัวข้อนี้
- ข้อมูลที่น่าสนใจจากกระดานสนทนาเรื่องเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง – โด่คลื่นที่ใหญ่กว่านี้อีกนานไหม? ข้อมูลจาก Arctic Securities, Oslo วันที่ 22 กันยายน 2564
 - ในจุดสูงสุดของวัฏจักรรอบที่ผ่านมา มูลค่าสินทรัพย์และราคาหุ้นมีมูลค่าเพิ่มขึ้นก่อนกระแสนเงินสด จุดสูงสุดของวัฏจักรครั้งนี้กลายเป็นราคาหุ้นและกระแสนเงินสดที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นและมูลค่าทรัพย์สินยังคงกำลังเพิ่มตาม
 - กลุ่มเรือขนาดเล็กซึ่งเป็นตัวแทนของสถานะของ GDP โลกได้เป็นผู้นำในจุดสูงสุดของวัฏจักรรอบนี้ซึ่งบ่งชี้ถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ประสานกันทั้งโลก ไม่ใช่แค่ในประเทศจีนเท่านั้น
 - การเติบโตของการขนส่งถ่านหิน เมื่อพิจารณาถึงความต้องการในปัจจุบันสำหรับพลังงาน “สีเขียว/สะอาด” ทั่วโลกนั้นน่าประหลาดใจ การทะเลาะวิวาททางภูมิศาสตร์การเมืองระหว่างจีนและออสเตรเลียได้เพิ่มปริมาณการขนส่งในแง่ตันไมล์ด้วยการขนส่งถ่านหินจากสหรัฐไปยังจีนเพื่อเป็นทางเลือกแทนที่ถ่านหินจากออสเตรเลีย
 - ความแออัดที่ทำให้เรือช่วยเพิ่มอัตราค่าระวางได้อย่างแน่นอน แต่อัตราค่าระวางสูงสุดของเรือขนาดแคปไซท์ (ณ ปลายเดือนกันยายน) ได้มาถึงในช่วงเวลาที่ระดับความแออัดที่ทำให้เรือสูงสุดลดลง
 - ความเร็วในการแล่นเรือเพิ่มขึ้นในช่วงปี 2564 ดังนั้น ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือโลก (อัตราส่วนระหว่างความแออัดที่ทำให้เรือเมื่อเทียบกับความเร็วที่เพิ่มขึ้น) ในปีนี้จึงต่ำกว่าปีที่แล้ว ซึ่งบ่งชี้ถึงความสมดุลพื้นฐานที่มั่นคงโดยมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน ซึ่งทำให้อัตราค่าระวางยังคงเพิ่มขึ้น
 - ตลาดแบชีพิกแฉ่งแกร่งกว่าตลาดแอดแลนติกอย่างมากในไตรมาสสองของปี 2564 ทำให้อัตราการขนส่งจากกลับ (back haul rates) สูงกว่าอัตราการขนส่งจากกลับในปี 2563 ในอัตรา 5 ถึง 7 เท่า
 - ในขณะที่ปี 2564 ดำเนินไป ตลาดขนส่งสินค้ากำลังเคลื่อนจากอุปสงค์ที่นำไปสู่การฟื้นตัวไปสู่อุปทานที่ถูกจำกัด ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าระวางสูงขึ้นในไตรมาสถีและในปี 2565 และปีถัด ๆ ไป
 - กฎเกณฑ์ใหม่จะลดประสิทธิภาพอุปทานเรือที่มีอยู่และช่วยรักษาอัตราค่าระวางที่ระดับสูงนี้ให้นานขึ้นนับตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป
 - หงส์ตัวอย่าง Evergrande จะส่งผลกระทบต่อด้านอุปสงค์และเพิ่มความผันผวน แต่เหตุการณ์นี้จะจำกัดการเติบโตในภาคอุปทานซึ่งจะช่วยรักษาอัตราค่าระวางให้อยู่ในระดับสูง
 - จากอุปทานของ Clarkson's GDP บวก ตลาดเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา ยกเว้นช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ดังนั้นวัฏจักรขาลงจึงเกิดจากการสั่งต่อเรืออย่างไม่มีข้อจำกัดซึ่งไม่พบเจอในช่วงจุดสูงสุดของวัฏจักรรอบนี้
 - ประเทศจีนผลิตเหล็กในปริมาณร้อยละ 50 ของการผลิตเหล็กของโลกและคาดว่าจะแสดงอัตราการเติบโตร้อยละ 3 ในปี 2564 แต่สมาคมเหล็กโลกคาดการณ์การเติบโตของการผลิตเหล็กโดยรวมที่การเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในปี 2564 ซึ่งหมายความว่าส่วนอื่นของโลกกำลังเติบโตอย่างมาก

- การเติบโตของโครงสร้างพื้นฐานจะอยู่ได้อีกนาน ยุโรปและสหรัฐอเมริกาไม่ได้เพิ่มหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในช่วง 60 กว่าปีที่ผ่านมา การเปลี่ยนไปใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น พลังงานลม นั้นเข้มข้นมากในอุตสาหกรรมซีเมนต์และเหล็กกล้า เช่นเดียวกับเทคโนโลยีพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมชนิดอื่น ๆ
- คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมากเกินไบนั้นส่วนใหญ่ได้ขาดหายไป เนื่องจากความสามารถในการต่อเรือของอุตสาหกรรมจำกัด ความแออัดในช่วงต้นเกิดจากการสั่งต่อเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมันและเรือขนส่งก๊าซ ราคาเรือต่อใหม่ที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก และกฎเกณฑ์ใหม่ที่จะทำให้เรือเครื่องยนต์สันดาปภายในลำสมัยก่อนสิ้นสุดอายุการใช้งาน
- กราฟการคาดการณ์ล่วงหน้าแสดงให้เห็นว่าอัตราค่าระวางในอนาคตจะต่ำกว่าอัตราค่าระวางในปัจจุบันอย่างมาก และแสดงอัตราค่าระวางที่ไม่เหมาะสม การเช่าเหมาลำระยะยาวในขณะนี้จะต้องมีส่วนลดอย่างมากจากอัตราค่าระวางรายวัน เมื่อตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้าเข้าสู่ภาวะปกติจนถึงภาวะที่ราคาในอนาคตของอัตราค่าระวางสูงกว่าอัตราค่าระวางในปัจจุบัน (Contango Mode) กล่าวคือเมื่อการเช่าเหมาลำระยะยาวกลายเป็นสิ่งที่น่าดึงดูดใจจนกว่าจะถึงเวลานั้นให้พิจารณาถึงสัญญาเช่าระยะสั้นเพื่อชดเชยอัตราค่าระวางในไตรมาสแรกที่คาดว่าจะลดลง
- เหมือนดังเช่นเคย ตลาดสินค้าแห่งแรกของจะมีปัญหาหากของจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน เมื่ออุปสงค์และอุปทานเข้าสู่จุดสมดุล การฟื้นตัวของตลาดนี้อาจมีลักษณะผันผวนอย่างมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยไม่ว่าในภาคอุปสงค์หรือภาคอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI และความสามารถในการทำกำไร
- เพื่อเป็นการเน้นย้ำข้อมูลข้างต้น เรือขนาดเฉไปไซส์ขยับจากอัตราค่าระวางระดับต่ำสุดที่ 10,304 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นระดับสูงสุดที่ 86,953 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 และขณะนี้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 28,014 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2564
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ (จนถึงสิ้นปี 2567) ต่อกองเรือ (ณ สิ้นสุดไตรมาสสามปี 2564) อยู่ที่ร้อยละ 6.31 (กลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือร้อยละ 4.9 และกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือร้อยละ 7.1) ซึ่งเป็นปริมาณที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2539!
- ข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการซื้อขายเรือมือสองเพิ่มขึ้นอย่างมาก แม้จะมีข้อจำกัดจาก Covid-19 การเพิ่มขึ้นนี้แสดงให้เห็นว่าความเชื่อมั่นในตลาดมีความแข็งแกร่งมาก และราคาเรือต่อใหม่นั้นสูงเกินไป และความกลัวด้านกฎเกณฑ์นั้นเป็นสิ่งที่ไม่จูงใจอย่างมากต่อการลงทุนในเรือต่อใหม่
- Covid-19 ยังคงเป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศตลอดจนเศรษฐกิจโลก หากภัยคุกคามนี้จัดการได้ด้วยวัคซีนและการรักษาบริษัทขนส่งต่าง ๆ ก็จะสามารถอยู่ในสถานะที่ดีในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า
- ตลาดทุนกำลังค่อย ๆ ฟื้นคลาญ บริษัทฯ คาดว่าตลาดตราสารหนี้/ตลาดทุนจะกลับมาเปิดทำการอีกครั้งในช่วงปี 2565
- การริเริ่มเรือได้หดตัวจากปริมาณ 11.16 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสสามของปี 2563 เหลือเพียง 4.94 ล้านเดทเวทตันในปี 2564 เนื่องจากตลาดอัตราค่าระวางมีระดับสูงอย่างน่าทึ่งในปีนี้ บริษัทฯ ไม่คาดหวังว่าการริเริ่มเรือในปริมาณเดท

เวทตันจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงปี 2565 อย่างไรก็ตาม ในปี 2566 จะเห็นการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของการรีไซเคิลเรือเนื่องจากแรงกดดันด้านกฎระเบียบจากกฎเกณฑ์ EEXI และ CII ที่มีต่อเรือรุ่นเก่า

- ในครึ่งหลังของปี 2564 เรือต่าง ๆ ได้มีความเร็วในการแล่นเรือเพิ่มขึ้น 2 นอตจากความเร็วในการแล่นเรือในปี 2563 เนื่องจากตลาดอัตราค่าระวางที่ค้ำอย่างมา การแล่นเรือด้วยความเร็วที่เพิ่มขึ้นได้เพิ่มอุปทานที่มีประสิทธิภาพประมาณร้อยละ 11 ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่าความแออัดที่ทำให้เรืออันเกิดจาก Covid-19 ในกลุ่มเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งมีความแออัดที่ทำให้เรืออย่างมาก มีปริมาณสูงกว่าอัตราเฉลี่ยของการขนส่งสินค้าในช่วง 7 วันในปี 2559 - ปี 2562 ร้อยละ 4.4 ส่งผลให้อุปทานที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นสุทธิประมาณร้อยละ 7
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า ซึ่งคิดเป็นปริมาณ 66.68 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 7.15 ของกองเรือที่มีอยู่ (ปริมาณ 35.82 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 10.91 ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณ 30.86 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 5.11 ในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ณ ต้นไตรมาสสี่ของปี 2564 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเหล่านี้จำเป็นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือและการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจากกฎเกณฑ์ EEXI และ CII ที่จะเริ่มใช้ในปี 2566
- ในปี 2566 ภาคอุปทานจะได้รับประโยชน์จากการที่เรือเก่าลดความเร็วในการแล่นเรือลง หรือ ได้รับประโยชน์จากการรีไซเคิลเรือเก่าปริมาณหนึ่งและการลดความเร็วในการแล่นเรือของเรือเก่าที่สมดุลกัน
- อีกวิธีในการดูแลแนวโน้มของตลาดคือการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าในปัจจุบันที่ปริมาณ 58.83 ล้านเดทเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2567) ณ สิ้นไตรมาสสามในปริมาณร้อยละ 6.31 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ สิ้นไตรมาสสาม จะเห็นว่าเป็นปริมาณที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2539!
- มุมมองของบริษัทฯ ต่อการเติบโตของอุปทาน อ้างอิงข้อมูลจาก Clarksons อัตราการเติบโตสุทธิของกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 3.19 (จาก 907 ล้านเดทเวทตัน เป็น 936 ล้านเดทเวทตัน) ภายในสิ้นปี 2564 และร้อยละ 1.65 (จาก 936 ล้านเดทเวทตัน เป็น 951 ล้านเดทเวทตัน) ภายในสิ้นปี 2565 หากคาดว่ามีความต้องการรีไซเคิล 8 ล้านเดทเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าร้อยละ 20 ต่อปี ในปี 2564 และปี 2565
- ทีเอสแอล ดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขนาดเล็กกว่า หมายความว่าอุปทานจะมีการเติบโตลดลงสุทธิร้อยละ 3.01 สำหรับปี 2564 และร้อยละ 1.75 ในปี 2565
- ดัชนี BDI เฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 1,739 จุด ในไตรมาสสองอยู่ที่ 2,793 จุด และในไตรมาสสามอยู่ที่ 3,732 จุด โดยเริ่มต้นปีที่ 1,374 จุด ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2564 ดัชนี BDI อยู่ที่ 2,718 จุด โดยแตะระดับสูงสุดที่ 5,650 จุด เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2564
- ตามข้อมูลของ Clarksons ปริมาณการขนส่งสินค้าแห้งเทกองในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 จนถึงสิ้นไตรมาสสามของปี 2564
- การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในเดือนกันยายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 ซึ่งมากกว่าเดือนสิงหาคม จากปริมาณ 28.1 ล้านตัน สู่วปริมาณ 32.9 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 76 หรือ 14.2 ล้านตันจากเดือนกันยายนของปี 2563

- เงินนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 843 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 2.96 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- เงินนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 231 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.77 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- เงินนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 74 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 0.7 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- เงินผลิตเหล็กในปริมาณ 804 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.63 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- เงินส่งออกเหล็กในปริมาณ 53 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.34 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- เงินนำเข้าเหล็กในปริมาณ 11 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 29 ในสามไตรมาสแรกของปี 2564 เมื่อเทียบกับสามไตรมาสแรกของปี 2563
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 50.4 ในเดือนกรกฎาคม ร้อยละ 50.1 ในเดือนสิงหาคม และร้อยละ 49.6 ในเดือนกันยายน รัฐบาลจีนกำลังดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจ
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสแรกอยู่ที่ร้อยละ 18.3 ไตรมาสสองอยู่ที่ร้อยละ 7.9 และไตรมาสสามอยู่ที่ร้อยละ 4.9 รัฐบาลจีนได้กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพิ่มความต้องการสินค้าแห่งเทกองอย่างแน่นนอน กองทุนการเงินระหว่างประเทศคาดว่า การเติบโตของ GDP ของจีนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ในปี 2564
- ในเดือนตุลาคม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับประมาณการ GDP โลกสำหรับปี 2564 ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 5.9 ในเดือนตุลาคม IMF ได้ประมาณการอัตราการเติบโตของ GDP ดังนี้ ประเทศออสเตรเลียร้อยละ 3.5 ประเทศแคนาดาร้อยละ 5.7 ประเทศจีนร้อยละ 8 ประเทศเดนมาร์กร้อยละ 3.8 ประเทศฝรั่งเศสร้อยละ 6.3 ประเทศเยอรมนีร้อยละ 3.1 ประเทศกรีซร้อยละ 6.5 ประเทศอินเดียร้อยละ 9.5 ประเทศอินโดนีเซียร้อยละ 3.2 ประเทศอิตาลีร้อยละ 5.8 ประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 2.4 ประเทศเนเธอร์แลนด์ร้อยละ 3.8 ประเทศนิวซีแลนด์ร้อยละ 5.1 ประเทศนอร์เวย์ร้อยละ 3 ประเทศซาอุดีอาระเบียร้อยละ 2.8 ประเทศเกาหลีใต้ร้อยละ 4.3 ประเทศสเปนร้อยละ 5.7 ประเทศสวีเดนร้อยละ 4 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ร้อยละ 3.7 ประเทศไต้หวันร้อยละ 5.9 ประเทศไทยร้อยละ 1 สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ร้อยละ 2.2 สหราชอาณาจักรร้อยละ 6.8 และสหรัฐอเมริการ้อยละ 6
- การส่งออกข้าวของอินเดียอาจสูงถึงร้อยละ 45 ของส่วนแบ่งตลาดโลกที่ปริมาณ 22 ล้านตันในปี 2564
- ธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยไม่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ได้กลับมาดำเนินการขนส่งด้วยเรือขนสินค้าแห่งเทกอง การขนส่งดังกล่าวนี้ช่วยให้เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขนาดเล็กมีปริมาณการบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้น
- หากการคาดการณ์ภาคอุปทานของบริษัทฯ เป็นไปตามคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.19 ปี 2564 จะเป็นปีที่ดีมากเมื่อพิจารณาจากอัตราการเติบโตของจีดีพีโลกที่ร้อยละ 5.9 ที่ระบุโดย IMF

- หากภาคอุปทานได้รับประโยชน์จากการรีไซเคิลเรือที่เก่าแก่ เจ้าของเรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมีการแล่นเรือด้วยความเร็วที่ลดลง และเรือที่ต้องจอดในอู่แห้งสำหรับเจ้าของเรือที่ต้องเข้ารับการสำรวจพิเศษสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ตลาดจะได้รับประโยชน์เพิ่มเติมจากปริมาณที่จำกัดของเรือที่มีอยู่ในภาคอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2564 อุปทานเรืออยู่ที่ 907 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 933 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2564 มีกำหนดการส่งมอบเรืออีกร้อยละ 0.84 (7.84 ล้านเดทเวทตัน) ภายในระยะเวลาที่เหลือของปี 2564 หากคำนวณอัตราการส่งมอบเรือลำช้าที่ร้อยละ 20 (อัตราการส่งมอบลำช้า ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 5) ของกำหนดการส่งมอบเรือข้างต้นและคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือในปริมาณ 8 ล้านเดทเวทตัน (ปริมาณการรีไซเคิลเรือ ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2564 อยู่ที่ 4.94 ล้านเดทเวทตัน) อัตราการขยายตัวของกองเรือสุทธิต่อไปจะอยู่ที่ร้อยละ 3.19 (เพิ่มจากปริมาณ 907 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 936 ล้านเดทเวทตัน โดยเพิ่มจากปริมาณ 322 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 330 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มจากปริมาณ 585 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 606 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2564 และร้อยละ 1.65 ภายในสิ้นปี 2565 (เพิ่มจากปริมาณ 936 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 951 ล้านเดทเวทตัน โดยเพิ่มจากปริมาณ 330 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 335 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มจากปริมาณ 606 ล้านเดทเวทตันเป็นปริมาณ 616 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) โดยใช้อัตราการส่งมอบเรือลำช้าและอัตราการรีไซเคิลเรือในปริมาณเทียบเท่ากับปี 2564 ความแออัดที่ท่าเรือ ความล่าช้าระหว่างท่าเรือขึ้นต่ำอันเนื่องมาจาก Covid-19 การแล่นเรือเปล่า และปัจจัยอื่น ๆ ช่วยส่งผลให้ปริมาณของภาคอุปทานถูกจำกัด

ความเร็วในการแล่นเรือ

อัตราการเช่าเหมาลำในครึ่งหลังของปี 2564 นั้นสูงมากจนทำให้เรือทุกลำแล่นด้วยความเร็วเต็มที่ ความเร็วที่เพิ่มขึ้น 1 นอตจะส่งผลให้อุปทานในแง่เดทเวทตันของเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.5 และเรือส่วนใหญ่ในปัจจุบันแล่นด้วยความเร็วที่มากกว่าในปี 2563 ถึง 2 นอต ข้อมูลจาก Clarksons Research เกี่ยวกับความแออัดที่ท่าเรือ ณ วันที่ 21 ตุลาคม 2564 อัตราเฉลี่ยของการขนส่งสินค้าในช่วง 7 วันในปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 6.3 ซึ่งมากกว่าอัตราเฉลี่ยของการขนส่งสินค้าในช่วง 7 วันในช่วงปี 2559 - ปี 2562 ซึ่งเป็นสถิติใหม่ โปรดทราบว่าข้อมูลความแออัดที่ท่าเรือทั้งหมดขึ้นอยู่กับปริมาณเรือ ณ ท่าเรือ ซึ่งเรือเหล่านั้นอาจอยู่ในท่าเรือด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น การขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ/การขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ การซ่อมแซม/การเข้าอู่แห้ง หรือรอท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ/ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ฯลฯ ไม่มีทางที่จะแยกแยะเหตุผลหนึ่งจากเหตุผลอื่น จากข้อมูลที่มีอยู่เพื่อพิจารณาว่าเรือลำหนึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความแออัดที่ท่าเรือหรือเป็นส่วนหนึ่งของเหตุผลอื่นในการเข้าเทียบท่าหรือไม่ การจำแนกประเภทแบบกว้าง ๆ ที่ Clarksons Research ใช้คืออัตราเฉลี่ยของการขนส่งสินค้าในช่วง 7 วัน ณ ท่าเรือในปี 2564 เปรียบเทียบกับอัตราเฉลี่ยของการขนส่งสินค้าในช่วง 7 วันในช่วงปี 2559 - ปี 2562 จะเป็นการวัดผลที่ดี และจากการเปรียบเทียบดังกล่าวพบว่าปริมาณเรือ ณ ท่าเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 ในปีนี้เมื่อเทียบกับปริมาณเรือที่ท่าเรือในช่วงปี 2559 - ปี 2562 นอกจากนี้ ระหว่างปี 2559 ถึง 2563 กองเรือโลกเติบโตขึ้นกว่าร้อยละ 13 ดังนั้น แม้ว่าสภาพอากาศในปัจจุบันและอนาคตทั้งหมด และความล่าช้าระหว่างท่าเรือขึ้นต่ำ

อันเนื่องมาจาก Covid-19 จะลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพ แต่ก็มีอุปทานเรือสุทธิที่เพิ่มขึ้นจริงซึ่งเป็นผลมาจากกองเรือโลกที่ใหญ่ขึ้น ความเร็วในการแล่นเรือที่เพิ่มขึ้น 2 นอตในปี 2564 เมื่อเทียบกับความเร็วของการแล่นเรือในปี 2563 อย่างไรก็ตาม อัตราการเช่าเหมาลำทำสถิติสูงสุดในรอบ 13 ปี ณ สิ้นไตรมาสสามในเรือกลุ่มของภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง! อัตราการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาอยู่ในระดับสูงในครึ่งหลังของปี 2564 เป็นผลมาจากปัจจัยพื้นฐานด้านอุปสงค์ที่แข็งแกร่งและไม่ใช่อะไรที่เกิดจาก“การลดอุปทานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากความแออัดที่ท่าเรือ” เพียงอย่างเดียว ตามที่คาดหัวข่าวต้องการให้คุณเชื่อ

มุมมองของบริษัทฯ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการขนส่งทางทะเล: The Economist ฉบับลงวันที่ 29 กันยายน 2564 ระบุว่า “ตามข้อมูลขององค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (UN’s Food and Agriculture Organization) กิจกรรมการเลี้ยงสัตว์เพื่อเอาน้ำ ไข่ และนม เป็นกระบวนการที่ต้องใช้ทรัพยากรมากที่สุดกิจกรรมหนึ่งในการเกษตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก” และ The Economist ฉบับลงวันที่ 5 ตุลาคม ถามคำถามที่ควรถามอย่างมากว่า หาก “เนื้อวัวปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อแคลอรีของอาหารมากกว่าเต้าหู้ถึง 31 เท่า และไฟฟ้าถ่านหินปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยพลังงานมากกว่าไฟฟ้าพลังน้ำถึง 24 เท่า เพราะเหตุใดเราจึงเลิกใช้ถ่านหินแต่ไม่เลิกผลิตเนื้อวัว? ([วิดีโอสั้นอันยอดเยี่ยมที่น่าจับตามอง](#) จาก The Economist) พวกเขาถามคำถามยากๆ เช่นนี้มีระยะหนึ่งแล้ว แต่มีใครฟังอยู่ไหม

หากมองถึงประวัติของสหภาพยุโรปและรัฐบาลอื่น ๆ ในโลก สหภาพยุโรปได้รวมการขนส่งทางทะเลไว้ในนโยบาย EU Emissions Trading Scheme (ETS) เพื่อลดต้นทุนบริษัทขนส่งทางทะเลให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ กฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้ถูกนำมาใช้สำหรับอุตสาหกรรมที่มีปริมาณการขนส่งมากกว่าร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดที่มีการขนส่งไปทั่วโลก และมีส่วนทำให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียงร้อยละ 2.4 เท่านั้น แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีปัญหาและให้การสนับสนุนมาตรการดังกล่าว บริษัทฯ รู้สึกตกใจที่สหภาพยุโรปไม่มีมาตรการ ETS ที่กีดกันอุตสาหกรรมปศุสัตว์ของพวกเขา สาเหตุของความผิดพลาดที่แปลกประหลาดนี้ก็คือการวิ่งเต้นทางการเมืองของกลุ่มปศุสัตว์จะส่งผลขั้ป้ได้แก่การเมืองคนใด ๆ ออกจากอำนาจหากนักการเมืองผู้นั้นหันมาให้ความสนใจที่บ่าบอเช่นนี้ เป็นอีกครั้งที่การเมืองสำคัญกว่าวิธีแก้ปัญหาที่สมเหตุสมผล และเศรษฐศาสตร์สำคัญกว่าการเมือง (การขนส่งทางทะเลเมื่อเทียบกับปศุสัตว์ ในแง่ของสาธารณูปโภคและก๊าซเรือนกระจกนั้นต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการผลิตก๊าซเรือนกระจกที่สูงมาก และมีสิ่งที่จะช่วยให้หลีกเลี่ยงผลลัพธ์ที่ไม่พึงประสงค์จากการกระทำของพวกเขา การห้ามผลิตไฟฟ้าถ่านหิน แม้ว่าความแตกต่างของปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตไฟฟ้าถ่านหินเมื่อเทียบกับการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำจะต่ำกว่าปริมาณความแตกต่างของก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตเนื้อวัวเมื่อเทียบกับการผลิตเต้าหู้)

การปรับสภาพเรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงให้กลายเป็นเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Zero Emission Vessels: ZEVs) นั้นแทบจะเป็นไปไม่ได้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากข้อจำกัดทางต้นทุนอีกทั้งระยะเวลาที่ต้องใช้ในการปรับสภาพดังกล่าว กฎเกณฑ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้มีการอธิบายไว้ในสองย่อหน้าถัดไป แนวทางของกฎเกณฑ์ในอนาคตอาจมีอะไรบางอย่างในแง่ของการเก็บภาษีคาร์บอน สิ่งเหล่านี้จะถูกกำหนดในการประชุมขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ครั้งปัจจุบันซึ่งกำหนดว่าจะมีการประชุมในเดือน

พฤศจิกายน 2564 ไม่นานหลังจากการประชุม COP26 ในการประชุม COP26 หากส่วนอื่นของโลกเริ่มสร้างแรงกดดันต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ จะทำให้นโยบายของ IMO แข็งแกร่งขึ้นเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านสภาพอากาศในการประชุมเดือนพฤศจิกายน นโยบายที่แข็งแกร่งขึ้นดังกล่าวจะทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ไม่ใช่เพียงแค่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2551 ภายในปี 2593 ซึ่งเป็นเป้าหมายด้านกฎระเบียบในปัจจุบันจาก IMO นอกจากนี้ยังจะช่วยให้ IMO วางภาระภาษีที่สูงสำหรับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทุก ๆ ต้นที่ปล่อยออกมาจากเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอยู่ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง + ภาษีจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับค่าใช้จ่ายของเรือซึ่งมีเครื่องยนต์ที่ใช้แอมโมเนียที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์

Energy Efficiency Existing Ship Index หรือ EEXI

- EEXI คืออะไร? EEXI เป็นดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการออกแบบของเรือและกำหนดให้เรือที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดต้องมีการปรับเพียงครั้งเดียว EEXI จะอธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการติดตั้งแหล่งพลังงานของเครื่องยนต์ ความสามารถในการขนส่ง และความเร็วของเรือ
- EEXI มีผลบังคับใช้เมื่อใด? EEXI มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566
- มีเรือกี่ลำในกองเรือโลกที่จะได้รับผลกระทบจาก EEXI? จำนวนเรือทั้งหมดไม่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม บทความในสื่อด้านการขนส่งทางทะเลระบุว่าเรือที่ได้รับผลกระทบอาจมีจำนวนระหว่างร้อยละ 70 ถึงร้อยละ 90 ของเรือขนส่งสินค้าแห่งกองเรือทั้งหมด
- EEXI จะส่งผลกระทบต่อกองเรือของ พีเอสแอล อย่างไร? ปริมาณระหว่างร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 60 ของกองเรือของเราจะไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ EEXI เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดกำลังเครื่องยนต์จะแตกต่างกันไปตั้งแต่ร้อยละ 25 ถึงร้อยละ 40 ในเรือแต่ละลำ และการลดความเร็วในการแล่นเรือลงจะแตกต่างกันระหว่าง 0.5 นอต ถึง 1.5 นอตสำหรับเรือแต่ละลำ
- พีเอสแอล จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเท่าใด? ค่าใช้จ่ายโดยประมาณทั้งหมดสำหรับกองเรือของพีเอสแอลจะต่ำกว่า 1.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (เรือที่เป็นไปตามข้อกำหนด EEXI จะมีค่าใช้จ่าย 6,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อลำ เรือที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด EEXI จะมีค่าใช้จ่าย 37,500 ดอลลาร์สหรัฐต่อลำ)
- การจัดหาเรือที่มีประสิทธิภาพหมายความว่าอย่างไร? การลดความเร็วทุกๆ 1.0 นอต เท่ากับการลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพลงร้อยละ 5.5 โดยสมมติว่าความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยก่อน EEXI เท่ากับ 11 นอต ความเร็วในการแล่นเรือหลัง EEXI บังคับใช้จะเท่ากับ 10 นอตและเรือแล่นเป็นเวลา 200 วันในแต่ละปี

Carbon Intensity Indicator หรือ CII

- CII คืออะไร? CII เป็นดัชนีวัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในการปล่อยมลพิษของเรือ กรอบการทำงานของ CII คือควบคุมปริมาณความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

(CO2) ในการดำเนินงานของเรือ (เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวของ “งานขนส่ง” หรือต่อระยะทางในการปฏิบัติงานในแต่ละปี) CII แสดงผลเป็นกรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ต่อตัน-ไมล์ของสินค้า เรือ จะได้รับการจัดอันดับประจำปีตั้งแต่ระดับ A ถึงระดับ E โดยการจัดอันดับจะเข้มงวดมากขึ้นจนถึงปี 2573

- CII มีผลบังคับใช้เมื่อใด? ข้อกำหนด CII จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566
- แนวทางของหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้เป็นอย่างไร? CII จะลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเรือทุกปี CII เป็นแนวทางแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยมีอัตราการลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปีต่อเนื้อที่ร้อยละ 2 ตั้งแต่ปี 2566 ถึงปี 2569 เมื่อเทียบกับอัตราอ้างอิงในปี 2562
- มีเรือที่ลำในกองเรือโลกที่จะได้รับผลกระทบจาก CII? จำนวนเรือทั้งหมดไม่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม เรือประมาณ 30,000 ลำ ซึ่งมีน้ำหนัก 5,000 กรอสตัน (ประมาณ 20,000 เดทเวทตัน) และเรือที่มีน้ำหนักมากกว่านั้น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวและจะต้องกำหนดการดำเนินงานประจำปีที่ทำเป็นของเรือเหล่านั้นให้เป็นไปตาม CII
- พีเอสแอล จะควบคุม CII ของกองเรืออย่างไร? CII อ้างอิงตามปริมาณการใช้เชื้อเพลิงโดยตรง ซึ่งได้รับอิทธิพลจากวิธีการทำงานของเรือโดยเฉพาะร่วมกับประสิทธิภาพทางเทคนิคและประเภทของเชื้อเพลิง พีเอสแอลจะควบคุม CII โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและทำให้มั่นใจว่าเรือของบริษัทฯ อยู่ในสภาพดี

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

เนื่องด้วยโควิด-19 สามารถเข้าถึงมาตรการควบคุม/ข้อกำหนดที่ชายแดนที่เข้มงวดที่สุดของจีน ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นเพียงสามประเทศที่มุ่งเข้าไปที่นโยบายปลอดโควิด บริษัทฯ ได้เผชิญกับการหยุดชะงัก ความล่าช้า ความแออัดที่ทำให้เรืออันเป็นส่วนหนึ่งของสถานการณ์ปกติที่ต้องเจอ ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์เลิกผ่อนนโยบายปลอดโควิด และกำลังเรียนรู้ที่จะอยู่ร่วมกับโรคระบาด ขณะที่จีนยังคงดำเนินนโยบายปลอดโควิด หาก Covid-19 ยังคงอยู่และเรายังไม่เห็นสัญญาณใด ๆ ที่บ่งบอกว่าโควิดจะหายไปเร็วๆ นี้ ดังนั้น ความล่าช้า การหยุดชะงัก ความแออัดที่ทำให้เรือ การปิดท่าเรือ การกักกัน และมาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่เราเห็นในปัจจุบันในปี 2564 จะยังคงเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

การส่งออกถ่านหินของสหรัฐฯ ไปยังจีนมีปริมาณประมาณ 5.0 ล้านตัน ในครั้งแรกของปี 2564 ซึ่งเพิ่มขึ้น 4.2 ล้านตันจากปริมาณ 0.8 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2562 และปริมาณ 0.8 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2563 ดังนั้นส่วนแบ่งทางการตลาดของการส่งออกถ่านหินของสหรัฐฯ ไปยังจีนจึงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.5 เป็นร้อยละ 13 ในขณะนี้ การส่งออกถ่านหินของสหรัฐฯ ได้รับผลประโยชน์อย่างชัดเจนจากความตึงเครียดทางการเมืองระหว่างจีนและออสเตรเลียเมื่อเร็วๆ นี้ โดยจีนกำลังมองหาแหล่งถ่านหินจากแหล่งอื่นนอกเหนือจากประเทศ “ทางใต้” ผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของสหรัฐฯ ได้แก่ อินเดีย (8.8 ล้านตัน) จีน (5.0 ล้านตัน) เนเธอร์แลนด์ (3.3 ล้านตัน) ญี่ปุ่น (3.3 ล้านตัน) บราซิล (3.2 ล้านตัน) และเกาหลีใต้ (2.5 ล้านตัน) ซึ่งรวมกันแล้วคิดเป็นร้อยละ 67 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด เมื่อแยกพิจารณาเฉพาะประเทศในเอเชีย เราพบว่าการส่งออกถ่านหินของสหรัฐฯ เติบโตขึ้นร้อยละ

19 ในครั้งแรกของปี 2564 เทียบกับครั้งแรกของปี 2562 และต่ำกว่าครั้งแรกของปี 2561 เพียงร้อยละ 4 เท่านั้น การส่งออกที่เพิ่มขึ้นไปยังเอเชียทำให้เกิดการขนส่งที่ไกลขึ้นในแง่ต้นทุน ซึ่งข้อมูลเชิงบวกสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 17 สิงหาคม 2564)

ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรคาดว่าจะอยู่ที่ 664.6 ล้านตันในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 จากปีก่อนหน้าและเป็นปีที่มีปริมาณการขนส่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ในปี 2568 เราคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการขนส่งทั้งหมด 765 ล้านตัน ในการขนส่งเมล็ดพืชมีอัตราการเติบโตต่อปีแบบทบต้นที่ร้อยละ 4.4 จากปี 2563 สาเหตุนี้อาจเกิดจากการหยุดชะงักอันเกิดจากสภาพอากาศที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาในอุปทาน มากกว่าการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อเกี่ยวเกี่ยวในอนาคต (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 26 สิงหาคม 2564)

เรายังคงมีมุมมองในเชิงบวกสำหรับอุปสงค์ แต่เหตุผลที่สำคัญที่สุดสำหรับมุมมองเชิงบวกอย่างต่อเนื่องของเราต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองคืออุปทาน คำสั่งต่อเรือใหม่ที่มีประมาณร้อยละ 6 นั้นต่ำเป็นประวัติการณ์ และการเติบโตของกองเรือ (ซึ่ง “มักจะ” เป็นสิ่งที่ทำลายวัฏจักรขาขึ้น) จะยังไม่เพิ่มขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า เราได้ประมาณการถึงอัตราค่าระวาง ประมาณการรายได้ และราคาเป้าหมาย และเราข้ายำแนะนำในการให้เข้าซื้อของเรา (ข้อมูลจาก Arctic Securities วันที่ 16 กันยายน 2564)

การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจากโควิด-19 ที่แข็งแกร่ง (ประมาณการ GDP: เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 ในปี 2564 เทียบกับการลดลงร้อยละ 3.2 ในปี 2563) ยังคงได้รับการสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั่วโลกมูลค่า 16 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ การเปิดตัววัคซีน และอุปสงค์ที่ “กักไว้” ท่ามกลางสถานการณ์เหล่านี้ การค้าทางทะเลโดยรวมได้กลับสู่ระดับก่อนเกิดการระบาด อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของแต่ละภาคส่วนนั้นแตกต่างกันออกไป กล่าวคือ การขนส่งคอนเทนเนอร์ ก๊าซ และสินค้าแห่งเทกองได้มองเห็นแนวโน้มที่แข็งแกร่งที่สุด ขณะที่ความเสี่ยงจากการระบาดของไวรัสโควิด-19 ยังคงอยู่ แนวโน้ม “ชะลอตัว” ในภาคอุตสาหกรรมของจีน ภาษีที่เพิ่มขึ้น แนวโน้มการค้าดูเหมือนจะดีในวงกว้าง การหยุดชะงักของโลจิสติกส์ระดับโลกและห่วงโซ่อุปทานเกิดอย่างแพร่หลาย ความแออัดที่ท่าเรือขณะนี้คาดว่าจะลดปริมาณเรือเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 3 จากปริมาณกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง อย่างน้อยในระยะสั้น “ความแออัดแบบคอขวด” ยังคงมีอยู่ แนวโน้มระยะสั้นยังคงมั่นคง การเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมในการใช้จ่ายของผู้บริโภค การบรรเทาความแออัด และเรือที่สั่งต่อใหม่ (จะมีการส่งมอบในปริมาณมากขึ้นนับจากปี 2566) อาจมีผลกับตลาด รายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ และการคาดการณ์อุปสงค์/อุปทานของเราเป็นไปในเชิงบวก แม้ว่าความแออัดที่ท่าเรือบางแห่งอาจผ่อนคลายลง การเติบโตของอุปทานยังคงต่ำกว่าแนวโน้ม: คำสั่งต่อเรือใหม่มีอย่างจำกัดและความสามารถในการรับคำสั่งต่อเรือของอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรม “ขนาดใหญ่” 111 อนุที่ดำเนินการอยู่เทียบกับจำนวน 320 อนุในช่วงสูงสุด) คำสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นด้วยคำสั่งซื้อเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่มีสถิติสูง (3.4 ล้าน TEU ทำให้คำสั่งต่อเรือมีปริมาณคิดเป็นร้อยละ 22 ของกองเรือทั้งหมด) ราคาเหล็กที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและความพร้อมใช้งานของท่าเทียบเรือที่ลดลงส่งผลให้เรือต่อใหม่มีราคาสูงขึ้น (จนถึงขณะนี้ในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2552) การส่งมอบเรือใหม่คาดว่าจะลดลงในปี 2565 ก่อนที่จะฟื้นตัวในปี 2566 การริเริ่มเรือถูกจำกัด: ราคาเศษเหล็กเพิ่มขึ้น (ขณะนี้อยู่ที่ 600 เหรียญสหรัฐต่อตันเพิ่มขึ้นจาก 400 เหรียญสหรัฐต่อตันเมื่อต้นปี) พบราคาสูงเป็นสถิติในตลาดการซื้อขายเรือ โดย ราคาซื้อขายเรือของกลุ่มเรือขนส่งสินค้า

บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

แห่งเทกอง เพิ่มขึ้นอย่างน่าประทับใจประมาณร้อยละ 70 นับตั้งแต่ต้นปี มาตรการ EEXI และ CII ของ IMO มีผลบังคับใช้ในปี 2566 (ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น: ความเร็วในการแล่นเรือ การปรับปรุงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น การรีไซเคิล) ในขณะที่การรวมการขนส่งทางทะเลใน Emissions Trading Scheme ของสหภาพยุโรปและแนวทาง “FuelEU maritime” ได้ก่อให้เกิดผลกระทบเช่นกัน การอภิปรายยังคงดำเนินต่อไปเกี่ยวกับนโยบายและเทคโนโลยีเพื่อขับเคลื่อนช่วงเปลี่ยนผ่านการใช้เชื้อเพลิงในระยะยาว ขณะที่การฟื้นตัวจากโควิด-19 ยังคงดำเนินต่อไป และการหยุดชะงักมีแนวโน้มที่จะต้องใช้เวลาในการคลี่คลาย ความเชื่อมั่นของตลาดยังคงเป็นบวก ในขณะที่ความเสี่ยงยังคงอยู่และความคืบหน้าอาจไม่เท่ากัน เศรษฐกิจที่ปรับตัวดีขึ้น ปริมาณคำสั่งต่อเรือที่จำกัด และ Green Transition ดูเหมือนจะเป็นแรงสนับสนุนในขณะนี้ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 24 กันยายน 2564)

กลุ่มสินค้าแห่งเทกองมีความก้าวหน้าอย่างมากในปีนี้ โดยข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่ารายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 25,510 เหรียญสหรัฐต่อวันนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 200 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าและสูงกว่าค่าเฉลี่ย 10 ปีร้อยละ 135 รายได้เพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งเป็นพิเศษเมื่อเร็ว ๆ นี้ โดยดัชนีอยู่ที่ 40,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 1 ตุลาคม ในขณะที่ “จุดสูงสุดของวัฏจักร” ในช่วงหลายปีนับจากปี 2543 นั้นไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนอย่างแน่นอน (รายได้เฉลี่ยมากกว่า 30,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในช่วงปี 2547 - ปี 2551) เป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะสังเกตว่าตั้งแต่ปี 2533 รายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้เกินระดับปัจจุบันเพียง 14 เดือนในปี 2550 - ปี 2551 การพัฒนาที่สำคัญนี้ได้รับแรงผลักดันจากปัจจัยหลายประการ นำโดยการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ฟื้นตัว ตัวบ่งชี้ปริมาณรายเดือนพบว่ามีการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้า ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม โดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ “อย่างมาก” ความแออัดของท่าเรือ (ประมาณการว่าจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 3 - ร้อยละ 4 ของปริมาณเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ถูกจำกัดอยู่ในขณะนี้) ได้เพิ่มเชื้อเพลิงให้กับกองไฟ ในขณะที่การหยุดชะงักของการขนส่งคอนเทนเนอร์ยังส่งเสริมต่อปริมาณการขนส่งของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยสินค้าจะถูก “นำออกจากคอนเทนเนอร์” และเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองบางส่วนถึงกับถูกทาบทามให้เปลี่ยนมาขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ ทั้งหมดนี้ขัดกับภาพลักษณ์ของอุปทานที่ดูเหมือนว่าจะ “จัดการได้” โดยมีการเติบโตของกองเรือที่ร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และคำสั่งต่อเรือใหม่มีเพียงร้อยละ 6 ของกำลังการผลิตซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 30 ปี กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดเล็กได้มีแนวโน้มอัตราค่าระวางที่น่าประทับใจมากขึ้นในปีนี้ เมื่อเทียบกับระดับอัตราค่าระวางเฉลี่ย 10 ปี อัตราค่าระวางเรือขนาดปานาแมกซ์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 138) อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 141) และอัตราค่าระวางเรือขนาดแอสดีไซส์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 154) ทั้ง 3 กลุ่มมีอัตราค่าระวางสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 115) นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน และอัตราค่าระวางเรือทุกประเภทนั้นมากกว่า 35,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ภายในวันที่ 1 ตุลาคม โดยอัตราค่าระวางที่สูงนี้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ปี 2551 ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งก่อนเกิดโควิด การค้าชายฝั่ง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม) เป็นหนึ่งในสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีปริมาณการขนส่งที่มีประสิทธิภาพดีที่สุดในปีนี้ ขณะที่การขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยได้ฟื้นตัวขึ้นอย่างมั่นคง และอุปสงค์ด้านหินของจีนก็ให้การสนับสนุนการฟื้นตัวนี้เช่นกัน ความเชื่อมั่นและปัจจัยพื้นฐานในระยะสั้นยังคงเป็นไปในเชิงบวก และในขณะนี้กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสามารถพลิกกลับไปกับช่วงเวลาอันรุ่งเรืองนี้ของภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 1 ตุลาคม 2564)

การเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งในตลาดสินค้าแห้งเทกองในช่วงไตรมาสสามส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นในรอบทศวรรษ เนื่องจากความแออัดที่เกิดจากมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ Covid-19 ที่เข้มงวดและความตึงตัวของอุปทานที่เกิดจากสภาพอากาศ ขณะที่อุปสงค์ยังคงแข็งแกร่ง ในขณะที่ตลาดเข้าสู่ไตรมาสสี่ซึ่งโดยปกติแล้วจะเป็นไตรมาสที่แข็งแกร่งที่สุดของปี นักวิเคราะห์คาดว่าปัจจัยพื้นฐานจะยังคงอยู่ในเกณฑ์ดี และอัตราค่าระวางสินค้าจะยังคงอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวนเช่นกัน เนื่องจากแผนการเดินทางของเรืออาจหยุดชะงักเนื่องจากมาตรการจัดการ Covid-19 ที่บังคับใช้ในท่าเรือต่าง ๆ แนวโน้มการเช่าเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพื่อขนย้ายคอนเทนเนอร์และสินค้าที่บรรจุในคอนเทนเนอร์ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา คาดว่าจะดำเนินต่อไปจนถึงปี 2565 (ข้อมูลจาก Platts วันที่ 5 ตุลาคม 2564)

รายงานรอบครึ่งปีของกองทุนการเงินระหว่างประเทศคาดการณ์การเติบโตทั่วโลกเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ลดลงปานกลางจากก่อนหน้านี้ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 IMF กล่าวว่าโดยภาพรวม อัตราการเติบโตมีการลดลงมากกว่าตัวเลขที่แสดงโดยตัวเลขที่ได้แสดงนั้นชี้ให้เห็นถึงการเติบโตที่แตกต่างกันอย่างมากในแต่ละประเทศ ความแตกต่างในการได้รับวัคซีนระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนายังคงเป็นปัญหา อัตราเงินเฟ้อของสินค้าโภคภัณฑ์ท่ามกลางการหยุดชะงักด้านอุปทานก็มีส่วนเช่นกัน ที่สำคัญคือ ความจริงแล้วอัตราการเติบโตที่ลดลงทั้งหมดนั้นเกิดขึ้นในประเทศสมาชิกขององค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ในขณะที่อัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 0.1 ในกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่มีการใช้พลังงานสูง ส่วนใหญ่การเติบโตที่ลดลงถูกชดเชยด้วยการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเติบโตในปีนี้ (ข้อมูลจาก Arctic Securities วันที่ 13 ตุลาคม 2564)

ในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2564 ดัชนีอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 30,122 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 156.3 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาดระวาง 82,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ 25,986 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 181.7 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ 25,441 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 246.9 จากปีก่อนหน้า) เรือขนาดแชนดี้ไซส์ (ขนาดระวาง 38,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ 23,752 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 240.9 จากปีก่อนหน้า) อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองในปี 2564 คาดว่าจะลดลงเหลือ 34.3 ล้านเดทเวทตันจากปริมาณ 47.5 ล้านเดทเวทตันในปี 2563 การปลดระวางเรือในปี 2564 คาดว่าจะลดลงเหลือ 8.64 ล้านเดทเวทตันจาก 12.9 ล้านเดทเวทตันในปี 2563 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือเทกองทั้งหมดที่มีขนาดระวางมากกว่า 20,000 เดทเวทตันคาดว่าจะชะลอตัวลง ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 และลดลงอย่างต่อเนื่องที่ประมาณร้อยละ 1 ในปี 2565 โดยอ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและการปลดระวางเรือ กองเรือขยายตัวสุทธิร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้าในปี 2563 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 จากปีก่อนหน้าเป็น 1,162.1 ล้านตัน ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 จากปีก่อนหน้าและปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 จากปีก่อนหน้าในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 ปริมาณการขนส่งถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 884.9 ล้านตัน ปริมาณการขนส่งถ่านหินจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากปีก่อนหน้า ปริมาณการขนส่งถ่านหินจากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 จากปีก่อนหน้า ปริมาณการขนส่งถ่านหินจากรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.8 จากปีก่อนหน้า และปริมาณการขนส่งถ่านหินจากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.3 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 15 ตุลาคม 2564)

CEO ของบริษัท Alvean Sugar SL ซึ่งเป็นผู้ค้ำน้ำตาลรายใหญ่ที่สุดของโลก กล่าวเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่าส่วนแบ่งทางการค้าของน้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ที่ดำเนินการขนส่งโดยเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ลดลงจากปริมาณการขนส่งในช่วงก่อนเกิดภาวะขาดแคลนร้อยละ 80 เป็นประมาณร้อยละ 60 ตามข้อมูลของ Clarksons การค้ำน้ำตาลทรายขาวในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2562 มีปริมาณ 26 ล้านตัน และขนส่งโดยเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ปริมาณ 108 ล้านตัน ตัวเลขของซีอีโอบ่งบอกว่าปริมาณน้ำตาลทรายขาวที่ขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าและมีส่วนทำให้ตลาดสินค้าเทกองในปัจจุบันมีความคับคั่งปรากฏการณ์นี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะกับการขนส่งน้ำตาลและเห็นได้ชัดสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์หลายชนิดซึ่งนิยมขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ซึ่งมีค่าขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ตัวอย่างเช่น ผู้ส่งออกข้าวในอินเดียต้องการใช้เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสำหรับการขนส่งข้าวซึ่งมีปริมาณเทียบเท่ากับ 10 คอนเทนเนอร์ การเปลี่ยนจากการขนส่งด้วยเรือขนส่งคอนเทนเนอร์มาเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเป็นที่ประจักษ์มาระยะหนึ่งแล้ว โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางรายอ้างว่ามีปริมาณมากถึงร้อยละ 10 ของปริมาณการขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ ในมุมมองของเรา การเปลี่ยนแปลงนี้สามารถอธิบายถึงความแข็งแกร่งของปริมาณการขนส่งที่มีอย่างสม่ำเสมอซึ่งได้เห็นในปี 2564 สำหรับกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดเล็ก (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 25 ตุลาคม 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ข้อมูลของเรือขนาดแสนดีไซส์ในช่วงสิบปีที่ผ่านมาที่ผ่านมานั้นแตกต่างจากของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มอื่น ๆ แม้ว่ากองเรือจะมีการเพิ่มขึ้นอย่างมาก (60 ล้านเดทเวทตัน) กองเรือได้ถูกปลดระวางในระดับสูงเช่นกัน (51 ล้านเดทเวทตัน) ส่งผลให้การเติบโตของกองเรือโดยรวมในกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีเพียงร้อยละ 0.9 และด้วยปริมาณการส่งมอบที่ลดลงในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การเติบโตจึงลดลงเหลือเพียงร้อยละ 0.7 การส่งมอบเรือใหม่ในกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์มีเพียง 76 ลำในปี 2562 และมีการส่งมอบจำนวน 68 ลำในปี 2563 เมื่อเทียบกับการส่งมอบจำนวน 121 ลำและ 138 ลำในปีเดียวกันสำหรับเรือในกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์ - เรือขนาดอัลตราแมกซ์ นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันมีการส่งมอบเรือขนาดแสนดีไซส์จำนวน 45 ลำ โดยเรือใหม่ส่วนใหญ่มีขนาดระวางอยู่ที่ 37,000 - 45,000 เดทเวทตัน โดยมีการปลดระวางเรือทั้งสิ้น 26 ลำแม้ว่าการปลดระวางเรือจะลดลงจนถึงจุดหนึ่งเนื่องจากการเพิ่มขึ้นในปริมาณเดทเวทตันที่มั่นคงเป็นพิเศษนี้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวกในปีนี้ โดยอาจเพิ่มขึ้นสูงถึงประมาณ 1.4 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งจะเท่ากับการเติบโตสุทธิประมาณร้อยละ 1.2 ต่อปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเปลี่ยนจากการขนส่งด้วยเรือขนส่งคอนเทนเนอร์มาเป็นการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจากการซื้อขายสินค้าแบบบรรจุและแบบแยกส่วน และคาดว่า การเติบโตของอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6 ในปี 2564 ซึ่งมีแนวโน้มว่าการเติบโตสุทธิที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยนี้ไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อปัจจัยพื้นฐานของเรือขนาดแสนดีไซส์ในปัจจุบันที่เป็นบวก ความจริงแล้วดัชนี BHSI กำลังยืนที่ระดับสูงสุดเป็นสถิติที่ 32,691 เทรียสหรัฐซึ่งสูงกว่าดัชนีของเรือขนาดปานาแมกซ์เล็กน้อย! (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 13 สิงหาคม 2564)

ในปี 2554 ฝั่ต่อเรือของจีนมีจำนวน 187 แห่ง มีการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากเป็นสถิติที่จำนวน 688 ลำ ปัจจุบันฝั่ต่อเรือมีเพียง 52 แห่งและส่งมอบเรือทั้งสิ้น 233 ลำในปี 2563 เราประเมินคำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าสำหรับเดือนที่เหลือของปี 2564 รวมกับ

คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าในปี 2565 ถึงปี 2566 และคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวนหนึ่งสำหรับปี 2567 รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 365 ลำ ในญี่ปุ่นจำนวนต่อเรือในช่วงเวลาเดียวกันลดลงจาก 57 แห่งเหลือเพียง 31 แห่งและปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ลดลงจาก 281 ลำในปี 2554 (สูงสุดที่ 312 ลำ ในปี 2555) เหลือเพียง 200 ลำในปีที่แล้ว เราสามารถเห็นคำสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดมากกว่า 200 รายการนับจากปัจจุบันจนถึงปี 2568 โดยที่ผู้ต่อเรือของญี่ปุ่นส่วนใหญ่ไม่สามารถเสนอคำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองลำใหม่ได้ไปถึงครึ่งหลังของปี 2567 ในจุดสูงสุดของวัฏจักร เกาหลีได้ส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเกือบ 600 ลำระหว่างปี 2554 ถึงปี 2557 ซึ่งในวัฏจักรครั้งนี้คงไม่น่าจะเกิดการส่งมอบในอัตราสูงเช่นนั้นเนื่องจากกลุ่มต่อเรือจำนวนหนึ่ง (ลดลงจาก 17 แห่งเมื่อ 10 ปีที่แล้ว) กำลังจذبอยู่กับการออกแบบอื่น ๆ ปัจจุบันมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพียง 7 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดคิวบาร์แมกซ์ที่มีคำสั่งต่อใหม่ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 10 กันยายน 2564)

ประเด็นสำคัญในด้านอุปทานยังคงเป็นคำสั่งต่อเรือใหม่ที่มีจำนวนต่ำมากในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า การสนับสนุนมุมมองนี้มาจากปัจจัยหลายประการ ประการแรกคือความสามารถในการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองใหม่ถูกจำกัดเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการสั่งต่อเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ เรือขนส่งก๊าซ และเรือขนส่งรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันมีคำสั่งต่อเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ทั้งสิ้น 522 ลำ เพิ่มขึ้นร้อยละ 317 จากปี 2563 คำสั่งต่อเรือใหม่เหล่านี้ได้เติมเต็มจำนวนที่ว่างในผู้ต่อเรือซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด ทั้งนี้ มีการลงทุนในกลุ่มเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ค่อนข้างน้อยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา และตอนนี้คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2566 ได้ถูกจองเกือบหมดแล้ว คำสั่งต่อเรือใหม่ที่จะมีขึ้นในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้ามีแนวโน้มที่จะช่วยเพิ่มปริมาณการส่งมอบนับจากปี 2567 เป็นต้นไป เราไม่คาดว่าการผลิตในการต่อเรือใหม่เรือของจีนจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วดังเช่นในช่วงปี 2543 ซึ่งจะช่วยให้การเติบโตของอุปทาน ยิ่งไปกว่านั้น ประเภทของเรือที่จะสั่งต่อยังคงมีความไม่แน่นอนอย่างมาก ซึ่งเป็นผลมาจากกฎระเบียบด้านประสิทธิภาพของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จะมีผลบังคับใช้นับจากปี 2566 เราคาดว่าในขณะที่เจ้าของเรือมุ่งเน้นไปที่การลดอายุของเรือผ่านตลาดเรือมือสอง และปริมาณการส่งมอบเรือไม่มีเพิ่มขึ้นได้ช่วยเพิ่มอัตราค่าระวาง การปลดระวางเรือในขณะนี้ยังคงมีปริมาณจำกัด เราคาดว่า การปลดระวางเรือในปีหน้าจะยังคงมีปริมาณเท่ากับปริมาณการปลดระวางเรือในครึ่งหลังของปีนี้ ก่อนที่จะเพิ่มสูงขึ้นเหนือการคาดการณ์ของเรา เมื่อนำปัจจัยทุกอย่างข้างต้นมารวมกัน เราคาดการณ์ว่ากองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดจะเติบโตโดยมีอัตราการเติบโตต่อปีที่ร้อยละ 2.24 ระหว่างปี 2564 ถึงปี 2568 ซึ่งเปรียบเทียบกับอัตราการเติบโตต่อปีที่ร้อยละ 3.42 นับตั้งแต่ปี 2558 และร้อยละ 5.49 ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ปี 2565 นับเป็นจุดต่ำสำหรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณกองเรือ ด้วยปริมาณกองเรือที่เติบโตขึ้นเพียงร้อยละ 2.02 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2542 อย่างไรก็ตาม การเติบโตของอุปทานจะไม่กระจายไปในทุกภาคส่วน กล่าวคือ กลุ่มเรือขนาดปานาแมกซ์จะมีอัตราการเติบโตต่อปีที่ร้อยละ 3.15 ในช่วงสี่ปีข้างหน้า ในขณะที่กลุ่มเรือขนาดเคปไซส์และเรือขนาดซูปรามาแมกซ์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.36 และร้อยละ 2.49 ตามลำดับ เราคาดว่า การเติบโตของกองเรือขนาดแชนดี้ไซส์จะยังคงมีอัตราการเติบโตที่ซบเซา อันเนื่องมาจากกิจกรรมการสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เราคาดการณ์ว่าอุปทานของเรือเหล่านี้จะเติบโตโดยมีอัตราการเติบโตต่อปีเพียงร้อยละ 1.14 ในช่วงเวลานี้ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 14 ตุลาคม 2564)

ดัชนีความแออัด ณ ท่าเรือของเรือขนาดเคปไซส์/ปานาแมกซ์ในขณะนี้แสดงให้เห็นว่ามีระวางบรรทุกในปริมาณ 209 ล้านเดทเวทตัน (ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ 7 วัน) อยู่ที่ท่าเรือ คิดเป็นร้อยละ 34.3 ของกองเรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.9 ในช่วงบริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ปี 2559 ถึงปี 2562 ช่วยให้รายรับของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 15 ตุลาคม 2564)

ด้วยปริมาณการปลดระวางเรือที่แทบจะไม่มีเลย การเติบโตสุทธิของกองเรือในปี 2564 คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 27 - 28 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 3 ในกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง แม้ว่าร้อยละที่เพิ่มขึ้นของกองเรือจะสูงที่สุดในกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์และกลุ่มเรือขนาดปานามาแมกซ์ที่ร้อยละ 3.5 เปรียบเทียบกับการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ในกลุ่มเรือขนาดซูเปอร์ปามาแมกซ์และการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1 ในกลุ่มเรือขนาดแชนดีไซส์ คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2565 จะกระจายอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี ดังนั้นเราจึงไม่น่าจะเห็นปริมาณระวางบรรทุกที่เพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งดังเช่นปกติในเดือนมกราคม ซึ่งอาจเป็นตัวบ่งชี้ที่ดีสำหรับไตรมาสแรกของปี 2565 ซึ่งมักจะเป็นไตรมาสที่อ่อนแอที่สุดของปี (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 15 ตุลาคม 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

คณะกรรมการภูมิอากาศของสหประชาชาติได้เปิดเผยการประเมินการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ครอบคลุมมากที่สุด โดยข้อสรุปหลักของรายงานดังกล่าวมีดังนี้: (1) มนุษย์เป็นต้นเหตุของเรื่องนี้ (2) อุณหภูมิจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ (3) สภาพอากาศเริ่มรุนแรง (4) ฤดูร้อนของอาร์กติกอาจปราศจากน้ำแข็งในไม่ช้า (5) ไม่ว่าจะอย่างไรก็ตามน้ำทะเลจะเพิ่มขึ้น (6) เวลาของเรากำลังจะหมดแล้ว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 สิงหาคม 2564)

ในทศวรรษที่ผ่านมา หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับรัฐบาลเกาหลีใต้ได้รับบริจาคเงินมากกว่า 127 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อสนับสนุนโครงการเชื้อเพลิงฟอสซิลทั่วโลก ข้อมูลจากรายงานฉบับใหม่ขององค์กร Solutions for Our Climate ซึ่งเป็นองค์กรภายนอกภาครัฐ (NGO) (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 31 สิงหาคม 2564)

จากการศึกษาใหม่ค้นพบว่า การผลิตอาหารทั่วโลกมีส่วนรับผิดชอบต่อหนึ่งในสามของก๊าซที่ส่งผลให้เกิดภาวะโลกร้อน โดยเกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ โดยการใช้สัตว์เพื่อผลิตเนื้อสัตว์ส่งผลให้เกิดมลพิษมากกว่าการผลิตอาหารจากพืชถึงสองเท่า (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 13 กันยายน 2564)

โครนที่ควบคุมโดย European Maritime Safety Agency (EMSA) ในปฏิบัติการของหน่วยงานทางการสเปน ตรวจพบเรือ 27 ลำ ที่อาจละเมิดขีดจำกัดของปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือเหล่านั้นใช้ แม้ว่าจะไม่ได้รับการยืนยันว่าเรือเหล่านั้นละเมิดกฎเกณฑ์โดยตรง แต่การใช้โครนเพื่อการตรวจสอบดังกล่าวช่วยให้หน่วยงานการท่าสามารถระบุเรือเป้าหมายเพื่อการตรวจสอบและดำเนินการทดสอบในห้องปฏิบัติการที่จำเป็นสำหรับการลงโทษเรือที่กระทำผิดในที่สุด (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 21 กันยายน 2564)

ข้อมูลจากองค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ กิจกรรมการเลี้ยงสัตว์เพื่อเอาเนื้อ 'ไข่' และนม เป็นกระบวนการที่ต้องใช้ทรัพยากรมากที่สุดกิจกรรมหนึ่งในการเกษตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 29 กันยายน 2564)

เราได้พบกับความหวาดกลัวทางด้านพลังงานครั้งยิ่งใหญ่ในยุคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ราคาขายสำหรับน้ำมัน ถ่านหิน และก๊าซพุ่งขึ้นร้อยละ 95 ราคาน้ำมันสหรัฐพุ่งแตะ 3 เหรียญสหรัฐต่อแกลลอน เหตุการณ์ไฟดับได้ปกคลุมประเทศจีนและอินเดีย สหราชอาณาจักรได้เปิดโรงไฟฟ้าถ่านหินอีกครั้ง และปูดินเดือนยุโรปว่าอุปทานเชื้อเพลิงของยุโรปนั้นขึ้นอยู่กับความปรารถนาดีจากรัสเซีย ความตื่นตระหนกเป็นเครื่องพิสูจน์ว่าชีวิตสมัยใหม่ต้องพึ่งพาพลังงานที่มีอยู่เพียงใด หากปราศจากพลังงาน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จะไม่สามารถจ่ายคืนได้ อุณหภูมิในบ้านจะหนาวเย็น และธุรกิจหยุดชะงัก อย่างไรก็ตาม ความตื่นตระหนกยังเผยให้เห็นปัญหาที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นเมื่อโลกเปลี่ยนไปใช้ระบบพลังงานสะอาด ซึ่งรวมถึงการลงทุนที่ไม่เพียงพอในพลังงานหมุนเวียนและเชื้อเพลิงฟอสซิลในช่วงเปลี่ยนผ่าน ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้น และอุปสรรคด้านความปลอดภัยที่อ่อนแอในตลาดพลังงาน โลกอาจยังรอดพ้นจากภาวะถดถอยของพลังงานที่รุนแรง: ข้อบกพร่องอาจได้รับการแก้ไข และรัสเซียและองค์การกลุ่มประเทศผู้ส่งน้ำมันเป็นสินค้าออก (OPEC) อาจเพิ่มการผลิตน้ำมันและก๊าซอย่างไม่เต็มใจ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 29 กันยายน 2564)

ข้อมูลจากนักวิเคราะห์ของเราชี้ให้เห็นว่า เนื้อวัวปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อแคลอรีของอาหารมากกว่าเด้าผู้ถึง 31 เท่า และไฟฟ้าถ่านหินปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยพลังงานมากกว่าไฟฟ้าพลังน้ำถึง 24 เท่า เพราะเหตุใดเราจึงเลิกใช้ถ่านหินแต่ไม่เลิกผลิตเนื้อวัว (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 5 ตุลาคม 2564)

อะลูมิเนียมแต่ละตันใช้พลังงานในการผลิตประมาณ 14 เมกะวัตต์ต่อชั่วโมง ซึ่งเพียงพอสำหรับการใช้ไฟฟ้าในบ้านโดยเฉลี่ยในประเทศอังกฤษนานกว่าสามปี หากอุตสาหกรรมอะลูมิเนียมที่มีการผลิต 65 ล้านตันต่อปีเป็น 1 ประเทศ อุตสาหกรรมดังกล่าวจะจัดอยู่ในลำดับที่ 5 ของผู้บริโภคลงทุนรายใหญ่ที่สุดของโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 ตุลาคม 2564)

ดัชนีโลหะ LME และดัชนีราคาอาหารโลกขององค์การสหประชาชาติต่างกลับมาอยู่ที่ระดับเดียวกับในปี 2551 ราคาน้ำมันและราคาก๊าซปรับตัวสูงขึ้นเป็นเวลาหลายเดือน ราคาแก๊สและฝ้ายใกล้เคียงจะแตะจุดสูงสุดในรอบทศวรรษ ธนาคารกลางต่าง ๆ กังวลใจเกี่ยวกับอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 14 ตุลาคม 2564)

สำหรับการผลิตซีเมนต์ทุก ๆ ตัน จะมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณหนึ่งตัน ปูนซีเมนต์ 5 ล้านตันที่ผลิตในแต่ละปีมีส่วนการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณร้อยละ 8 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของมนุษย์ทั่วโลก หากอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์เป็นประเทศ จะเป็นประเทศที่ปล่อยมลพิษมากเป็นอันดับสามของโลก รองจากจีนและอเมริกา (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 3 พฤศจิกายน 2564)

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

ผลการวิจัยที่ตีพิมพ์โดยกระทรวงสาธารณสุขแสดงให้เห็นว่าวัคซีนโควิด-19 ของไฟเซอร์เข็มที่ 3 ได้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการติดเชื้อและอาการป่วยที่รุนแรงในกลุ่มผู้มีอายุ 60 ปีขึ้นไปในประเทศอิสราเอลอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับผู้ที่ได้รับวัคซีน 2 เข็ม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 23 สิงหาคม 2564)

ผลการศึกษาใหม่ชี้ให้เห็นว่าหญิงตั้งครรภ์ที่ติดเชื้อโควิด-19 มีโอกาสเสียชีวิตถึง 15 เท่า และมีโอกาสคลอดก่อนกำหนด 22 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ไม่ติดเชื้อ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 23 สิงหาคม 2564)

ตัวเลขอย่างเป็นทางการในขณะนี้แสดงให้เห็นว่าโควิด-19 ได้คร่าชีวิตผู้คนไปประมาณ 4.5 ล้านคน แต่ตามแบบจำลองของเรา อัตราดังกล่าวนี้นับว่าต่ำมาก เราคาดว่ายอดผู้เสียชีวิตที่แท้จริงคือ 15.2 ล้านคน และอาจสูงถึง 18.1 ล้านคน (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 4 กันยายน 2564)

ผลการศึกษาใหม่ของรัฐบาลสหรัฐฯ พบว่าผู้ที่ไม่ได้รับวัคซีนมีโอกาสเสียชีวิตจากโควิด-19 มากกว่าถึง 11 เท่า เนื่องจากเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้ายังคงคร่าชีวิตผู้คนไปหลายพันรายทุกวัน ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้เกิดการติดเชื้อเพิ่มขึ้นในกลุ่มผู้ที่ได้รับวัคซีนแล้ว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 10 กันยายน 2564)

อิสราเอลกำลังเตรียมการสำหรับวัคซีนเข็มที่สี่ที่อาจจะต้องฉีดในกรณีที่ต้องมีการฉีดวัคซีนเพื่อกระตุ้นรอบใหม่ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กันยายน 2564)

ในการเตือนถึงความหายนะที่เกิดจากการระบาดใหญ่ การเสียชีวิตจากไวรัสโคโรนาในสหรัฐฯ เมื่อวันจันทร์เพิ่มขึ้นมากกว่า 675,000 คน ซึ่งสูงกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการระบาดใหญ่ของไข้หวัดใหญ่ในปี 2461 โดยตัวเลขการเสียชีวิตดังกล่าว ผู้เชี่ยวชาญกล่าวว่าไม่น่าจะมีตัวเลขที่สูงมากขนาดนี้ (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 20 กันยายน 2564)

วัคซีน Pfizer-BioNTech มีความปลอดภัยและสร้างการตอบสนองของแอนติบอดีที่แข็งแกร่งในเด็กอายุ 5 ถึง 11 ปีในการทดลองขนาดใหญ่ ตามการค้นพบของบริษัทโดยจะสามารถปูทางให้เด็กวัยเรียนเริ่มฉีดวัคซีนได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 20 กันยายน 2564)

ข้อมูลของบริษัทจอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน ระบุว่าการผลิตวัคซีนจอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน เพื่อกระตุ้นเพียงเข็มเดียวสามารถป้องกันไวรัสได้ร้อยละ 100 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กันยายน 2564)

ข้อมูลจากการทดลองระยะสุดท้ายของวัคซีนป้องกันโควิด-19 ของ Sichuan Clover Pharmaceuticals ชี้ให้เห็นว่าสามารถป้องกันการติดเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้าได้ถึงร้อยละ 79 ส่งผลให้วัคซีนดังกล่าวเป็นหนึ่งในวัคซีนที่พัฒนาขึ้นโดยประเทศจีนที่มีการเปิดเผยข้อมูลว่ามีประสิทธิภาพในการต่อต้านเชื้อโควิดสายพันธุ์ที่สามารถเกิดการติดต่อดีงาย (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 23 กันยายน 2564)

นาฟทาลี เบนเน็ตต์ นายกรัฐมนตรีอิสราเอล กล่าวว่า การฉีดวัคซีนเข็มสามช่วยปกป้องผู้คน เศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ที่ดีของสังคม และที่สำคัญคือการรักษาความไว้วางใจของประชาชนในวัคซีน (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 25 กันยายน 2564)

ผลการทดลองทางคลินิกระหว่างกาลชี้ให้เห็นว่ายารักษาโควิด-19 ชนิดรับประทานของบริษัท Merck & Co ที่ชื่อ วามอลนูพิราเวียร์ลดโอกาสการต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลหรือเสียชีวิตลงประมาณร้อยละ 50 สำหรับผู้ป่วยที่มีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อที่ร้ายแรง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ตุลาคม 2564)

นิวซีแลนด์จะตั้งกลยุทธ์ในการกำจัดเชื้อไวรัสโคโรนาท่ามกลางการระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้าที่มีอย่างต่อเนื่อง และจะพิจารณาถึงการใช้ชีวิตร่วมกับไวรัสและควบคุมการแพร่กระจายของไวรัสเมื่ออัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 ตุลาคม 2564)

ความมีประสิทธิภาพของวัคซีนไฟเซอร์/ไบโอเอ็นเทคในการป้องกันการติดเชื้อลดลงเหลือร้อยละ 47 จากร้อยละ 88 เมื่อระยะเวลาผ่านไปหกเดือนหลังการฉีดวัคซีนเข็มที่สอง ตามข้อมูลที่เผยแพร่โดยหน่วยงานด้านสุขภาพของสหรัฐฯ เพื่อพิจารณาในการตัดสินใจเลือกฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 ตุลาคม 2564)

นายจาง หานานซาน หนึ่งในนักกระบวนทัศน์ชั้นนำของจีน ได้ให้ความเห็นถึงข้อบ่งชี้แรก ๆ บางประการว่าเมื่อใดประเทศจีนจะถอยห่างจากกลยุทธ์เชิงรุกของจีนที่อัตราการติดเชื้อโควิดเป็นศูนย์ นายจางตั้งข้อสังเกตว่านโยบายนี้ไม่ยั่งยืนในระยะยาว และแนะนำว่าอัตราการฉีดวัคซีนร้อยละ 80 - ร้อยละ 85 อาจเป็นเกณฑ์ที่ปลอดภัยในการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ โดยจีนเป็นเพียงประเทศเดียวที่ยังพยายามจะกำหนดนโยบายอัตราการติดเชื้อโควิดเป็นศูนย์ ในขณะที่สิงคโปร์ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ต่างก็ประกาศแผนการที่จะเริ่ม “อยู่กับไวรัส” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 5 ตุลาคม 2564)

สวีเดนและเดนมาร์กหยุดฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ด้วยการฉีด Moderna สำหรับผู้ที่อายุน้อยโดยอ้างถึงผลข้างเคียงที่อาจเกิดขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 ตุลาคม 2564)

Pfizer และ BioNTech ยื่นขออนุมัติวัคซีนโควิด-19 สำหรับเด็กอายุ 5 ปีถึง 11 ปี ทั้งนี้การประชุมด้านกฎระเบียบได้ถูกกำหนดไว้แล้วว่าจะมีขึ้นในวันที่ 26 ตุลาคม ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่เด็ก ๆ จะสามารถเข้าแถวรอรับการฉีดวัคซีนภายในวันที่ 1 พฤศจิกายน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 ตุลาคม 2564)

บริษัท AstraZeneca กล่าวว่า การทดลองแอนติบอดีของยาต้านไวรัสที่มีฤทธิ์สูงสำหรับการรักษา Covid-19 ของบริษัทประสบความสำเร็จในการลดความรุนแรงของการติดเชื้อหรือการเสียชีวิต โดยจะมีประสิทธิภาพในการป้องกันอย่างต่อเนื่องนานกว่า 6 เดือน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 11 ตุลาคม 2564)

ผลการศึกษาใหม่แสดงให้เห็นว่ายอดผู้เสียชีวิตจากโควิด-19 ส่งผลต่อสุขภาพจิตของผู้คน ผู้เขียนประเมินว่ากรณีของผู้มีภาวะซึมเศร้าเพิ่มขึ้น 53 ล้านรายทั่วโลกเนื่องจากการระบาดใหญ่ ซึ่งสูงกว่าระดับก่อนเกิดโรคระบาดร้อยละ 28 กรณีของความวิตกกังวลเพิ่มขึ้น 76 ล้านรายเพิ่มขึ้นร้อยละ 26 โดยการศึกษายังพบว่าผู้หญิงได้รับผลกระทบมากกว่าผู้ชาย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 12 ตุลาคม 2564)

เมื่อวันจันทร์ องค์การอนามัยโลกแนะนำให้ผู้ที่อายุเกิน 60 ปีรับวัคซีนเข็มที่สามจากผู้ผลิตจีนอย่าง Sinovac และ Sinopharm โดยรวมแล้ว คำแนะนำของ WHO สำหรับการฉีดวัคซีนกระตุ้นได้แนะนำให้ผู้คนหลายร้อยล้านคนเข้ารับการฉีดวัคซีนอีกเข็ม ในทันที องค์การอนามัยโลกยังแนะนำด้วยว่าผู้ที่มีภูมิคุ้มกันบกพร่องในระดับปานกลางหรือรุนแรงทุกคนที่ได้รับการฉีดวัคซีนอย่างครบถ้วนด้วยวัคซีนที่ได้รับการรับรองจาก WHO ควรได้รับการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้นด้วยเช่นกัน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 12 ตุลาคม 2564)

ในสัปดาห์นี้ความไม่เท่าเทียมกันของวัคซีนเลวร้ายลง Moderna กล่าวว่า จะไม่เปิดเผยสูตรสำหรับวัคซีน Covid-19 ของบริษัทแม้ว่าจะมีแรงกดดันให้ทำเช่นนั้นเพื่อเพิ่มปริมาณอุปทานวัคซีนทั่วโลก บริษัทซึ่งขายวัคซีนเกือบทั้งหมดให้กับประเทศที่ร่ำรวย กล่าวว่า จะเปิดโรงงานวัคซีนแห่งใหม่ในแอฟริกาเพื่อเพิ่มอุปทานด้วยตัวเอง แต่ไม่ได้ระบุว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใด (หรือที่ใดในทวีปนี้) การถกเถียงเรื่องการยกเว้นสิทธิบัตรวัคซีนไม่สามารถคลี่คลายได้เป็นเวลาหลายเดือน ซึ่งแตกต่างจากปริมาณการจัดหาวัคซีนระหว่างประเทศที่ร่ำรวยและประเทศยากจน โดย ณ วันที่ 6 ตุลาคม ผู้คนเกือบร้อยละ 61 ในประเทศที่มีรายได้สูงได้รับวัคซีนอย่างน้อยหนึ่งเข็ม ในประเทศที่มีรายได้ต่ำสัดส่วนการได้รับวัคซีนคือร้อยละ 3.72 ช่องว่างความแตกต่างนี้เริ่มกว้างขึ้นตามกาลเวลา ซึ่งเป็นสาเหตุว่าทำไมการหยุดนิ่งในการยกเว้นสิทธิบัตรจึงเป็นปัญหาอย่างมาก ในทุกวันที่ผ่านไปโดยไม่มีการจัดหาวัคซีนให้แก่ผู้ที่ยังไม่ได้รับวัคซีนในโลกรับอีกวันที่เชื้อไวรัสโคโรนาสามารถกลายพันธุ์และแพร่กระจายไปทั่วโลก (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 14 ตุลาคม 2564)

เร็ว ๆ นี้ เด็กอายุ 5 ปี ถึง 11 ปีจะได้รับวัคซีนโควิด-19 ที่สำนักงานกุมารแพทย์ของพวกเขา ร้านขายยาในท้องถิ่น และอาจรวมถึงโรงเรียนของพวกเขาด้วย ทำเนียบขาวกล่าวเมื่อวันพุธขณะที่มีรายละเอียดแผนสำหรับการอนุญาตที่คาดว่าจะให้ใช้วัคซีนของไฟเซอร์สำหรับเด็กเล็กในไม่กี่สัปดาห์ (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 20 ตุลาคม 2564)

องค์การอาหารและยาแห่งสหรัฐอเมริกาอนุญาตให้ฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จาก Moderna และ J&J และกล่าวว่าชาวอเมริกันสามารถเลือกวัคซีนที่แตกต่างจากการฉีดวัคซีนเดิมเพื่อเป็นวัคซีนเข็มกระตุ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 ตุลาคม 2564)

บริษัทไฟเซอร์ได้เปิดเผยข้อมูลที่น่ายินดีอย่างยิ่งเกี่ยวกับวัคซีนเข็มกระตุ้นของบริษัท โดยระบุว่าประสิทธิภาพร้อยละ 95.6 ในการต่อสู้กับโควิด-19 กล่าวอีกนัยหนึ่งคือสามารถป้องกันการป้องกันที่ผู้คนโดยทั่วไปมีหลังจากที่พวกเขาได้รับวัคซีนเข็มสองก่อนที่ประสิทธิภาพจะเริ่มลดลงร้อยละ 84 หลังจากสี่เดือน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 22 ตุลาคม 2564)

วัคซีน Pfizer /BioNTech Covid-19 มีประสิทธิภาพร้อยละ 90.7 ในการต่อต้านเชื้อไวรัสโคโรนาในการทดลองทางคลินิกสำหรับเด็กอายุ 5 ปี ถึง 11 ปี ผู้ผลิตยาในสหรัฐฯ กล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 ตุลาคม 2564)

บริษัทโมเดอร์นากล่าวว่าการฉีดวัคซีน โมเดอร์นาเพื่อป้องกันโควิดแสดงผลได้อย่างมากสำหรับการฉีดวัคซีนในเด็ก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 ตุลาคม 2564)

ยาแก้โรคซึมเศร้าทั่วไปที่มีต้นทุนต่ำอาจลดความเสี่ยงที่โควิด-19 จะมีผลต่อผู้ป่วยติดเชื้อที่รักษาอยู่ในโรงพยาบาล ส่งผลให้ยาเหล่านี้เป็นอาวุธที่มีศักยภาพในการต่อต้านไวรัส (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 ตุลาคม 2564)

หลังจากการถกเถียงที่ยืดเยื้อเมื่อวันอังคาร คณะที่ปรึกษาของ US FDA ได้ลงมติให้แนะนำวัคซีนไฟเซอร์ในปริมาณเท่ากับที่ใช้ฉีดสำหรับเด็ก เพื่อฉีดสำหรับเด็กอายุ 5 ปี -11 ปี (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 28 ตุลาคม 2564)

ผู้ป่วยที่ติดเชื้อโควิด-19 มีโอกาสน้อยที่จะเสียชีวิตจากสาเหตุอื่น ๆ ผลการศึกษาใหม่แสดงให้เห็นถึงความคลาดเคลื่อนแต่ยังคงไม่มีคำอธิบายสำหรับข้อสรุปดังกล่าว (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 30 ตุลาคม 2564)

บริษัทไฟเซอร์แถลงเมื่อวันศุกร์ว่า ยาเม็ดทดลองเพื่อต้านเชื้อไวรัสโควิด-19 ของบริษัทสามารถลดอัตราการป่วยหนักและอัตราการเสียชีวิตได้ถึงเกือบร้อยละ 90 โดยผู้ผลิตยาต่างพากันแข่งขันที่จะนำการรักษาที่ง่ายต่อการใช้ต่อต้านเชื้อไวรัสโควิด-19 มาใช้เป็นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกา ไฟเซอร์กล่าวว่า บริษัทจะขออนุญาตองค์การอาหารและยา และหน่วยงานกำกับดูแลนานาชาติเพื่อให้อนุมัติใช้ยาเม็ดดังกล่าวโดยเร็วที่สุด ภายหลังจากที่ผู้เชี่ยวชาญอิสระได้เสนอให้ระงับการศึกษาทดลองเนื่องจากมีผลลัพธ์ที่น่าพอใจ (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 5 พฤศจิกายน 2564)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

จีน

รัฐบาลจีนให้คำมั่นที่จะจำกัดมลพิษจากการผลิตเหล็กโดยจำกัดการผลิตให้อยู่ในปริมาณที่เทียบเท่ากับปริมาณการผลิตในปีก่อนหน้า 1.1 พันล้านตัน อย่างไรก็ตาม การผลิตที่เพิ่มขึ้นในครึ่งแรกของปีหมายความว่าเป้าหมายที่จะลดปริมาณการผลิตลงในปีนี้นั้นจะสามารถทำได้ก็ต่อเมื่อผู้ผลิตลดการผลิตลงร้อยละ 10 ในช่วงที่เหลือของปี 2564 ปัญหาเกิดขึ้นจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ

ส่งผลให้การสร้างอาคารและโรงงานมีเพิ่มขึ้นอันเป็นการกระตุ้นอุปสงค์ส่งผลให้ราคาเหล็กสูงเป็นประวัติการณ์ ดังนั้น การลดอุปทานภาคบังคับอาจทำให้ราคาสูงขึ้นไปอีกหลายปี อุปสงค์เหล็กทั่วโลกคาดว่าจะยังคงแข็งแกร่งเนื่องจากการผ่อนคลายข้อจำกัดอันเกี่ยวข้องกับภาวะระบาดใหญ่ ในอินเดียการผลิตเหล็กเพิ่มขึ้นในขณะที่อัตราการผลิตเชื้อรายวันในประเทศค่อย ๆ ลดลง (ข้อมูลจาก Maersk Brokers วันที่ 20 สิงหาคม 2564)

ตามตัวเลขจากหน่วยงานศุลกากรของจีนในเดือนสิงหาคม การนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนมีปริมาณ 28.0 ล้านตันและ 97.4 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 7 จากเดือนก่อนหน้าและเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากเดือนก่อนหน้า ตามลำดับ สำหรับถ่านหินการนำเข้าในเดือนสิงหาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากปีก่อนหน้าแต่ลดลงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปี 2562 และนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันลดลงร้อยละ 10 ดูเหมือนว่าการนำเข้าถ่านหินของจีนในขณะนี้จะมีปริมาณเทียบเท่ากับปริมาณในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 - ปี 2563 และนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันมีปริมาณสูงกว่าค่าเฉลี่ยสี่ปีในอดีตร้อยละ 1 สำหรับแร่เหล็กการนำเข้าในเดือนสิงหาคมลดลงร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าแต่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปี 2562 และนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันลดลงร้อยละ 2 โดยไม่คำนึงถึงแรงกดดันด้านกฎระเบียบในปัจจุบันที่มีต่อผู้ผลิตเหล็กของจีน จะเห็นได้ว่าการนำเข้าแร่เหล็กของจีนในช่วงครึ่งหลังของปีนั้นแข็งแกร่งขึ้น โดยตัวเลขการนำเข้าล่าสุดชี้ให้เห็นว่าแนวโน้มปริมาณการนำเข้าจะคล้ายกันในปี 2564 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันการนำเข้าแร่เหล็กของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยสี่ปีในอดีต (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 7 กันยายน 2564)

การคาดการณ์ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนในปี 2564 - ปี 2565 ไม่เปลี่ยนแปลงจากเดือนที่แล้วซึ่งคาดการณ์ที่ปริมาณการนำเข้าที่ 102 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อัตรากำไรขั้นต้นในประเทศจีนอยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบสี่เดือนแม้ว่าจะยังไม่ดีนัก แต่การยกเลิกการซื้อถ่านหินจากสหรัฐฯและการซื้อถ่านหินจากบราซิลที่มีราคาแพงมากมีแนวโน้มว่าจะส่งสัญญาณถึงอุปสงค์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 กันยายน 2564)

สภาการไฟฟ้าจีน (CEC) กล่าวในรายงานลงวันที่ 27 กันยายน 2564 ว่าโรงไฟฟ้าถ่านหินของจีนกำลังเผชิญกับความท้าทายในการจัดหาถ่านหินเนื่องจากอุปทานภายในประเทศที่ตึงตัว ราคาสูง การหยุดชะงักในการขนส่ง และอุปสงค์ไฟฟ้าที่แข็งแกร่ง ดังนั้น CEC จึงแนะนำให้โรงไฟฟ้าเพิ่มสินค้าคงคลังเพื่อบรรเทาสถานการณ์ เนื่องจากมีการปันส่วนไฟฟ้าในหลายมณฑลของจีนในช่วงไม่กี่สัปดาห์มานี้ในขณะที่บางเมืองยังประสบปัญหาไฟฟ้าดับ ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดือนมกราคม - เดือนสิงหาคม เปรียบเทียบกับการผลิตไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 ในช่วงเวลาเดียวกัน เมื่อมองในแง่ของกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง อัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์สำหรับเดือนตุลาคม 2564 อยู่ที่ระดับ 38,800 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ข้อมูลจาก Arctic Securities วันที่ 29 กันยายน 2564)

ห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกกำลังถูกคุกคามจากวิกฤตอำนาจของจีน ส่วนการบริหารระดับจังหวัดกำลังบังคับให้ปันส่วนพลังงานชั่วคราวเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษ แม้จะมีข้อสังเกตว่าผู้ผลิตไฟฟ้าของจีนกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนถ่านหิน/ก๊าซซึ่งทำให้การผลิตไฟฟ้าไม่ได้ผลกำไร (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 29 กันยายน 2564)

คำสั่งของจีนในการทำอะไรก็ได้เพื่อรักษาอุปทานมีผลในเชิงบวกอย่างมากต่อตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองเช่นกัน เนื่องจากปัญหาไฟฟ้าดับของจีนนั้นไม่สามารถทนได้อีกต่อไป การนำเข้าถ่านหินของจีนจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต (อย่างน้อยก็มีแนวโน้มสูง) หากอุปสงค์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 การนำเข้าควรเพิ่มขึ้นมากถึงประมาณร้อยละ 13 โดยสมมติว่าอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดมาจากการนำเข้า ในทำนองเดียวกันอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จะหมายถึงการนำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26 เพื่อให้เข้าใจมากขึ้น การค้าถ่านหินทางทะเลทั้งหมดมีปริมาณอยู่ที่ 1.3 พันล้านตัน ด้วยเหตุนี้อุปสงค์ของจีนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 และร้อยละ 2 (ย้ำอีกครั้งว่าอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นนั้นมาจากการนำเข้า) จะหมายถึงการค้าทางทะเลเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 5 (เพิ่มขึ้นอย่างเท่ากัน) (ข้อมูลจาก Arctic Securities วันที่ 1 ตุลาคม 2564)

การใช้พลังงานของจีนในช่วงแปดเดือนแรกของปีนี้ขยายตัวร้อยละ 11.3 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2554 ผลผลิตถ่านหินในประเทศขยายตัวเพียงร้อยละ 4.4 และไฟฟ้าพลังน้ำหดตัวลงร้อยละ 1 จีนพบว่าเป็นการยากที่จะเติมส่วนที่ขาดหายไปอีก 70 ล้านตัน จากการห้ามนำเข้าถ่านหินของออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการ แม้ว่ามาตรการอันเกี่ยวข้องกับโควิดอาจกำหนดให้เรือต่างประเทศต้องกักเรือเป็นเวลา 7 - 21 วันก่อนทำการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือซึ่งมีส่วนทำให้ร้อยละ 5 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ทำเรือจีนแออัด แต่จีนได้แนะนำการปิดพรมแดนอย่างเต็มรูปแบบที่จุดผ่านแดนหลายแห่งจากมองโกเลีย ส่งผลให้การนำเข้าถ่านหินจากเพื่อนบ้านทางบกของจีนและผู้จัดหาถ่านหินรายใหญ่ที่สุดลดลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ลดลง 3 ล้านตัน) การนำเข้าจากผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดของจีนอย่างอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นเพียง 20 ล้านตัน เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ฝนตกหนัก และห่วงโซ่อุปทานอื่น ๆ หดชะงักส่งผลให้ความสามารถในการส่งออกลดลง รัสเซียส่งถ่านหินกว่า 37 ล้านตันไปยังจีน จากท่าเรือทั้งตะวันออกไกลที่อยู่ใกล้เคียงและท่าเรือบอลติกที่อยู่ห่างไกลออกไป รวมทั้งถ่านหินแอนทราไซต์คุณภาพสูงจากทามานในทะเลดำซึ่งเพิ่มการค้ารวมกว่า 14 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การนำเข้าถ่านหินของจีนจากแอฟริกาได้เพิ่มขึ้นเป็น 4.4 ล้านตันหลังจากแทบไม่มีการนำเข้าในปี 2563 การนำเข้าจากสหรัฐฯ ขยายตัวร้อยละ 672 (เพิ่มขึ้น 5 ล้านตัน) เป็นปริมาณการนำเข้าที่มากกว่า 5.7 ล้านตัน โดยรวมแล้ว การนำเข้าทางทะเลจากผู้ผลิต “อื่น ๆ” เหล่านี้เพิ่มขึ้น 16.6 ล้านตันซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ การห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียของจีนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หากไม่มีการค้ากับออสเตรเลีย กลุ่มเรือขนาดปานามาแมกซ์ได้เพิ่มส่วนแบ่งของการขนส่งถ่านหินจากร้อยละ 33 ในปี 2563 เป็นร้อยละ 43 ในปีนี้ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่เรือขนาดเคปไซส์ซึ่งเป็นตัวแทนของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสินค้าเพียงกลุ่มเดียวที่ขนส่งถ่านหินเข้าประเทศจีนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม การนำเข้าถ่านหินทางทะเลทั้งหมดของจีนลดลงกว่า 20 ล้านตันในช่วงแปดเดือนแรก แรงกดดันในการจัดหาถ่านหินในประเทศที่มากขึ้นส่งผลให้ราคาถ่านหินเทอร์มอลในประเทศจีน (มีค่าความร้อนที่ 6,000 c.v.) เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 250 เหรียญสหรัฐต่อตัน เมื่อเปรียบเทียบกับราคาราคาอยู่ที่ 90 เหรียญสหรัฐต่อตันซึ่งมีราคาสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้า ราคาสำหรับการนำเข้าแบบ CFR ในการขนส่งถ่านหินระหว่างประเทศพุ่งขึ้นเป็น 600 เหรียญสหรัฐต่อตันตามความต้องการของจีน การนำเข้าถ่านหินทั้งหมดลดลง 22 ล้านตันเหลือ 31 ล้านตัน ซึ่งคิดเป็นการนำเข้าถ่านหินส่วนใหญ่ของจีนที่ลดลง พาดหัวข่าวดัชนี PMI ของจีนในเดือนกันยายนพบว่าหดตัวลงเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เกิดการระบาดครั้งใหญ่เมื่อต้นปีที่แล้ว ท่ามกลางความกลัวว่าการขาดแคลนพลังงานอาจจำกัดการผลิตของภาคอุตสาหกรรมในอนาคต (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 1 ตุลาคม 2564)

สภาพอากาศสุดขั้วในช่วงวันหยุดประจำชาติของจีน (วันที่ 1 - 7 ตุลาคม) ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมใหญ่ที่มณฑลชานซี ซึ่งเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่ผลิตถ่านหินที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ เป็นผลให้มีรายงานว่าเหมืองถ่านหิน 60 แห่งในพื้นที่หยุดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม ก่อนที่รัฐบาลมณฑลชานซีจะประกาศว่าเหมือง 56 แห่งจาก 60 แห่งกลับมาเปิดดำเนินการอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม มณฑลชานซีซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีถ่านหินในปริมาณมากอีกแห่งหนึ่งในจีน ได้เห็นองค์การบริหารส่วนมณฑลของพวกเขาประกาศเมื่อวันที่ 12 ตุลาคมว่าเหมืองทั้งหมดในพื้นที่เหมืองปิงชางต้องระงับการดำเนินการเนื่องจากการยุบตัวของชั้นดิน (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 12 ตุลาคม 2564)

น้ำท่วมรุนแรงในภาคเหนือของจีนส่งผลกระทบต่อการทำเหมือง ทำให้มีผู้พลัดถิ่นกว่า 120,000 คน และทำให้วิกฤตด้านพลังงานของประเทศเลวร้ายลง ราคาถ่านหินล่วงหน้าซื้อขายใน Zhengzhou Commodity Exchange เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 ปิดที่ 218.74 เหรียญสหรัฐต่อตันในวันจันทร์ ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากราคาในช่วงต้นปี 2564 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 12 ตุลาคม 2564)

Yi Gang ผู้ว่าการธนาคารกลางจีนกล่าวว่าธนาคารอาจมีความเสี่ยงหลังจากเหตุการณ์ที่ระบบเศรษฐกิจและการเงินของจีนต้องต่อสู้กับปัญหาของบริษัท Evergrande ปัญหาของผู้พัฒนาสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวทำให้เกิดความกังวลเล็กน้อย แต่ “โดยรวมแล้วเราสามารถป้องกันความเสี่ยงจาก Evergrande ได้” Yi กล่าว บั๊กกิ้งกำลังคลายข้อจำกัดเกี่ยวกับสินเชื่อบ้านกับธนาคารที่ใหญ่ที่สุดเนื่องจากความเสี่ยงในการผิดนัดชำระหนี้เพิ่มขึ้นสำหรับนักพัฒนาที่ต้องเผชิญกับวิกฤต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 ตุลาคม 2564)

คณะกรรมการปฏิรูปและการพัฒนาแห่งชาติจีนได้ออกคำสั่งให้ลดราคาถ่านหินเทอร์มอลภายใต้กฎหมายควบคุมราคาที่มีอยู่ เนื่องจากการเริ่มต้นของฤดูหนาวส่งผลกระทบต่อหลายภูมิภาคแล้ว และราคาถ่านหินอยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Argus วันที่ 20 ตุลาคม 2564)

วิกฤตด้านพลังงานของจีนที่เกิดการขาดแคลนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการผลิตปุ๋ย ซึ่งการผลิตดังกล่าวขึ้นอยู่กับถ่านหินและก๊าซธรรมชาติ ผลกระทบระดับโลกอาจมีขนาดใหญ่ จีนเป็นผู้ผลิตรายสำคัญของยูเรีย ซัลเฟต และฟอสเฟต โดยคิดเป็นร้อยละ 30 ของการค้าโลก ผู้ซื้อปุ๋ยรายใหญ่ที่สุดของจีน ได้แก่ อินเดีย ปากีสถาน และประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอาจจำเป็นต้องหาอุปทานทางการเกษตรของพวกเขาจากแหล่งผลิตอื่น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 ตุลาคม 2564)

จีนได้เปลี่ยนจากผู้ส่งออกซีเมนต์รายใหญ่ที่สุดในปี 2560 มาเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดนับจากปี 2562 จีนมีการนำเข้าซีเมนต์จากเวียดนามและไทย โดยบังคับให้ลูกค้าประจำอย่างบังคลาเทศจัดหาปูนเม็ด (10 ล้านตัน) จากปากีสถาน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และประเทศอื่น ๆ ในตะวันออกกลาง การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้านี้ได้เพิ่มความต้องการเรือในมหาสมุทรอินเดียส่งผลให้ค่าระวางมีอัตราสูงขึ้นในกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ - เรือขนาดอัลตราแมกซ์ การนำเข้าของจีนได้ลดลงเล็กน้อยในปีนี้ (ลดลงอย่างแน่นอนเนื่องมาจากอัตราค่าระวางที่สูงมาก) แต่ยังคงเป็นประเทศที่มีอัตราการนำเข้ามากที่สุดในโลกโดยลดลง 3 ล้านตันจากปีก่อนหน้าในช่วงระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม ในขณะที่การจัดส่งในรูปแบบของปูนเม็ด โดยขนส่งด้วยเรือขนาดซู

ราแมกซ์ เราเห็นการเติบโตของซีเมนต์ผงได้มีการส่งด้วยเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือประเภทไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือซึ่งมีขนาดเล็กกว่า ความโดดเด่นของเวียตนามในฐานะผู้ผลิตหลักยังคงไม่มีประเทศใดทำลายสถิติ (มีผลผลิตในปริมาณ 14 ล้านตันจากปริมาณการผลิตรวม 18 ล้านตัน) และเป็นประเทศเดียวที่เพิ่มปริมาณการส่งออกไปยังจีนในปี 2564 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 22 ตุลาคม 2564)

บริษัท Modern Land ซึ่งเป็นบริษัทผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์จากจีนกลายเป็นบริษัทอสังหาริมทรัพย์ในแผ่นดินใหญ่แห่งที่สี่ที่ผิมนัดชำระพันธบัตรสกุลเหรียญสหรัฐในเดือนนี้ต่อจากบริษัท Fantasia Holdings บริษัท Sinic Holdings และบริษัท China Properties Group ซึ่งเน้นย้ำถึงแรงกดดันที่แผ่ขยายไปทั่วภาคส่วน บริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถจ่ายดอกเบี้ยและเงินต้นในพันธบัตรมูลค่า 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐได้ บริษัทได้กล่าวในการรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์เมื่อวันอังคาร นอกจากนี้ บริษัท Evergrande บริษัทผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เก็งกำไรสูงเกี่ยวกับการผิมนัดชำระหนี้เมื่อสัปดาห์ที่แล้ว แต่ต้องเผชิญกับกำหนดชำระหนี้ครั้งสำคัญอีกครั้งในวันศุกร์นี้ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 26 ตุลาคม 2564)

อเมริกา

การศึกษาใหม่พบว่าผลกระทบที่ยาวนานของโครงสร้างพื้นฐานยุคก่อนโคลอมเบียอันเก่าแก่: ทางหลวงจากยุคอินคาในเปรู ผู้อยู่อาศัยที่อาศัยอยู่ข้างทางสัญจรในปัจจุบันยังคงได้รับประโยชน์จากการมีอยู่ของมัน นักวิจัยพบว่ามันอธิบายถึงค่าจ้างที่สูงขึ้น โภชนาการที่ดีขึ้น และปริมาณการศึกษาในพื้นที่ พวกเขายังพบว่าเพศหญิงได้รับประโยชน์มากกว่าเพศชายจากมรดกอันคงทนของอินคา (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 4 สิงหาคม 2564)

มีเงินสดมูลค่า 6.84 ล้านล้านเหรียญสหรัฐและสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงอยู่ในบัญชีของบริษัท S&P 500 ซึ่งเป็นสถิติใหม่ มูลค่าดังกล่าวสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วง 5 ปีก่อนการระบาดใหญ่ถึงร้อยละ 45 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากไตรมาสก่อนหน้า เหตุผลคืออะไร? ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้ายังคงทำให้แผนการใช้จ่ายของบริษัทเสียหาย (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 16 สิงหาคม 2564)

เนื่องจากคนขับรถบรรทุกที่อายุมากขึ้นมีเพิ่มขึ้น คนที่อายุน้อยกว่าก็ไม่สามารถแทนที่พวกเขาได้เร็วพอ การมีคุณสมบัติที่จะเป็น คนขับรถบรรทุกเชิงพาณิชย์ต้องมีคุณสมบัติมากมาย: ประวัติการขับรถที่ดีและผ่านการตรวจสอบประวัติ การทดสอบการใช้สารเสพติด และข้อกำหนดอื่น ๆ อีกจำนวนมาก และการใช้ชีวิตเดินทางในระยะไกลนั้นไม่ใช่สำหรับทุกคน อัตราการลาออกจากงานของคนขับรถบรรทุกรุ่นใหม่มีสูงมาก (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 7 ตุลาคม 2564)

การเก็บเกี่ยวข้าวโพดของบราซิลประสบปัญหาทั้งภัยแล้งในช่วงปลายเดือนเมษายนระหว่างการปลูกและน้ำค้างแข็งที่เกิดขึ้นไม่ตรงตามฤดูกาลในเดือนมิถุนายน ผลผลิตได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญโดยกระทรวงเกษตรของบราซิล (CONAB) ลดประมาณการผลิตลงร้อยละ 21 เหลือเพียง 85 ล้านตัน บราซิลส่งออกข้าวโพด 34 ล้านตันในปี 2563 แต่การคาดการณ์สำหรับปี 2564 ปัจจุบันอยู่ที่ 22 ล้านตัน ไตรมาสสามมักจะเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูงสุด แต่ในปีนี้มี การขนส่งเพียง 9 ล้านตันเมื่อเทียบกับ 15.5 ล้านตันในไตรมาส บริษัท ฟรีเซียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

ไตรมาสของปี 2563 การส่งออกรายเดือนของเดือนกันยายนลดลงเหลือเพียง 2.9 ล้านดอลลาร์ ซึ่งเป็นตัวเลขรายเดือนสำหรับเดือนกันยายนที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2554 และต่ำกว่าการส่งออกประมาณ 6.4 ล้านดอลลาร์ในช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว 3.5 ล้านดอลลาร์ ปริมาณการจัดส่งดังกล่าวมักจะส่งผลเสียต่อตลาดเรือขนาดปานามาแมกซ์เนื่องจากร้อยละ 80 ของการขนส่งในเส้นทางการค้าที่มีปริมาณสินค้าสูงสุดดำเนินการขนส่งโดยกลุ่มเรือขนาดดังกล่าว แต่แม้ว่าการขนส่งข้ามโพลไปยังเอเชียได้ลดลงมากกว่าครึ่งหนึ่งในปีนี้เหลือเพียง 3.4 ล้านดอลลาร์ (7.6 ล้านดอลลาร์ถึงไตรมาสสามของปีที่แล้ว) ธัญพืชและแร่ธาตุอื่น ๆ ยังคงดำเนินต่อไปด้วยการส่งออกถั่วเหลืองของบราซิลที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยซึ่งทำให้ตลาดเฟื่องฟูขึ้น การขนส่งข้ามโพลในเส้นทางทรานส์แอตแลนติก (ส่วนใหญ่ขนส่งด้วยเรือขนาดแชนดีไซส์ - เรือขนาดซูปราแมกซ์) มีปริมาณลดลงน้อยกว่ามาก (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 8 ตุลาคม 2564)

โควิด-19 เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราเงินเฟ้อพุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในรอบหลายทศวรรษทั่วโลก ในอเมริกาการพุ่งขึ้นร้อยละ 4.3 ในปีนี้จนถึงเดือนสิงหาคม ตามมาตรการของธนาคารกลางสหรัฐ (Federal Reserve) ซึ่งสูงที่สุดในรอบ 30 ปี อัตราเงินเฟ้อประจำปีของยูโรโซนแตะร้อยละ 3.4 ในเดือนกันยายน ซึ่งเป็นอัตราสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ นักข่าวของเราได้ตรวจสอบข้อมูลการระบาดใหญ่ในอดีตเพื่อดูว่าเหตุการณ์ดังกล่าวมักจะนำไปสู่ภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้นหรือไม่ การวิเคราะห์ของพวกเขาจากการใช้ข้อมูลที่ย้อนกลับไปในศตวรรษที่ 14 แสดงให้เห็นว่าการระบาดใหญ่มักนำไปสู่ภาวะเงินเฟ้อที่ต่ำลง ไม่ใช่สูงขึ้น (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 9 ตุลาคม 2564)

ในเดือนมกราคม 2528 ซึ่งเป็นชุดข้อมูลที่เก่าแก่ที่สุดที่เรามี สหรัฐฯ นำเข้าสินค้ามูลค่า 293 ล้านดอลลาร์จากจีน (และมีดุลการค้าเป็นบวก) ปัจจุบันในเดือนสิงหาคมของปีนี้ สหรัฐฯ นำเข้าจากจีนมูลค่ารวมเกือบ 43,000 ล้านดอลลาร์ซึ่งเพิ่มขึ้น 146 เท่าภายใน 36 ปี การนำเข้าของสหรัฐจากประเทศในแถบเอเชียมีปริมาณเพิ่มขึ้น จีนเป็นประเทศผู้ส่งออกอันดับหนึ่งไปยังสหรัฐอเมริกา แต่ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และเวียดนามก็อยู่ในรายชื่อ 10 อันดับแรกเช่นกัน (ข้อมูลจาก Yahoo Finance วันที่ 9 ตุลาคม 2564)

เมื่อวานนี้บริษัท Vale รายงานการผลิตแร่เหล็กในไตรมาสสามที่ปริมาณ 89.4 ล้านดอลลาร์ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากไตรมาสก่อนหน้า และร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า บริษัท Vale คาดว่าการผลิตแร่เหล็กในปี 2564 จะสูงถึง 315 ล้านดอลลาร์ - 335 ล้านดอลลาร์ซึ่งหมายถึงการผลิตในไตรมาสสี่ที่ปริมาณ 99.8 ล้านดอลลาร์เพื่อให้ถึงครึ่งหนึ่งของการคาดการณ์ ซึ่งสูงกว่าการผลิตในไตรมาสสามเล็กน้อยที่ 97.2 ล้านดอลลาร์ อย่างไรก็ตาม ในฐานะส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ “มูลค่ามากกว่าปริมาณ” ของบริษัท Vale ได้ลดการผลิตซิงก์สูงที่มีอัตรากำไรต่ำลง 4 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสี่ การผลิตมีแนวโน้มว่าจะสิ้นสุดที่ต่ำกว่าครึ่งหนึ่งของการคาดการณ์สำหรับปี 2564 แต่อยู่เหนือระดับต่ำสุดของการคาดการณ์ (89.0 ล้านดอลลาร์สำหรับไตรมาสสี่) ในแง่ที่เป็นบวกมากขึ้น การขายแร่เหล็กในไตรมาสสามของบริษัท Vale มีเพียงร้อยละ 76 ของการผลิตเทียบกับปริมาณร้อยละ 91 โดยเฉลี่ยในสามไตรมาสก่อนหน้า อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าคงเหลือในห่วงโซ่อุปทานซึ่งน่าจะกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้งในไตรมาสสี่ การคาดการณ์ของบริษัท Vale สำหรับกำลังการผลิต ณ สิ้นปีอยู่ที่ปริมาณ 343 ล้านดอลลาร์สำหรับปี 2564 ปริมาณ 370 ล้านดอลลาร์สำหรับปี 2565 เพิ่มขึ้นเป็น 400 ล้านดอลลาร์ใน “ระยะกลาง” และ 400 ล้านดอลลาร์ - 450 ล้านดอลลาร์ใน “ระยะยาว” ซึ่งเทียบกับปริมาณการผลิตของบริษัทในปัจจุบันที่ 335 ล้านดอลลาร์ การเปลี่ยนแปลงหลักเกิดจากระบบการผลิตทางตอนเหนือของบริษัทซึ่งได้เห็นแนวทางการผลิตในปี 2565 ที่ลดลง 25 ล้านดอลลาร์จากเป้าหมายอัตราการผลิตที่ 400 ล้านดอลลาร์ บริษัท ฟรีเซียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

ล้านตัน ในมุมมองของเราเมื่อพิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเร็ว ๆ นี้ เราพบว่าการคาดการณ์ของบริษัท Vale มีผลในเชิงบวก (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 20 ตุลาคม 2564)

เอเชีย

อินเดียตั้งเป้าลงทุน 1.35 ล้านล้านเหรียญสหรัฐใน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างงาน นายกรัฐมนตรี นเรนทรา โมดี กล่าว พร้อมจัดลำดับความสำคัญของชาติในวันประกาศอิสรภาพครั้งที่ 75 ของประเทศ การลงทุนจะดำเนินการในภาคการขนส่งของอินเดียเพื่อช่วยบูรณาการรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายของประเทศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 สิงหาคม 2564)

อินเดียอาจมีสัดส่วนการส่งออกข้าวมากถึงร้อยละ 45 ของการส่งออกข้าวทั่วโลกในปี 2564 เนื่องจากความสามารถในการจัดการท่าเรือที่เพิ่มขึ้นทำให้ประเทศผู้ปลูกข้าวรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากจีนสามารถจัดส่งข้าวได้ในปริมาณสูงสุดเป็นประวัติการณ์ให้กับผู้ซื้อทั่วแอฟริกาและเอเชีย ผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลกสามารถจัดส่งข้าวได้มากถึง 22 ล้านตันในปีนี้ หรือมากกว่าการส่งออกรวมของผู้ส่งออกรายใหญ่ 3 รายถัดไป ได้แก่ ไทย เวียดนาม และปากีสถาน นาย Nitin Gupta รองประธานฝ่ายธุรกิจข้าวของบริษัท Olam India กล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 กันยายน 2564)

การส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 53 ล้านตันในปีนี้ นักวิเคราะห์จาก Noble Rodrigo Echeverri กล่าวในการประชุมเสมือนจริงเมื่อวันอังคาร การส่งออกถ่านหินของรัสเซียเพิ่มขึ้น 9 ล้านตันในปีนี้ ในขณะที่การส่งออกถ่านหินในแอฟริกาได้คาดว่าจะลดลง 6 ล้านตันถึง 7 ล้านตัน โดยกล่าวว่าเสริมว่าตลาดถ่านหินยังคงถึงตัวตลอดช่วงที่เหลือของปี 2564 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 กันยายน 2564)

อินเดียพบว่าปริมาณถ่านหินคงคลังของประเทศอยู่ในระดับต่ำมาก ท่ามกลางอุปสงค์ด้านพลังงานที่เพิ่มขึ้นจากภาคอุตสาหกรรม และการนำเข้าที่ชะลอลงเนื่องจากราคาโลกที่สูงเป็นประวัติการณ์ โรงไฟฟ้าถ่านหินกว่า 135 แห่งของอินเดียกว่าครึ่งมีคลังเชื้อเพลิงเพียงพอต่อการผลิตเชื้อเพลิงน้อยกว่าสามวัน ผู้แข่งขันของอินเดียสำหรับอุปทานถ่านหินคือจีน ซึ่งเป็นผู้บริโภคน้ำมันดิบรายใหญ่ที่สุดในโลก และอยู่ภายใต้แรงกดดันด้านพลังงานเนื่องจากประเทศต้องรับมือกับภาวะไฟฟ้าดับเนื่องจากความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้นและปริมาณเชื้อเพลิงคงคลังที่ต่ำ ถ่านหินมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 70 ของการผลิตไฟฟ้าของอินเดีย ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาดคาดการณ์ว่าราคาถ่านหินเทอร์มอลของออสเตรเลียและอินโดนีเซียจะเพิ่มขึ้นในช่วงที่เหลือของปีงบประมาณ ผู้ผลิตชาวอินโดนีเซียต้องเผชิญกับฝนตกหนักซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตทำให้ผลผลิตลดลงร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 40 ในเดือนที่ผ่านมา 2564 (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 1 ตุลาคม 2564)

เกาหลีได้เป็นผู้นำเข้าแร่เหล็กรายใหญ่เป็นอันดับสี่ของโลก รองจากจีน ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 เกาหลีนำเข้าแร่เหล็ก 56.3 ล้านตันซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 จากปีก่อนหน้าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 ออสเตรเลียนำเข้าในปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 43.5 ล้านตันในเดือนมกราคม - เดือนบริษัท **พีริเยส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)**

กันยายน 2564 จากปริมาณ 37.6 ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 แหล่งแร่เหล็กที่ใหญ่เป็นอันดับสองของเกาหลีคือบราซิล คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.5 อย่างไรก็ตามการจัดส่งจากบราซิลไปเกาหลีลดลงร้อยละ 19.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 4.2 ล้านตัน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 จากปริมาณ 5.2 ล้านตันในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 8 ตุลาคม 2564)

เกษตรกรชาวอินเดียคาดว่าจะเก็บเกี่ยวผลผลิตข้าวได้มากเป็นประวัติการณ์ที่ 107 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปริมาณ 104 ล้านตัน อินเดีย ส่งออกข้าวคิดเป็นร้อยละ 45 ของตลาดส่งออกข้าวทั่วโลกและมีแนวโน้มที่จะได้รับส่วนแบ่งการตลาดจากการขายที่เพิ่มขึ้นให้กับผู้ซื้อทั่วเอเชียและแอฟริกา ค่าขนส่งที่สูงขึ้นและการเพิ่มขึ้นของราคาข้าวสาลีทั่วโลกกำลังดึงดูดผู้ซื้อในเอเชียในอัตราที่สามารถเพิ่ม การส่งออกข้าวสาลีของอินเดียสู่ระดับสูงสุดในรอบ 8 ปีในปี 2564 และคาดว่าจะสูงถึง 4.2 ล้านตันในปีนี้ ซึ่งสูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556 ข้าวสาลีอินเดียยังคงถูกกว่าเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ การส่งออกน้ำตาลของอินเดียในฤดูกาลการตลาดปี 2563/ปี 2564 ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 7.2 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากฤดูกาลที่แล้วอินโดนีเซียเป็นผู้ซื้อหลักที่ปริมาณ 1.8 ล้านตัน รองลงมาคืออัฟกานิสถาน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ โชมานเลีย (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 8 ตุลาคม 2564)

ส่วนอื่น ๆ ของโลก

ท่าเรือถ่านหินในรัฐนิวเซาท์เวลส์ของออสเตรเลียได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศเลวร้ายและการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ควันอกเมืองนิวคาสเซิลมีเรือมากกว่า 40 ลำ เนื่องจากมีคำสั่งให้เรือออกจากที่ทอดสมอเนื่องจากพายุ ในขณะที่การทดสอบโควิดที่ล่าช้าทำให้ห่วงโซ่อุปทานดีเซลเครียด อย่างไรก็ตามคาดว่าจะมีสภาพอากาศปลอดโปร่งในเร็ว ๆ นี้ แต่ปัญหาที่เกิดจากการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้ามีแนวโน้มที่จะยังคงมีอยู่ในอนาคตอันใกล้ การเข้าคิวเพื่อรอการขนส่งสินค้ากำลังผลักดันค่าใช้จ่ายในการรอการขนส่ง แต่สิ่งเหล่านี้ถูกชดเชยด้วยราคาที่สูงเป็นประวัติการณ์สำหรับการส่งออกถ่านหินเทอร์มอลคุณภาพสูง (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 27 สิงหาคม 2564)

การเก็บเกี่ยวข้าวสาลีของออสเตรเลียที่ยอดเยี่ยมในฤดูกาลที่แล้ว (ประมาณ 34 ล้านตัน) ยังคงส่งผลให้การส่งออกรายเดือนมีความแข็งแกร่งทั้งปริมาณการส่งออก 2.5 ล้านตันที่จัดส่งในเดือนธันวาคม 2563 และ 17 ล้านตันที่ส่งออกในช่วงเจ็ดเดือนแรกนั้นสูงเป็นสถิติ ปริมาณร้อยละ 70 ของการส่งออกของออสเตรเลียทั้งหมดถูกส่งไปยังจุดหมายปลายทางในเอเชีย โดยปกติแล้วการขนส่งด้วยเรือขนาดแอสดีไซส์มีสัดส่วนมากที่สุดในการขนส่งข้าวสาลีของออสเตรเลีย แต่อาจเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าที่มีจำนวนมากขึ้นด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์—เรือขนาดอัลตราแมกซ์ซึ่งในปีนี้เป็นเพิ่มขึ้นจาก 2.3 ล้านตันเป็น 8.5 ล้านตันในช่วง 7 เดือนแรก ในขณะที่เรือขนาดแอสดีไซส์เพิ่มขึ้นจาก 3 ล้านตันเป็นเพียง 4.2 ล้านตัน เห็นได้ชัดว่าสินค้าที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของอัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์ - เรือขนาดอัลตราแมกซ์ในแถบแปซิฟิกที่แข็งแกร่งเช่นนี้ โดยผู้ให้บริการเช่าเหมาลำอาจใช้เรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเช่นกันเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ แม้ว่าการเก็บเกี่ยวในปีนี้เป็นที่น่าจะตรงกับสถิติของปี 2363/ปี 2564 แต่สัญญาณเริ่มต้นก็เป็นบวกสำหรับพืชผลชนิดนี้ โดยปัจจุบันนักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ว่าจะมีการเก็บเกี่ยวประมาณ 30 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 3 กันยายน 2564)

การรัฐประหารในจีนทำให้เกิดคำถามเกี่ยวกับการส่งออกแร่บอไซต์ที่เฟื่องฟูของประเทศ ค่าระวางในตลาดซื้อขายล่วงหน้าร่วงลงชั่วคราว ขณะที่ราคาอะลูมิเนียมซึ่งเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่สกัดจากแร่บอไซต์ทำสถิติสูงสุดในรอบทศวรรษ ตั้งแต่นั้นมาผู้ขนส่งสินค้ารายใหญ่ในประเทศได้แจ้งว่าการดำเนินการขนส่งจะไม่ได้รับผลกระทบและจะยังคงดำเนินต่อไปตามปกติ และเนื่องจากสินค้าโภคภัณฑ์คิดเป็นสัดส่วนประมาณสองในสามของการส่งออกของประเทศตามมูลค่า ไม่ว่าจะรัฐบาลใด ๆ ก็ต้องการที่จะรักษาปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น สิ่งสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าแร่บอไซต์เป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่ำมาก โดยกลั่นเป็นอลูมินาในอัตราส่วน 2:1 โดยประมาณ ซึ่งจะถูกลอสมเป็นอะลูมิเนียมในอัตราส่วน 2:1 ดังนั้น การทดแทนการนำเข้าอลูมินาด้วยแร่บอไซต์ส่งผลให้การซื้อขายด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งกองเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ปริมาณการค้าเมื่อรวมผลกระทบนี้ การขนส่งแร่บอไซต์มักจะใช้เวลานานกว่าการขนส่งอลูมินา ส่งผลให้อุปทานเรือขนส่งสินค้าแห่งกองมีจำกัดเป็นระยะเวลานานขึ้น และสุดท้ายปริมาณแร่บอไซต์สำรองของจีนมีคุณภาพลดลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งหมายความว่าจำเป็นต้องมีการนำเข้าเพื่อตอบสนองอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 9 กันยายน 2564)

ราคาที่สูงขึ้นจากปัญหาคอขวดทำให้ธนาคารกลางอยู่ในสถานะที่ยากลำบากอย่างยิ่ง ในทางเศรษฐศาสตร์แบบดั้งเดิม อัตราเงินเฟ้อเป็นปรากฏการณ์ทางการเงินที่เป็นวิธีกแก้ปัญหาทางการเงินในรูปแบบของอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น แต่คราวนี้โดยพื้นฐานแล้วไม่มีโอกาสที่อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นจะแก้ปัญหาราคาที่สูงขึ้นที่เกิดจากปัญหาห่วงโซ่อุปทานได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 กันยายน 2564)

เป็นเวลากว่าทศวรรษหลังจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน ปัญหาเศรษฐกิจโลกคือการขาดการใช้จ่าย คราวเรือนที่วิตกกังวลชำระหนี้ของพวกเขา รัฐบาลบังคับใช้มาตรการที่เข้มงวดและบริษัทที่ระมัดระวังได้ระงับการลงทุน ในขณะที่การจ้างงานลดลงอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ขณะนี้เมื่อการใช้จ่ายกลับมาเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง เนื่องจากรัฐบาลได้กระตุ้นเศรษฐกิจและผู้บริโภคได้ใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นนั้นทรงพลังมากจนอุปทานกำลังดิ้นรนเพื่อตอบสนองให้ทันและอัตราเงินเฟ้อกำลังกัดเซาะ สาเหตุของปัญหาโดยตรงคือโควิด-19 ทว่าเศรษฐกิจที่ขาดแคลนเป็นผลจากการเปลี่ยนจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลไปเป็นพลังงานหมุนเวียน และความจริงที่ว่า การค้าลดน้อยลงในแง่ของประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและเพิ่มมากขึ้นในแง่เป้าหมาย เช่น มาตรฐานแรงงานและความมั่นคงของชาติ การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และการปกป้องคุ้มครองนี้จะมีระยะเวลายาวนานกว่าการระบาดใหญ่มาก และรับมือได้ยากเช่นกันสำหรับผู้กำหนดนโยบาย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 7 ตุลาคม 2564)

ออสเตรเลียยังคงเป็นผู้ส่งออกถ่านหินรายใหญ่ที่สุดทั่วโลก โดยในปีนี้มีการส่งออกถ่านหินร้อยละ 30.8 มากกว่าการส่งออกร้อยละ 27.9 ของอินโดนีเซีย ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 ออสเตรเลียส่งออกถ่านหิน 272.3 ล้านตันซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 แม้ว่าจะยังลดลงร้อยละ 6.2 จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2562 การส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียไปยังจีนลดลงร้อยละ 96.9 จากปีก่อนหน้าในเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2564 เหลือเพียง 2.0 ล้านตันในเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2564 ออสเตรเลียส่งออกถ่านหิน 51.6 ล้านตันไปยังอินเดีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 74.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ปัจจุบันอินเดียเป็นจุดหมายปลายทางร้อยละ 19 ของการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียทั้งหมด ออสเตรเลียส่งออกถ่านหิน 47.2 ล้านตันไปยังเกาหลีในช่วงเวลานี้ ซึ่งแสดงถึงการเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า การส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 11.2 ล้านตัน จุดหมายปลายทางของการส่งออกอันดับต้นคือญี่ปุ่น

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

โดยมีการส่งออกในปริมาณ 84.7 ล้านตันในเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ญี่ปุ่นนำเข้าถ่านหินของออสเตรเลียคิดเป็นร้อยละ 31.1 เกาหลีร้อยละ 17.3 ใต้หวันร้อยละ 9.8 และสหภาพยุโรปร้อยละ 4.1 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 22 ตุลาคม 2564)