

เลขที่ 2561-010

วันที่ 3 พฤษภาคม 2561

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรกปี 2561

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสแรกปี 2561 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรกปี 2561 อยู่ที่ 10,965 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 จากไตรมาสแรกในปี 2560 โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ด้านล่างซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือบริษัทฯ เปรียบเทียบระหว่างรายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ กับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,482 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่ บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐเล็กน้อย แต่สูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของปีที่แล้ว ในไตรมาสแรก รายได้ก่อนหักดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 16.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 49 จากไตรมาสแรกในปี 2560 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.07 บาทสำหรับไตรมาสแรกของปี 2561

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2560	ไตรมาส 1 ปี 2561
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,000	17,708
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	8,588	10,965
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	9,316	10,460
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	6,701	11,266
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	8,929	11,832
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,208	4,482
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	11.26	16.79

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และ รายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(1.74)	3.43
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(1.70)	3.43
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	(0.04)	0.07
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.04)	0.07

รางวัลและเกียรติยศ บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เจ้าของเรือแห่งปี” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 11 ประจำปี 2561 และบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเชียน จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี”

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 580 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,492 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ อยู่ที่ 10,460 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ถึงร้อยละ 23.17 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 943 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,625 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,266 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 6.03 ทั้งนี้ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 11,832 เหรียญสหรัฐ และสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 11.36 (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์โดยเฉพาะ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เปรียบเทียบกับดัชนี BSI) ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่จะทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันพุธที่ 16 พฤษภาคม 2561 เวลา 15.20 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ เป็นที่น่าผิดหวังอย่างมากด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางเพียงแค่ 1.71 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างไตรมาสแรกปี 2561 โดยรวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณการปลดระวางเรือที่ 4.99 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกของปีที่แล้ว ทั้งนี้ อายุของกองเรือโลก ณ ปัจจุบันและแรงกดดันทางกฎหมาย (กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) และการใช้เชื้อเพลิงสะอาด) น่าจะส่งผลทำให้กองเรือโลกขยายตัวอย่างช้าๆ อันจะช่วยทำให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16.6 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 150.4 ล้านเหรียญสหรัฐ

ปี	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,176	13,140	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,220	2,190	2,196	2,190	1,992
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17	17	17	17	15
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,859	13,875	13,875	13,875	14,211
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	30.8	30.4	30.5	30.4	28.3

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

มุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

เมื่อเรามองย้อนกลับไปที่ปี 2560 อุตสาหกรรมเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเริ่มต้นปีเหมือนผู้ป่วยที่ต้องใช้เครื่องช่วยหายใจแต่ท้ายสุดก่อนสิ้นปีผู้ป่วยส่วนใหญ่ฟื้นตัวกลับมาแข็งแรงและทำกำไรได้ในที่สุด จากข้อมูลของ Clarksons อัตราการขยายตัวในแ่งตัน-ไมล์ในช่วงปี 2560 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.1 เมื่อเทียบกับการขยายตัวของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.93 กล่าวคือผลต่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานอยู่ที่ประมาณร้อยละ 2.17 ซึ่งเพียงพอที่จะช่วยพยุงอุตสาหกรรมให้กลับมาทำกำไรได้ ปัจจัยดังกล่าวเป็นการยืนยันความเห็นของบริษัทฯ ที่ว่าความสมดุลของอุปทาน-อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกจะถึงจุดสมดุล

การคาดการณ์การขยายตัวของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ในปี 2561 ดูเหมือนจะปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ต้นปี โดย Clarksons ปรับประมาณการขึ้นจากร้อยละ 3.5 เป็นร้อยละ 3.8 ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังคงเชื่อมั่นว่าการขยายตัวของกองเรือสุทธิในปีนี้จะไม่เกินร้อยละ 2 ซึ่งน่าจะส่งผลให้เกิดผลต่างระหว่างการขยายตัวของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์กับการขยายตัวของอุปทานประมาณร้อยละ 2.00 ผลประกอบการไตรมาสแรกของบริษัทฯ ดูเหมือนจะสะท้อนให้เห็นถึงสถานการณ์ที่น่าพอใจนี้ บริษัทฯ คาดว่าผลต่างระหว่างตัวเลขอุปทาน-อุปสงค์สำหรับปี 2562 น่าจะอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเช่นเดียวกัน

ปี 2563 น่าจะเป็นปีที่น่าจับตามองอย่างยิ่งเนื่องจากความกดดันทางกฎเกณฑ์ต่างๆ จากการที่กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ด้วยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำซึ่งคาดว่าจะสูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น วิธีที่ง่ายที่สุดในการลดการใช้เชื้อเพลิงก็คือการลดความเร็วในการแล่นเรือ หากลดความเร็วในการแล่นเรือจาก 12 นอตเป็น 10 นอต จะสามารถลดอุปทานลงได้ถึงร้อยละ 17 ในช่วงข้ามคืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือที่มีอายุมากกว่า 15 ปี ซึ่งปัจจุบันมีขนาดระวางรวม 142 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 17 ของกองเรือที่มีอยู่ น่าจะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการปิดระวางเนื่องจากมีเครื่องยนต์เก่าซึ่งไม่สามารถเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำได้ อีกทั้งจะต้องใช้เงินทุนในการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือเหล่านี้เมื่อมีกำหนดการสำรวจเรือพิเศษ ทั้งนี้ ปี 2563 จะเป็นปีที่

ต้องเผชิญกับภาวะอุปทานหดตัวอย่างรวดเร็วเนื่องจากการลดความเร็วในการเล่นเรือของกองเรือทั้งหมดหรือเนื่องจากการปลดระวางเรือเก่าประกอบกับการลดความเร็วในการเล่นเรือของกองเรือที่มีอยู่

อีกวิธีหนึ่งในการคาดการณ์อนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณการสั่งต่อเรือล่วงหน้า (ร้อยละ 9.85) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นไตรมาสแรก (819.94 ล้านเดทเวทตัน) และเทียบกับเมื่อครั้งสุดท้ายที่ตัวเลขอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ กล่าวคือ เมื่อช่วงสิ้นปี 2545 และเป็นที่น่าทึ่งว่าอะไรเกิดขึ้นหลังจากนั้น!

ท้ายที่สุด ในประเด็นเรื่องภาษีทางการค้านั้น โดยทั่วไปการใช้มาตรการภาษีทางการค้าจะส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงประเทศสินค้าต้นทางอันส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการขนส่งทางเรืออันทำให้มีปริมาณการขนส่งในแง่ตัน-ไมล์มากขึ้น ปัจจัยดังกล่าวนี้ถือว่าเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าแห่งเทกองตราบเท่าที่ภาษีทางการค้าที่จัดเก็บไม่ทำให้ทำอุปสงค์ลดลงหรือหมดไป หวังว่าสุดท้ายประเด็นที่เริ่มต้นจากการใช้วาฬฟิลิปหรือการโพสต์ในทวีตเตอร์จะจบลงด้วยการร่วมมือกันหาทางแก้ที่เป็นที่ยอมรับสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องและโลกาภิวัตน์ก็จะยังคงจะขับเคลื่อนต่อไป

มุมมองอื่นๆ ต่อตลาด

หลังจากอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งในปี 2560 ซึ่งทำให้ราคาหุ้นปรับเพิ่มขึ้นนั้น ค่าระวางเรือได้ปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงที่ผ่านมาจากการที่ดัชนี BDI ปรับตัวลงอย่างรวดเร็วจาก 1,743 จุดในเดือนธันวาคม มาอยู่ที่ 1,089 จุด ณ ปัจจุบัน ซึ่งเกิดจากการปรับตัวลดลงตามฤดูกาลเนื่องจากเป็นช่วงที่ประเทศจีนหยุดพักกิจกรรมทางการค้า ปริมาณอุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ที่ลดลงอยู่แล้วนั้น ได้รับผลกระทบเพิ่มจากการลดกำลังการผลิตของเหล็กกล้าตามนโยบายที่รัฐบาลจีนได้ประกาศในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทเชื่อว่าอัตราค่าระวางจะลดลงเพียงชั่วคราวและน่าจะฟื้นตัวขึ้นหลังจากไตรมาสแรกที่ซบเซา เนื่องจากภาคอุปสงค์และภาคอุปทานยังคงอยู่ในระดับที่น่าพอใจ การขยายตัวของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะยังคงทรงตัวในอีก 2 ปีข้างหน้าซึ่งจะส่งผลคืออัตราค่าระวางเรือ ในขณะที่อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์จะยังมีเสถียรภาพแม้ว่าได้ลดลงจากปริมาณในปี 2560 อัตราส่วนของคำสั่งต่อเรือต่อกองเรือปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 10.1 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากจุดที่ต่ำที่สุดที่ร้อยละ 7.5 ในเดือนกรกฎาคม 2560 บริษัทเชื่อว่าการสั่งต่อเรือใหม่จะไม่เพิ่มขึ้น เมื่อคำนึงถึงแหล่งเงินทุนที่มีค่อนข้างจำกัดทั้งจากธนาคารและนักลงทุนภาคเอกชน การสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งมีจำนวนที่น้อยจะช่วยจำกัดปริมาณอุปทานใหม่ที่เข้าสู่ตลาดซึ่งจะส่งผลคือการฟื้นตัวของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทคาดว่า การขยายตัวของอุปทานในปี 2561 จะอยู่ที่ร้อยละ 1 และร้อยละ 1.2 ในปี 2562 ในส่วนของภาคอุปสงค์ จะเพิ่มขึ้นจากการขนส่งระยะทางไกลจากบราซิลไปยังจีน ซึ่งได้รับประโยชน์จากการขยายโครงการเหมืองแร่ S11D ของบริษัท Vale นอกจากนี้ บริษัทเชื่อว่าการขนส่งสินค้าแห่งเทกองประเภทอื่นๆจะได้รับประโยชน์จากการที่จีนเพิ่มปริมาณการนำเข้าถั่วเหลือง แร่บอโกไซต์ และนิกเกิล โดยรวมแล้ว บริษัทคาดว่า การขยายตัวในแง่ปริมาณการขนส่งตัน-ไมล์ในปี 2561 จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับการขยายตัวของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 1 ซึ่งจะช่วยให้อัตราค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น (ข้อมูลจาก Drewry ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561)

นักลงทุนหลายรายมองว่าหุ้นของบริษัทเดินเรือจะยังคงซบเซา แต่กองทุนเฮดจ์ฟันด์ได้เข้าซื้อหุ้นเหล่านี้อย่างน้อย 675 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากสัญญาณที่เป็นบวกของอุตสาหกรรม กองทุนเฮดจ์ฟันด์ได้เริ่มเข้าซื้อหุ้นในบริษัทเดินเรือในช่วงไตรมาสสามของปี 2560 และได้ซื้อหุ้นเพิ่มขึ้นในปริมาณมากในช่วงสามเดือนสุดท้ายของปี จากข้อมูลของรายงานที่ได้ยื่นให้แก่

คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาที่รวบรวมโดย Symmetric (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561)

บริษัท Cargill ผู้ค้าสินค้าโภคภัณฑ์ระหว่างประเทศ ต้องการเพิ่มกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกเนื่องจากมองว่าอุปสงค์จะยังคงขยายตัวอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอีกสองสามปีข้างหน้า บริษัท Cargill คาดว่าในช่วงสองถึงสามปีข้างหน้าอุปสงค์ในสินค้าแห่งแรกจะขยายตัวขึ้นจากการค้าแร่เหล็กและบ็อกไซต์ และสินค้าอื่นๆ อันจะส่งผลดีต่อเรือขนาดเคปไซส์ซึ่งเป็นกองเรือที่ขยายตัวต่ำที่สุดเพียงร้อยละ 0.6 ประกอบกับเศรษฐกิจโดยรวมที่ดูเหมือนจะดีขึ้น "บริษัทไม่ได้เห็นสถานะเช่นนี้มาเป็นเวลานานแล้ว โดยทั้งปัจจัยพื้นฐานและปัจจัยแวดล้อมเป็นที่น่าพอใจ" บริษัท Cargill กล่าว (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561)

บริษัทยังคงให้น้ำหนักไปที่หุ้นในกลุ่มขนส่งสินค้าแห่งแรกเนื่องจากคาดว่าอัตราค่าระวางจะปรับตัวแข็งแกร่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง หลังจากปรับตัวลดลงตามฤดูกาล ดัชนี BDI ลดลงอย่างมากจาก 1,743 จุดในเดือนธันวาคม มาอยู่ที่ 1,191 จุด ในปัจจุบัน เนื่องจากการหยุดพักกิจกรรมทางอุตสาหกรรมในช่วงเทศกาลตรุษจีน อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือจะได้รับประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานที่เป็นไปในทิศทางที่น่าพอใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาจากกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกที่คาดว่าจะขยายตัวเพียงร้อยละ 1 ในปี 2561 นอกจากนี้ อุปสงค์จะเพิ่มขึ้นจากการขนส่งแร่เหล็กที่ส่งออกจากบราซิลไปยังจีนสืบเนื่องจากการขยายโครงการเหมืองแร่ S11D (ข้อมูลจาก Drewry ณ วันที่ 1 มีนาคม 2561)

บริษัทได้ปรับเพิ่มประมาณการอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกสำหรับปี 2561 จากการคาดการณ์การฟื้นตัวของตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรก บริษัทเชื่อว่าอุปสงค์จะยังคงแข็งแกร่ง ภาคอุตสาหกรรมของจีนได้ขยายตัวร้อยละ 7.2 ในเดือนมกราคม / เดือนกุมภาพันธ์ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว และคาดว่าค่าการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 ในปี 2561 เนื่องจากคาดว่าเหมืองแร่เหล็ก S11D ของบริษัท Vale จะผลิตแร่เหล็กปริมาณ 50-55 ล้านตันในปี นี้ เมื่อเทียบกับปริมาณ 22 ล้านตันในปี 2560 ในขณะที่เดียวกัน คาดว่าอุปสงค์ในเรือจะมากกว่าอุปทานถึงร้อยละ 2.1 (สูงกว่าตัวเลขในปี 2560 เล็กน้อย) ก่อนที่จะปรับตัวเข้าสู่จุดสมดุลในปี 2562 (ข้อมูลจาก AXIA Capital Markets ณ วันที่ 29 มีนาคม 2561)

อัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกมีความผันผวนและเป็นไปตามฤดูกาล ซึ่งเป็นไปตามปกติ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯต้องประหลาดใจกับพาดหัวข่าวต่างๆในสัปดาห์นี้ว่าบริษัทวิเคราะห์อื่นๆได้ปรับลดประมาณการ และ/หรือ ให้ความเห็นว่าการฟื้นตัวของตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกจะชะลอตัวลงหรือจะหยุดนิ่ง ในความเป็นจริงแล้ว อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 79 ในสัปดาห์ที่แล้ว (มาเป็น 15,766 จาก 8,811) จากการที่ได้เริ่มมีการขนส่งสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศหรือการบำรุงรักษาตามฤดูกาล ปริมาณการผลิตในไตรมาสแรกของปี 2561 ของบริษัท Vale ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาโดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากฝนที่ตกหนัก อย่างไรก็ตาม บริษัท Vale ยังคงประมาณการการขยายตัวในการผลิตในปีที่ร้อยละ 7 ซึ่งหมายความว่าจะมีการผลิตเพิ่มขึ้นในช่วงที่เหลือของปีเพื่อทดแทนปริมาณที่ขาดไปในช่วงไตรมาสแรก นอกจากนี้ บริษัท BHP ยังประสบปัญหาจากรถรางที่ใช้ขนส่งสินค้าทำให้ต้องลดกำลังการผลิตสำหรับปี 2561 ลง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบในแง่ปริมาณการขนส่งต้น-ไมล์จากบราซิลของบริษัท Vale นั้นจะมีส่วนสำคัญที่ทำให้ความต้องการเรือเพิ่มขึ้นมากกว่าการขนส่งสินค้าจากออสเตรเลีย (ข้อมูลจาก Evercore ISI ณ วันที่ 23 เมษายน 2561)

อัตราค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองสำหรับเรือขนาดเล็กมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 3 ปีข้างหน้าเนื่องจากคาดว่าอุปสงค์จะมากกว่าอุปทาน Denny Sabah นักวิเคราะห์ตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองของ Clarksons Platou ได้กล่าวในการประชุมประจำปีของสมาคมเพื่อการพัฒนาโครเมียมระหว่างประเทศในกรุงปารีส ว่ามีการตั้งต่อเรือขนาดแฮนด์ไฮส เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ ในปริมาณที่น้อยมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าอะลูมินา บ็อกไซต์ ทองแดง เข็มขัด แร่แมงกานีส แร่โครเมียม สังกะสี เข็มขัด และแร่ น้ำตาล ซีเมนต์ ปูน และธัญพืช โดย Sabah กล่าวว่า "จำนวนเรือเหล่านี้จะลดลงในอีกสามปีข้างหน้า" "หากคุณเช่าเรือขนาด 40,000 เดทเวทตัน คุณจะมีตัวเลือกน้อยลง (เมื่อเทียบกับตอนนี้)" (ข้อมูลจาก Platts ณ วันที่ 26 เมษายน 2561)

สถานการณ์ในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงเหมือนเดิม กล่าวคือ 1) กำไรของสินค้าเหล็กกล้ายังคงอยู่ในระดับที่สูง 2) เหล็กกล้ายังคงมีราคาสูง 3) สินค้าเหล็กกล้าคงคลังของจีนลดลงร้อยละ 27 จากช่วงกลางเดือนมีนาคม และ 4) แร่เหล็กคุณภาพสูงกับแร่เหล็กคุณภาพต่ำมีราคาต่างกันมาก เนื่องจากบริษัท Vale (ผู้ผลิตแร่เหล็กหลักของบราซิลซึ่งผลิตแร่เหล็กที่มีคุณภาพดีที่สุด) ได้เน้นย้ำในประมาณการการผลิตแร่เหล็กสำหรับปี 2561 ว่าแม้ว่าในไตรมาสแรกการผลิตแร่เหล็กจะมีปริมาณลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว บริษัทยังคงมั่นใจว่าจะสามารถผลิตแร่เหล็กได้ในปริมาณมากในช่วงที่เหลือของปีนี้ อันจะส่งผลต่อค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

การเปลี่ยนแปลงหลักของอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลกได้แสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจ โดยเริ่มต้นปี 2561 ที่ 813.53 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 819.94 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกปี 2561 ซึ่งอีกร้อยละ 3.36 (27.57 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2561 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2560 อัตราการส่งมอบล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 33.7) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีปริมาณ 12 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ในปี 2560 การปลดระวางเรืออยู่ที่ 15.16 ล้านเดทเวทตัน) กองเรือจะขยายตัวสุทธิร้อยละ 1.90 (828.95 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2561 และร้อยละ 1.57 (841.98 ล้านเดทเวทตัน) ก่อนสิ้นปี 2562

มุมมองอื่นๆของการเปลี่ยนแปลงด้านอุปทาน

การจำกัดการปล่อยก๊าซเสียทั่วโลกที่เข้มงวดขึ้นสำหรับการเดินเรือที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2563 อาจทำให้มีการปลดระวางเรือเก่าซึ่งไม่ประหยัดเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นภายในสองหรือสามปีข้างหน้าหลังจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) Lei Yang หัวหน้าฝ่ายการขนส่งทางทะเลสำหรับกลุ่มสินค้าโภคภัณฑ์ของบริษัท Cargill ประจำประเทศจีน ได้กล่าวว่า คาดว่าการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะแบ่งออกเป็นสองประเภท กล่าวคือ ตลาดเช่าเรือเก่าและตลาดเช่าเรือใหม่ เรือเก่าที่ต้องใช้เชื้อเพลิงสูงจะทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง 2-3 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีมากกว่าเรือรุ่นใหม่ ซึ่งปัจจัยนี้เองจะเป็นตัวเร่งการปลดระวางเรือเก่า โดย Yang ได้กล่าว ณ การประชุมทางการเงินของเรือเดินทะเล Marine

Money ประจำฮ่องกงว่า "จะมีการปลดระวางเรือเก่าอย่างรวดเร็วหลังจากปี 2563 กล่าวคือ ภายในสองหรือสามปีข้างหน้า" (ข้อมูลจาก IHS Maritime ณ วันที่ 16 เมษายน 2561)

ทางด้านราคาเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดูเหมือนว่าบริษัท Load Line Marine ของประเทศกรีซจะตัดสินใจอย่างชาญฉลาดอีกครั้งด้วยการขายเรือขนาดซูปราแมกซ์อายุ 17 ปีในราคาเกือบสามเท่าของราคาที่บริษัทได้ซื้อเมื่อเดือนมิถุนายน 2559 แหล่งข่าวจากบริษัทนายหน้าในยุโรปกล่าวว่า บริษัทซึ่งมี George Souravlas เป็นกรรมการผู้จัดการ ได้ขายเรือขนาด 52,000 เดทเวทตันที่ชื่อ Challenger (ต่อสร้างในปี 2544) ให้กับผู้ซื้อชาวอินโดนีเซียในราคา 8.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัท Load Line ได้ซื้อเรือดังกล่าวมาในราคาประมาณ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งขณะนั้นใช้ชื่อว่าเรือ New Spirit จากบริษัท Transmar ซึ่งเป็นบริษัทในประเทศกรีซเช่นเดียวกัน (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 26 เมษายน 2561)

การเปลี่ยนแปลง/แรงกดดันทางด้านกฎเกณฑ์

จากการที่การบังคับใช้กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันต่ำซึ่งจะเริ่มขึ้นในวันที่ 1 มกราคม 2563 ใกล้เข้ามาเต็มที่ เจ้าของเรืออาจไม่เลือกที่จะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยที่มีต้นทุนสูงในเมื่อสามารถเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันต่ำได้ เมื่อดูจากสถิติแล้ว จะเห็นได้ว่าเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2561 มีเรือจำนวนน้อยกว่าร้อยละ 0.30 ที่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันแล้ว จากจำนวนเรือทั้งหมดประมาณ 95,000 ลำ ซึ่งจะต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่นี้ แม้ว่าจำนวนเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจะเพิ่มขึ้นสามเท่าตัวก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563 ก็คิดเป็นเพียงแค่อ้อยละ 1 ของกองเรือทั้งหมดที่มีเรือจำนวนประมาณ 95,000 ลำ ดูเหมือนว่าจะมีเรือจำนวนเพียงเล็กน้อยที่ต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันสูง บริษัทจึงไม่คิดว่าบริษัทผลิตน้ำมันต่างๆจะยังคงผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันสูงต่อไปทั้งๆที่ปริมาณการขายมีจำกัด นอกจากนั้น บริษัทผลิตน้ำมันต่างๆจะต้องลงทุนในท่อส่งน้ำมัน ถังเก็บน้ำมัน และยานพาหนะสำหรับจัดส่งน้ำมัน เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันสูงโดยเฉพาะ ซึ่งดูเหมือนจะเป็นการลงทุนที่ใช้เงินลงทุนมากเพื่อผลตอบแทนเพียงเล็กน้อยและไม่แน่นอน ดังนั้นหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2563 หากยังมีการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันสูงในตลาด ก็ดูเหมือนว่าน้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันสูงจะมีราคาแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันต่ำ ทั้งนี้ เจ้าของเรือต่างๆได้แสดงความเห็นอย่างชัดเจนแล้วว่า การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกัมมะถันต่ำในการเดินเรือจะเป็นทางเลือกเพียงทางเดียวที่ดีที่สุด

มุมมองอื่นๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักทางด้านกฎเกณฑ์

กระทรวงคมนาคมและการสื่อสารของไต้หวันได้ประกาศว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ไต้หวันจะบังคับใช้การจำกัดค่ากัมมะถันสูงสุดที่ร้อยละ 0.5 สำหรับเรือต่างๆที่เข้าท่าเรือต่างๆในเกาะไต้หวัน ซึ่งถือว่าเป็นการบังคับใช้ก่อน IMO หนึ่งปี ตามข้อมูลกระทรวงฯ เมื่อเรือต่างๆเข้าสู่ท่าเรือในไต้หวัน เรือที่ซักธงต่างประเทศหรือเดินเรือสำหรับการค้าระหว่างประเทศจะต้องเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดซึ่งมีค่ากัมมะถันสูงสุดที่ร้อยละ 0.5 หรือปล่อยก๊าซเสียที่มีค่ากัมมะถันในปริมาณเท่ากัน (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561)

ระหว่างปี 2556 ถึงปี 2558 บริษัทเดินเรือทั่วโลกได้ปล่อยผงเขม่าดำ (Black Carbon (BC)) โดยเฉลี่ย 77 กิโลตันต่อปี ซึ่งผงเขม่าดำนี้มีความเข้มข้นสูง เป็นสารที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 3,200 เท่า เมื่อผงเขม่าดำถูกปล่อย

และสะสมบนหิมะหรือน้ำแข็งแถบอาร์กติกจะส่งผลให้เกิดภาวะโลกร้อนร้ายแรงกว่าอย่างน้อย 5 เท่าเมื่อเทียบกับการที่ผืนหิมะดำถูกปล่อยเหนือน้ำสมุทรเปิดในเขตที่อบอุ่นกว่า กล่าวคือ ในอาณาเขตระหว่างซีกโลกร้อนกับขั้วโลก เมื่อคำนึงถึงผลกระทบที่ร้ายแรงของการปล่อยผืนหิมะดำจากการขนส่งทางทะเลแถบอาร์กติก IMO จึงได้เริ่มดำเนินการจัดการกับภัยคุกคามนี้ในปี 2554 โดยได้ตกลงร่วมกันกำหนดนิยามของผืนหิมะดำและกำหนดวิธีการตรวจวัดการปล่อยผืนหิมะดำอย่างละเอียด ขณะนี้ IMO กำลังพิจารณามาตรการต่างๆที่จะใช้เพื่อลดการปล่อยผืนหิมะดำนี้ภายในปี 2562 (ข้อมูลจาก Arctic Alliance ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

การปล่อยมลพิษจากการเดินเรือถือเป็นความเสี่ยงที่รุนแรงและมีนัยสำคัญต่อสุขภาพของมนุษย์ สารมลพิษเช่นผืนหิมะดำและกำมะถันอาจเพิ่มความเสี่ยงของโรคหัวใจและโรคปอด และการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร จากการศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ด้านสุขภาพของการจำกัดค่ากำมะถันทั่วโลกจัดทำโดยสถาบันอูดุนิยมิทวิทยาฟินแลนด์ (FMI) และสมาคมวิจัยพลังงานและสิ่งแวดล้อม (EERA) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้ข้อสรุปว่าการจำกัดค่ากำมะถันที่ร้อยละ 0.5 ในปี 2563 จะลดอัตราการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรได้ถึง 200,000 คนทั่วโลกภายในปี 2568 (ข้อมูลจาก Arctic Alliance ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

บริษัท Mediterranean Shipping ได้จ่ายค่าปรับจำนวน 350,000 เหรียญสหรัฐให้กับคณะกรรมการทรัพยากรทางอากาศของรัฐแคลิฟอร์เนีย (CARB) หลังจากได้ยอมรับว่ามีมลพิษเมดิเตอร์เรเนียนควบคุมคุณภาพอากาศ ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวเกิดขึ้นหลังจากการสืบสวนโดย CARB ซึ่งพบเรือ MSC จำนวน 4 ลำไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐแคลิฟอร์เนียในเรื่องปริมาณค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงและการบันทึกข้อมูลในปี 2558 รัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดให้เรือที่เข้าเทียบท่าใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 6 เมษายน 2561)

เมื่อวันที่ 13 เมษายน ผู้แทนจาก IMO ส่วนใหญ่สนับสนุนยุทธศาสตร์เบื้องต้นที่นำเสนอต่อคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) ซึ่งยุทธศาสตร์เบื้องต้นจะปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือประมาณร้อยละ 40-70 และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ประมาณร้อยละ 50 ภายในปี 2593 ซึ่งยุทธศาสตร์นี้ไม่เหมาะสมกับผู้สนับสนุนหลายรายอันรวมถึงหมู่เกาะมาร์แชลล์ ซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธงที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก ซึ่งกล่าวว่าหากไม่มีการรับรองยุทธศาสตร์นี้ ทางหมู่เกาะมาร์แชลล์จะออกจากการเป็นสมาชิก IMO โดยเสียงส่วนใหญ่ที่สนับสนุนได้ยอมรับว่ายังคงเป็นยุทธศาสตร์ที่ไม่สมบูรณ์เนื่องจากผู้แทนจากประเทศต่างๆต่างเชื่อว่ายุทธศาสตร์นี้จะสามารถปรับปรุงได้ในช่วงห้าปีข้างหน้า โดยคาดว่าจะมีการตกลงในยุทธศาสตร์ได้ในท้ายที่สุด ในปี 2566 (ข้อมูลจาก IHS Maritime ณ วันที่ 13 เมษายน 2561)

ผู้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลครั้งที่ 72 (MEPC 72) ของ IMO ได้อนุมัติร่างแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ซึ่งจะห้ามเรือใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันสูง ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากได้รับการสนับสนุนจากอุตสาหกรรมโดยกว้างซึ่งหน่วยงานกำกับดูแลและเจ้าของเรือต่างๆ ต่างเห็นด้วยว่าจะช่วยให้รัฐเจ้าท่าสามารถควบคุมการบังคับใช้การจำกัดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 หากการแก้ไขดังกล่าวได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการในการประชุม MEPC ครั้งที่ 73 ที่จะจัดขึ้นในเดือนตุลาคม การห้ามดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ข้อห้ามดังกล่าวจะไม่ใช้กับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพื่อลด

การปล่อยกำมะถันในขณะที่ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันสูงกว่าร้อยละ 0.5 (ข้อมูลจาก IHS Maritime ณ วันที่ 16 เมษายน 2561)

ข่าวเศรษฐกิจหลัก

ความผันผวนของตลาดเมื่อไม่นานมานี้ไม่ได้เปลี่ยนมุมมองของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ที่มีความเห็นว่าการฟื้นตัวพื้นฐานทางเศรษฐกิจของโลกยังคงแข็งแกร่งและการปรับตัวของตลาดก็ไม่น่าจะสามารถหลีกเลี่ยงได้เนื่องจากราคาสินทรัพย์ที่ปรับตัวสูงขึ้น Gerry Rice โฆษกของ IMF ได้กล่าวว่า "แม้ว่าจะมีความผันผวนในช่วงไม่กี่วันที่ผ่านมา แต่เราเชื่อว่าสถานะทางการเงินยังคงสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจ ตลาดการเงินยังคงดำเนินไปด้วยดี" โดย Rice ได้กล่าวในการแถลงข่าวของ IMF ประจำสัปดาห์ว่า "คาดว่า การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกจะยังคงดำเนินต่อไป" (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561)

Rodrigo Echeverri หัวหน้าฝ่ายวิเคราะห์สินค้าโภคภัณฑ์ของบริษัท Noble Group ได้กล่าวว่า ในปีนี้ คาดว่าปริมาณการค้าถ่านหินระหว่างประเทศจะเพิ่มขึ้น 48 ล้านตัน อยู่ที่ปริมาณ 974 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ในระยะยาว อุปสงค์ถ่านหินจะมีปริมาณเกิน 1 พันล้านตันทั่วโลก โดยได้รับการสนับสนุนจากการนำเข้าของอินเดีย อินเดียซึ่งเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่อันดับสองของโลกรองจากจีน คาดว่าจะมีการนำเข้ามากขึ้นในปี 2561 หลังจากปริมาณการนำเข้าถ่านหินได้ลดลงเป็นเวลาสองปีติดต่อกัน (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561)

สถาบันวิจัยเศรษฐกิจเยอรมัน Ifo รายงานว่าภาวะเศรษฐกิจโลกปรับตัวดีขึ้นมากในช่วงไตรมาสแรกของปี ผลการสำรวจเศรษฐกิจโลกของ Ifo ซึ่งวัดดัชนีชี้วัดภาวะเศรษฐกิจโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นจากระดับ 17.1 จุดในไตรมาสสุดท้ายของปี 2560 เป็น 26.0 จุดในไตรมาสแรกของปี 2561 ซึ่งพุ่งขึ้นสูงสุดตั้งแต่ช่วงฤดูใบไม้ร่วงปี 2550 รายงานระบุว่าภาวะเศรษฐกิจดีขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก นอกจากนี้ ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจยังคาดว่าจะมีการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยระยะสั้นและระยะยาวในอีก 6 เดือนข้างหน้า อันอาจส่งผลให้การค้าโลกดีขึ้นอย่างมาก (ข้อมูลจาก Xinhua ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561)

ในช่วงห้าปีที่ผ่านมามาจนถึงปี 2560 ปริมาณการขนส่งธัญพืชทางทะเลเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6 ต่อปี ในช่วงเวลาดังกล่าวการขนส่งข้าวสาลีได้เพิ่มขึ้น 37 ล้านตันเป็น 180 ล้านตัน ข้าวบาร์เลย์เพิ่มขึ้น 6 ล้านตันเป็น 30 ล้านตันและกากถั่วเหลืองเพิ่มขึ้น 7 ล้านตันเป็น 62 ล้านตัน แต่สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากที่สุดคือ ข้าวโพด โดยเพิ่มขึ้น 42 ล้านตันเป็น 146 ล้านตันและถั่วเหลืองเพิ่มขึ้น 55 ล้านตันเป็น 149 ล้านตัน ในปีที่แล้ว การขนส่งถั่วเหลืองเพิ่มขึ้น 15 ล้านตันโดยจีนนำเข้าปริมาณ 12 ล้านตัน บราซิลได้รับประโยชน์สูงสุดจากอุปสงค์ในถั่วเหลืองที่เพิ่มขึ้น โดยบราซิลได้ส่งออกถั่วเหลืองเพิ่มขึ้น 17 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว) เป็น 68 ล้านตัน ในทางตรงกันข้าม บริษัทฯคาดว่าในปี 2561 การขนส่งสินค้าธัญพืชจะขยายตัวอย่างช้าๆ ด้วยปริมาณการส่งออกข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์ลดลงจากการเก็บเกี่ยวที่ลดลงในออสเตรเลีย ในขณะที่การขนส่งข้าวโพดและถั่วเหลืองจะเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย แม้ว่าบราซิลอาจได้รับส่วนแบ่งทางการตลาดจากอาร์เจนตินา (ซึ่งกำลังประสบภัยแล้งในขณะนี้) และสหรัฐอเมริกา จากการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนการขนส่งสินค้าจากบราซิลไปยังจีน คาดว่าอุปสงค์ในแง่ปริมาณการขนส่งต้น-ไม้ก็จะได้รับประโยชน์ตามไปด้วย (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561)

Christine Lagarde กรรมการผู้จัดการ IMF กล่าวว่า เธอมองว่าผลกระทบมีทั้งเชิงบวกและลบจากการปรับปรุงภาษีที่ "ซับซ้อน" ของสหรัฐฯ รวมถึงผลกระทบระยะสั้นต่อภาวะเศรษฐกิจสหรัฐฯ และการเพิ่มขึ้นของปริมาณหนี้ Lagarde ได้ให้สัมภาษณ์กับรอยเตอร์ว่าการลดภาษีจะสามารถเพิ่มอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ได้ประมาณร้อยละ 1.2 ในช่วงสามปีข้างหน้า จนถึงปี 2563 ซึ่งจะช่วยกระตุ้นการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าโลกได้อย่างน้อยสองสามปีข้างหน้า อย่างไรก็ตาม Lagarde ได้กล่าวว่า สิ่งที่น่ากังวลมากกว่า ก็คือ การเพิ่มขึ้นของงบประมาณขาดดุลของสหรัฐฯ และปริมาณหนี้ซึ่งเธอบอกว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตั้งแต่ปี 2565 กลุ่ม Center For a Responsible Federal Budget ซึ่งเป็นผู้เฝ้าดูทางการเงิน ได้ประเมินการขาดดุลอาจจะสูงกว่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2562 ระหว่างการลดภาษีและ การเพิ่มการใช้จ่ายในเดือนมกราคม เจ้าหน้าที่บริหารของทรัมป์ยังคงเชื่อว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นจากการลดภาษีจะช่วยลดการขาดรายได้ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 2 มีนาคม 2561)

OECD Interim Economic Outlook ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนนี้ แสดงให้เห็นถึงมุมมองเชิงบวกในอีกสองปีข้างหน้า มีการปรับขึ้นการคาดการณ์การขยายตัวของตัวเลขจีดีพีสำหรับภูมิภาคที่มีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดใน 20 แห่งสำหรับปี 2561 และปี 2562 มีเพียงแค่รัสเซียเท่านั้นที่มีการปรับลดลงสำหรับปี 2561 โดยรวม คาดว่าการเติบโตของโลกในปีนี้เป็นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้วจะขยายตัวจากร้อยละ 3.7 ในปี 2560 เป็นร้อยละ 3.9 ในอีกสองปีข้างหน้า โดยหลักมาจากสหรัฐอเมริกา บราซิล แอฟริกาใต้และอินเดีย จากมุมมองของสินค้าแห้ง การฟื้นตัวของอุปสงค์ในการลงทุนสำหรับโรงงาน (เหล็กกล้า/พลังงาน) และเครื่องจักรในช่วง 9 ไตรมาสที่ผ่านมาได้รับการสนับสนุนอย่างมากเช่นเดียวกับการฟื้นตัวของการค้าระหว่างประเทศซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 ในปี 2560 หลังจากซบเซามาห้าปี หากมองไปข้างหน้า ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและธุรกิจในกลุ่มประเทศ OECD และ BRIC ที่ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2559 ส่งผลดีในระยะสั้น OECD ยังชี้ให้เห็นถึง "ความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้น" คาดว่านโยบายทางการเงินของสหรัฐฯและสหภาพยุโรปจะเข้มงวดขึ้น สาเหตุส่วนใหญ่มาจากจีน ทำให้หนี้ภาคเอกชนและหนี้สาธารณะของประเทศในกลุ่ม G20 ได้เพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 30 ตั้งแต่ปี 2553 เป็นร้อยละ 220 ของตัวเลข GDP ทั้งนี้ สิ่งที่น่ากังวลที่สุด คือ ภัยคุกคามจากการตอบโต้ของประเทศคู่ค้าต่อการจัดเก็บภาษีนำเข้าเหล็กและอะลูมิเนียมของสหรัฐฯ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อการฟื้นตัวทางการค้าได้ โดยรวมแล้ว อย่างไรก็ตาม ในอีก 12 เดือนข้างหน้าดูเหมือนสถานการณ์จะเป็นบวก (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 16 มีนาคม 2561)

คาดว่า การขยายตัวของอุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าจะหดตัวลงตลอดปี 2561 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความแข็งแกร่งของกลุ่มขนส่งสินค้าแห่งเทกอง Bank of America Merrill Lynch เปิดเผยในรายงานล่าสุดว่าอุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าที่ลดลงนั้นมาจากความต้องการใช้ความร้อนในช่วงฤดูหนาวของทวีปเอเชียใกล้จะจบลง และมีการผลิตถ่านหินภายในประเทศของจีนและอินเดียเพิ่มขึ้น อุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าถือเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการฟื้นตัวของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงปีที่ผ่านมา ประกอบกับอุปสงค์ในแร่เหล็กรวมถึงการผลิตปริมาณการผลิตภายในประเทศของจีนและอินเดีย พร้อมกับความต้องการความร้อนในฤดูหนาวซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีบทบาทสำคัญ (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 10 เมษายน 2561)

ตามข้อมูลล่าสุดของสมาคมเหล็กโลก (World Steel Association) ปริมาณการผลิตเหล็กทั่วโลกรายเดือนแต่ละระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนมีนาคม โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มีปริมาณทั้งหมด 148.3 ล้านตัน

จีนซึ่งเป็นผู้ผลิตเหล็กครั้งหนึ่งของปริมาณการผลิตเหล็กทั่วโลกในเดือนดังกล่าว ได้เพิ่มกำลังการผลิตเหล็กเนื่องจากในช่วงกลางเดือนมีนาคมจีนได้มีการยกเลิกการจำกัดปริมาณการผลิตเหล็กในช่วงฤดูหนาว การผลิตเหล็กของจีนมีปริมาณ 74 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อินเดียซึ่งในปีนี้ได้แข่งขันกับผู้ป้อนขึ้นเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่อันดับสองของโลก ได้ผลิตเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีปริมาณ 9.2 ล้านตันในเดือนมีนาคม ในสหรัฐฯ การจัดเก็บภาษีการนำเข้าเหล็กกล้าซึ่งประกาศเมื่อเดือนที่แล้วกระตุ้นให้โรงผลิตเหล็กภายในประเทศเพิ่มกำลังการผลิตส่งผลให้สหรัฐฯ ผลิตเหล็กในเดือนมีนาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีปริมาณ 7.3 ล้านตัน จากการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกจะดีขึ้น ในสัปดาห์ที่แล้ว สมาคมเหล็กโลกจึงได้ปรับประมาณการการขยายตัวของอุปสงค์ในเหล็กกล้าทั่วโลกขึ้นอีกร้อยละ 0.2 เป็นร้อยละ 1.8 สำหรับปี 2561 (ข้อมูลจาก Maersk Broker ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

ประเทศจีน

ปัจจัยจากประเทศจีน ยังคงส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานเหล็กอย่างรุนแรงต่อเนื่องต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การเติบโตของตัวเลขจีดีพีของจีนมีเสถียรภาพอยู่ที่ร้อยละ 6.8 ในไตรมาสแรก ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่ร้อยละ 6.5 การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 270.4 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2561 หรือน้อยกว่าปริมาณ 271.1 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2560 ร้อยละ 0.2 สาเหตุส่วนใหญ่เนื่องมาจากฤดูฝนในบราซิลส่งผลให้มีการส่งออกแร่เหล็กไปยังจีนน้อยลงร้อยละ 5 จากปี 2560 ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2561 อยู่ที่ประมาณ 210.8 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับปริมาณ 200.8 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2560 การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2561 มีปริมาณ 75.4 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.5 หากเทียบกับตัวเลขของไตรมาสแรก ปี 2560 ซึ่งอยู่ที่ 64.7 ล้านตัน ทั้งนี้ การนำเข้าถ่านหินของจีนจะขึ้นอยู่กับราคากำหนดที่นำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง และยังคงขึ้นอยู่กับความเข้มงวดของประเทศจีนในการบังคับการควบคุมมลพิษจากการเผาถ่านหินที่มีคุณภาพต่ำภายในประเทศ ซึ่งจะต้องอาศัยการนำเข้าถ่านหินที่มีคุณภาพดี สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและมีความต้องการใช้ถ่านหินในปริมาณ 3.5 พันล้านตันต่อปี แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ ตัวเลขการส่งออกเหล็กของจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2561 ลดลงร้อยละ 26.1 มาอยู่ที่ปริมาณ 15.3 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 20.7 ล้านตันในไตรมาสแรก ปี 2560 ซึ่งเหล็กส่งออกทั้งหมดได้ถูกขนส่งโดยเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือ เรือตั้งแต่ขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์

แหล่งข่าวจากภาครัฐได้ระบุว่า อุปสงค์ในเหล็กกล้าของจีนที่ได้เพิ่มสูงสุดและแผนปฏิรูปประเทศระยะเวลายาวห้าปีครั้งที่ 14 (สำหรับปี 2564 ถึงปี 2568) จะส่งผลให้ปริมาณการบริโภคเหล็กกล้าของอุตสาหกรรมการก่อสร้างจะลดลงในอนาคต ในขณะที่อุปสงค์จากภาคอุตสาหกรรมผลิตคาดว่าจะยังคงอยู่ที่ระดับเดิม Shi Hongwei ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาเหล็กของประเทศจีนกล่าวว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว การบริโภคเหล็กส่วนใหญ่จะมาจากภาคอุตสาหกรรมผลิต ตามมาด้วยภาคอุตสาหกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คาดว่าการบริโภคเหล็กกล้าจะยังคงอยู่ที่ปริมาณ 600 ล้านตันต่อปี โดยมากกว่าร้อยละ 60 เป็นการบริโภคของภาคอุตสาหกรรมผลิต (ข้อมูลจาก China Daily ณ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561)

การควบคุมการผลิตเหล็กกล้าของจีนในมณฑลต่างๆทางตอนเหนือของประเทศในช่วงฤดูหนาวจะขยายไปสู่ เมือง Tangshan และขยายระยะเวลาการควบคุมเลขวันที่ 15 มีนาคม ซึ่งเป็นวันสิ้นสุดกำหนดการควบคุมเดิม เมือง Tangshan ตั้งอยู่ในมณฑล Hebei ซึ่งเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่ผลิตเหล็กสูงสุดและยังเป็นหนึ่งในเมืองที่ก่อมลพิษมากที่สุดของจีน จะมีการลดการผลิตเหล็กลงอย่างต่อเนื่องสำหรับโรงผลิตเหล็กจำนวน 8 แห่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับใจกลางเมือง ส่วนโรงผลิตเหล็กอื่นๆ ก็จะลดกำลังการผลิตลงเช่นกัน ทั้งนี้ ทางการของเมือง Tangshan ไม่ได้ระบุว่ามาตรการการควบคุมการผลิตเหล็กจะสิ้นสุดลงเมื่อใด (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

การขยายตัวของการผลิตเหล็กกล้าของจีนน่าจะชะลอตัวลงในปีนี้เนื่องจากการควบคุมกำลังการผลิตที่ยังคงดำเนินต่อไปและการควบคุมการผลิตที่เข้มงวดขึ้นในช่วงฤดูหนาวหน้า คาดว่าจะมีการยกเลิกการใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆในปี นี้ เนื่องจากเศรษฐกิจจีนได้ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องจากการเปลี่ยนจากเศรษฐกิจที่เน้นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลักไปเป็นเศรษฐกิจที่เน้นการบริโภคเป็นหลัก การส่งออกเหล็กกล้าของจีนลดลงร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปริมาณ 109.0 ล้านตัน ในปี 2559 และลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2560 โดยลดลงร้อยละ 30.6 เป็น 75.6 ล้านตัน ปริมาณการส่งออกเหล็กกล้าที่ลดลงนี้ได้รับผลกระทบหลักจากอุปสงค์ภายในประเทศที่ปรับตัวดีขึ้นและความพยายามของภาครัฐในการแก้ปัญหาการผลิตที่มากเกินไป มาตรการการจำกัดที่เข้มงวดมากขึ้นของประเทศผู้นำเข้าก็มีส่วนทำให้การส่งออกเหล็กของจีนลดลง หากเหล็กกล้าของจีนยังมีราคาสูง และมีการลดกำลังการผลิตเหล็กอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งยังคงมีอุปสงค์ภายในประเทศ คาดว่าปริมาณส่งออกเหล็กกล้าของจีนจะลดลงต่อไป ทั้งนี้ มีปัจจัยเสี่ยงที่อาจสร้างผลกระทบต่อทางลบ ได้แก่ ปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้น รวมทั้งการควบคุมกำลังการผลิตเหล็กในปี นี้ การควบคุมการผลิตที่เข้มงวดขึ้นในช่วงฤดูหนาวหน้า ความต้องการในเหล็กกล้าที่ลดลงและราคาแร่เหล็กที่สูงขึ้นซึ่งอาจส่งผลให้มีการลดการสต็อกแร่เหล็กและเพิ่มกำลังการผลิตในประเทศ และการแข่งขันจากตลาดเศษเหล็ก (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561)

ผู้ผลิตเหล็กกล้าของจีนมีความกระตือรือร้นที่จะเพิ่มกำลังการผลิตของตนเมื่อมาตรการควบคุมการผลิตเหล็กกล้าในช่วงฤดูหนาวสิ้นสุดลงในเดือนหน้า โดยต้องการกลับมาสร้างกำไรจำนวนมากเช่นเดียวกับปีที่แล้วซึ่งมีอัตรากำไรที่สูงและการแข่งขันที่น้อยเนื่องจากโรงผลิตเหล็กที่เก่าแก่ได้ปิดตัวลง ในช่วงฤดูหนาวนี้ จีนได้หยุดการผลิตเหล็กกล้าลงเกือบครึ่งหนึ่งใน 28 เมืองบริเวณศูนย์กลางการผลิตเหล็กของประเทศทางตอนเหนือซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนการลดมลพิษ เนื่องจากอัตรากำไรที่สูงจะทำให้จีนกลับมาผลิตเหล็กอย่างเต็มกำลังหลังวันที่ 15 มีนาคม ซึ่งมาตรการควบคุมการผลิตเหล็กได้สิ้นสุดลง ทั้งนี้ จากข้อมูลของทางการเมื่อเดือนก่อน จะเห็นได้ว่ามาตรการควบคุมการผลิตเหล็กกล้าของจีนส่งผลให้การผลิตเหล็กรายวันของจีนในเดือนธันวาคมมีปริมาณต่ำสุดในรอบปีที่ 2.16 ล้านตัน Wang Yingsheng รองเลขาธิการสมาคมเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศจีนกล่าวในการประชุมอุตสาหกรรมช่วงปลายเดือนมกราคมว่า การผลิตเหล็กกล้าเฉลี่ยต่อวันอาจเพิ่มขึ้นประมาณ 2.5 ล้านตัน หากโรงผลิตเหล็กเพิ่มกำลังการผลิตอย่างรวดเร็วหลังจากการยกเลิกมาตรการดังกล่าว ดูเหมือนว่ารัฐบาลจีนจะใช้มาตรการควบคุมการผลิตเหล็กเช่นเดียวกันในช่วงฤดูหนาวหน้า โรงผลิตเหล็กกล้าทางตอนเหนือของจีนจึงมีเวลาเพียงแปดเดือนในการเร่งผลิตเหล็ก ส่งผลให้โรงผลิตเหล็กกำลังกักตุนวัตถุดิบสำหรับการผลิตเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มการผลิตเหล็กในขณะที่ตลาดยังคงแข็งแกร่ง (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2561)

จากการที่รัฐบาลจีนสั่งห้ามการหลอมเหล็กที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้มีการส่งออกเศษเหล็กเพิ่มขึ้นในปี 2560 ในช่วงสองปีที่ผ่านมารัฐบาลจีนได้ลดกำลังการผลิตเหล็กของโรงผลิตเหล็กที่ผิดกฎหมายและล้าสมัยลงประมาณ 140 ล้านตัน การหลอมเหล็กแบบเดิมเป็นการผลิตเหล็กที่มีคุณภาพต่ำซึ่งมักใช้เศษเหล็กเป็นจำนวนมากในการผลิตและต้องใช้พลังงานสูงในการผลิตต่อต้านแม้ว่าภาษีสำหรับการส่งออกเศษเหล็กอยู่ที่อัตราร้อยละ 40 แต่การส่งออกเศษเหล็กได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการสั่งห้ามการหลอมเหล็กแบบเดิม จากข้อมูลของสมาคมเหล็กและเหล็กกล้าของจีน (CISA) จีนส่งออกเศษเหล็กปริมาณ 2.2 ล้านตันในปี 2560 เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปริมาณ 1,000 ตันในปี 2559 โดยมีประเทศในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นผู้นำเข้าเศษเหล็กหลักซึ่งอินโดนีเซีย ไทยและเวียดนามเป็นประเทศหลักในการนำเข้า (ข้อมูลจาก Maersk Brokers ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561)

อุปสงค์ในถ่านหินของจีนในปี 2560 ได้เพิ่มขึ้นจากช่วงสามปีก่อนหน้าที่ลดลง สืบเนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจและสภาพอากาศหนาวที่รุนแรง สำนักสถิติแห่งชาติได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ว่าการบริโภคถ่านหินของประเทศซึ่งเป็นผู้บริโภคถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 ในปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นครั้งแรกตั้งแต่ปี 2556 เนื่องจากอุปสงค์ในถ่านหินเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงในกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศได้ลดลงร้อยละ 1.6 มาเป็นร้อยละ 60.4 การบริโภคถ่านหินทั้งหมดของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 เป็น 4.49 พันล้านตันในปี 2560 ซึ่งเป็นการขยายตัวที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556 พลังงานสะอาดอันรวมไปถึงก๊าซธรรมชาติ พลังงานน้ำ พลังงานนิวเคลียร์และพลังงานลมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.8 ของกลุ่มพลังงานทั้งหมดของประเทศ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 1 มีนาคม 2561)

จีนได้กำหนดเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจในปี 2561 ไว้ที่ "ประมาณร้อยละ 6.5" โดยได้มีการประกาศตัวเลขนี้ในระหว่างการเปิดการประชุมประจำปีของ National People's Congress ซึ่งเป็นตัวเลขที่เป็นไปตามเป้าหมายการขยายตัวในปัจจุบันของประเทศ รายงานดังกล่าวยังได้ระบุอีกว่าจีนจะดำเนินการลดความเสี่ยงทางการเงินซึ่งทำให้บริษัทยักษ์ใหญ่ต้องล้มละลาย จีนเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของโลก แต่การพึ่งพาการกู้ยืมเงินทำให้เกิดความกังวลทางการเมืองเกี่ยวกับความเสี่ยงของระดับหนี้ เป็นไปตามที่คาดไว้ รายงานจากนายกรัฐมนตรี Li Keqiang ระบุว่าความเสี่ยงดังกล่าวจะเป็นนโยบายหลักที่สำคัญในปีหน้าโดยได้ให้คำมั่นว่า "จีนจะเข้มงวดขึ้นในการควบคุมความเสี่ยงภายในของสถาบันการเงินต่างๆ" และ "จีนจะปราบปรามการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย เช่น การระดมทุนที่ผิดกฎหมายและการถือครองทางการเงิน" ทั้งนี้ เป้าหมายอื่นๆ ที่ระบุในรายงาน ได้แก่ การตั้งเป้าอัตราเงินเฟ้อที่ร้อยละ 3 การลดกำลังการผลิตที่มากเกินไปเกินความต้องการ รวมถึงการลดการผลิตเหล็กกล้าลง 30 ล้านตันและลดการผลิตถ่านหินลง 150 ล้านตันในปี 2561 การควบคุมมลพิษ การลดความยากจน รายงานระบุว่าความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจและการเงินของจีนอยู่ในระดับที่สามารถจัดการได้ (ข้อมูลจาก BBC ณ วันที่ 5 มีนาคม 2561)

ตามข้อมูลของบริษัท Mysteel ปริมาณแร่เหล็กนำเข้าสะสมที่ทำเรือหลักของจีนเพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 159.73 ล้านตัน ณ วันที่ 16 มีนาคม ปริมาณในปัจจุบันมากกว่าปริมาณ 80 ล้านตันในช่วงกลางปี 2558 เกือบเท่าตัว ซึ่งหลังจากช่วงดังกล่าวระดับแร่เหล็กคงคลังได้เพิ่มปริมาณขึ้น โดยรวมมองว่าแร่เหล็กคงคลังที่เพิ่มขึ้นของจีนหลักๆเป็นแร่เหล็กที่มีคุณภาพต่ำซึ่งมีเนื้อเหล็กเพียงร้อยละ 58 หรือน้อยกว่านั้น การสะสมแร่เหล็กคุณภาพต่ำเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อเหมืองแร่เหล็กในประเทศซึ่งผลิตแร่เหล็กประเภทนี้ แต่ส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าแร่เหล็กจากต่างประเทศที่จัดหาแร่เหล็กที่เกรดสูงกว่า อุปสงค์ในการนำเข้าแร่เหล็กเกรดสูงได้เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากจีนต้องการลดมลพิษทางอากาศ การใช้แร่เหล็กที่มีคุณภาพสูงในการผลิตเหล็กกล้าทำให้ใช้ถ่านหินโค้กปริมาณน้อยลง ทำให้กระบวนการผลิตสร้างมลพิษน้อยลง ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สัดส่วน

การนำเข้าแร่เหล็กต่อปริมาณการผลิตเหล็กกล้าเพิ่มขึ้นจากประมาณ 0.9 ในปี 2551 เป็น 1.3 ในปี 2561 ซึ่งเป็นสัญญาณบ่งชี้ว่าประเทศจีนต้องการนำเข้าแร่เหล็กที่มีคุณภาพสูงในราคาที่เหมาะสมมากขึ้น (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 16 มีนาคม 2561)

การปิดโรงงานผลิตเหล็กกล้าในจีนในช่วงฤดูหนาวมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นเหตุการณ์ประจำทุกปีที่ประสบความสำเร็จ อย่างไรก็ตาม จริงๆแล้ว การปิดโรงงานดังกล่าวไม่ได้ส่งผลต่อการผลิตเหล็กทั้งหมดของประเทศมากนักเนื่องจากราคาเหล็กที่ปรับตัวสูงขึ้น การผลิตเหล็กกล้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น (โดยการใช้แร่เหล็กเกรดสูง) การใช้เศษเหล็กมากขึ้น และการเปลี่ยนฐานการผลิตไปยังตอนใต้ของประเทศจีน (ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการผลิตเหล็กกล้า) นั้นช่วยทดแทนกำลังการผลิตในทางตอนเหนือที่หายไปจากมาตรการควบคุมของภาครัฐ (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 23 มีนาคม 2561)

ถ่านหินอยู่ภายใต้แผนปฏิรูปประเทศห้าปีครั้งที่ 13 ของจีนซึ่งจีนให้คำมั่นว่าจะลดการใช้ถ่านหินโดยรวมของประเทศลงร้อยละ 4 ในปีนี้ โดยเปลี่ยนไปใช้แหล่งพลังงานสะอาดทดแทน เช่น ก๊าซ แต่หน่วยงานต่างๆกลับต้องการเพิ่มกำลังการผลิตถ่านหินในประเทศแม้ว่าต้องการลดการใช้ถ่านหินซึ่งเป็นข่าวร้ายสำหรับเหมืองและเจ้าของเรือต่างๆ ในต่างประเทศ (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 13 เมษายน 2561)

ข้อมูลล่าสุดสำหรับเดือนมีนาคม 2561 แสดงให้เห็นว่าการผลิตแร่เหล็กในประเทศของจีนยังคงลดลง โดยมีปริมาณการผลิตเกือบ 67 ล้านตันในเดือนมีนาคม 2561 เมื่อเทียบกับปริมาณ 114 ล้านตันในเดือนเดียวกันของปี 2560 ตัวเลขในเดือนมีนาคมดังกล่าวนับเป็นตัวเลขที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นเดือนที่สะท้อนให้เห็นถึงการผลิตที่แท้จริงหลังจากการผลิตที่มีปริมาณน้อยในเดือนกุมภาพันธ์อันเป็นผลมาจากเทศกาลตรุษจีน แร่เหล็กของจีนโดยทั่วไปมีเกรดต่ำมากและต้องผ่านการปรับปรุงในระหว่างกระบวนการผลิต จึงทำให้ออมลพิษอย่างรุนแรง นอกเหนือจากการลดมลพิษแล้ว การมุ่งเน้นไปที่การเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตยังเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การผลิตแร่เหล็กในประเทศลดลง (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

ปริมาณแร่เหล็กคงคลัง ณ ท่าเรือของจีนลดลงร้อยละ 1.5 (2.4 ล้านตัน) จากระดับสูงสุดในวันที่ 30 มีนาคม ควบคู่ไปกับอัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ มีความต้องการในการสะสมแร่เหล็กที่มีคุณภาพสูงมากขึ้น โดยสต็อกแร่เหล็กจากบราซิลลดลงร้อยละ 8.2 (2.9 ล้านตัน) จาก 30 มีนาคม ในขณะที่สต็อกแร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 (1.3 ล้านตัน) และสต็อกแร่เหล็กจากอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 (แต่มีปริมาณเพียง 0.9 ล้านตันเนื่องจากมีปริมาณสต็อกเดิมอยู่น้อย) ดูเหมือนว่าการบริโภคแร่เหล็กของจีนจะฟื้นตัวขึ้นหลังจากมาตรการควบคุมที่ออกมาในช่วงฤดูหนาวได้สิ้นสุดลง ถึงแม้จะช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

การนำเข้านิเกิลของจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในเดือนมีนาคมโดยที่อินโดนีเซียยังคงส่งออกนิเกิลเกรดต่ำส่วนเกินออกสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยจีนมีการนำเข้านิเกิลปริมาณ 1.36 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณรายเดือนที่มากที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556 ซึ่งในขณะนั้นทางอินโดนีเซียห้ามส่งออกแร่ที่ยังไม่ได้ผ่านกระบวนการใดๆ และในปี 2561 อินโดนีเซียกลับกลายเป็นประเทศผู้นำในการส่งออก โดยมีการส่งออกนิเกิลจำนวน 3.3 ล้านตันไปยังประเทศจีนในไตรมาสแรก นับตั้งแต่ปี 2557 ฟิลิปปินส์ส่งออกนิเกิลไปยังจีนมากกว่า 29 ล้านตัน ในปี 2560 ทั้งนี้ ไตรมาสแรกยังคงไม่มีการขนส่งสินค้าจากประเทศฟิลิปปินส์มากนักเนื่องจากอยู่

ในช่วงฤดูฝนและยังคงมีมาตรการลดการส่งออกสินค้าของรัฐบาล ดังนั้น การตัดสินใจของอินโดนีเซียในการกลับมาส่งออก นิกเกิลในปริมาณมากจึงได้รับการต้อนรับจากจีนเป็นอย่างดี การกลับมาของอินโดนีเซียในฐานะผู้ส่งออกรายใหญ่อาจส่งผลเสีย ต่อแผนการขยายแร่ นิกเกิลของ New Caledonia (ซึ่งได้ส่งออกนิกเกิลปริมาณ 0.34 ล้านตันไปจีนในไตรมาสแรก เพิ่มขึ้นร้อยละ 62 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว) เนื่องจากราคาแร่ นิกเกิลลดลงและข่าวลือมากมายที่บริษัท Vale ซึ่งควบคุมการผลิต อาจพิจารณาสำรองแร่ นิกเกิลไว้ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

ทางการจีนได้กลับมาใช้มาตรการจำกัดการนำเข้าถ่านหินเพื่อส่งเสริมการผลิตและราคากำหนดภายในประเทศ เมื่อเดือนมีนาคม 2561 สมาคมพลังงานแห่งชาติของจีน (NEA) ได้ระบุว่าจีนตั้งเป้าที่จะผลิตถ่านหินปริมาณ 3.7 พันล้านตัน ในปี 2561 ซึ่งเป็น ปริมาณที่สูงที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 7.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงสามเดือนแรกของปี 2561 การผลิต ถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เป็นปริมาณ 0.8 พันล้านตัน ตามข้อมูลของสำนักงาน สถิติแห่งชาติของจีน (NBS) การจำกัดการนำเข้าถ่านหินนี้ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ตามข้อมูลสถิติ การเดินเรือและท่าเรือซึ่งรวบรวมโดย Thomson Reuters Supply Chain and Commodity Forecasts โดยปริมาณการนำเข้าถ่าน หินของจีนลดลงมาอยู่ที่ 3.45 ล้านตันในช่วงสัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 21 เมษายน ลดลงเกือบร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปริมาณเฉลี่ย 4.92 ล้านตันของการนำเข้าถ่านหินรายสัปดาห์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 15 เมษายน และยังเป็นปริมาณที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการ นำเข้าถ่านหินรายสัปดาห์ของปี 2560 ซึ่งอยู่ที่ 4.45 ล้านตัน ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม 2561 จีนได้นำเข้าถ่านหินและ ลิกไนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เป็นปริมาณ 75.4 ล้านตัน โดยหลักมีสาเหตุมาจากการเพิ่มการ นำเข้าถ่านหินและลิกไนต์ในช่วงฤดูหนาว จากการจำกัดการนำเข้าถ่านหิน คาดว่าปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนจะไม่เพิ่มขึ้น หรืออาจจะลดลงในปีนี้ คาดว่าอุปสงค์ในถ่านหินนำเข้าที่ลดลงของจีนจะส่งผลให้ราคากำหนดระหว่างประเทศลดลงและช่วย เพิ่มปริมาณการส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียไปอินเดีย โดยปกติ อินเดียนำเข้าถ่านหินคุณภาพสูงจากออสเตรเลียสำหรับใช้ ผลิตเหล็กกล้าเนื่องจากไม่มีถ่านหินดังกล่าวในประเทศ ในทางตรงข้าม ปกติแล้วลูกค้าในอินเดียไม่นิยมซื้อถ่านหินจาก ออสเตรเลียเนื่องจากมีราคาแพงและต้นทุนค่าขนส่งที่สูงเมื่อเทียบกับถ่านหินจากอินโดนีเซียและแอฟริกาใต้ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

การริเริ่มแถบเส้นทางเศรษฐกิจ (Belt and Road Initiative (BRI))

ตัวเลขของแผนการเส้นทางสายไหม (One Belt One Road) พังคึกยิ่งใหญ่มาก บริษัท BHP ระบุว่าแผนการนี้จะทำให้อุปสงค์ในเหล็ก ดิบทั่วโลกเพิ่มขึ้นถึง 150 ล้านตันในช่วงทศวรรษหน้าหรือประมาณ 15 ล้านตันต่อปี สถาบันวิจัยเหล็กขนาดใหญ่ของบริษัท POSCO ของเกาหลีระบุว่าอุปสงค์อาจเพิ่มขึ้นอีก 30 ล้านตันต่อปี แต่ปัญหาคืออุตสาหกรรมเหล็กกล้าของจีนในขณะนี้มีความ ใหญ่มากจนดูเหมือนการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยภายในประเทศอาจส่งผลกระทบต่อเป็นวงกว้างเช่นเดียวกับแผนการเส้นทาง สายไหม ขณะที่อุปสงค์ในประเทศลดลงในช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำจากภาวะตกต่ำครั้งล่าสุดของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในจีน ส่งผลให้ยอดการส่งออกเหล็กกล้าสุทธิของประเทศพุ่งขึ้นสูงถึงระดับที่มากกว่า 100 ล้านตันในปี 2558 จากปริมาณ 48 ล้านตัน ในปี 2556 โดยกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าถึงแม้ว่าการประมาณการของอุปสงค์ที่สูงที่สุดของแผนการเส้นทางสายไหมจะเกิดขึ้นจริง กล่าวคือ อุปสงค์ในเหล็กเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 30 ล้านตันต่อปี การชะลอตัวที่รุนแรงที่สุดครั้งหนึ่งในประเทศจีนนั้นส่งผล กระทบอย่างมากต่อตลาดทั่วโลก (ข้อมูลจาก Wall Street Journal ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

เดิมรู้จักกันในชื่อแผนการ "One Belt, One Road" (OBOR) ต่อมาประเทศจีนได้มีการเปิดตัวการริเริ่มแถบเส้นทางเศรษฐกิจ (BRI) เมื่อเดือนกันยายน 2556 ในประเทศเยอรมนีเรียกแผนนี้ว่า "เส้นทางสายไหมใหม่" เนื่องจากเป็นแผนการที่ครอบคลุมเส้นทางทางภูมิศาสตร์ของเส้นทางสายไหมเก่าและมีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงจุดหมายต่างๆเข้าด้วยกัน รวมถึงการสร้างเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานระหว่างทวีป ระหว่างยุโรป แอฟริกา เอเชียและจีน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อฟื้นฟูการค้าระหว่างประเทศต่างๆที่เข้าร่วมแผนการและการค้าขายตามเส้นทางสายไหมเก่า เพื่อกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเอเชียและประเทศอื่นๆ มีเกือบ 70 ประเทศเข้าร่วมแผนการนี้ ตามข้อมูลของบริษัทที่ปรึกษา McKinsey ประเทศที่เข้าร่วมมีประชากรคิดเป็นประมาณร้อยละ 65 ของประชากรทั่วโลก มีผลผลิตทางเศรษฐกิจถึงหนึ่งในสามของโลก และมีการค้าสินค้าและบริการทั้งหมดถึงหนึ่งในสี่ของโลก McKinsey คาดว่าแผนการนี้จะกลับแผนการ Marshall ของสหรัฐฯซึ่งได้มีการนำมาใช้ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ตามข้อมูลของวิกิพีเดีย สหรัฐฯให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจมูลค่ากว่า 13-14 พันล้านเหรียญสหรัฐในขณะนั้น (หลังจากปรับอัตราเงินเฟ้อจะเท่ากับประมาณ 150 พันล้านเหรียญสหรัฐในวันนี้) โดยในเดือนพฤษภาคมปี 2560 มีการจัดการประชุมครั้งแรกของการริเริ่มแผนการ "Belt-and-Road" ที่กรุงปักกิ่ง ซึ่งมีผู้แทนจากกว่า 100 ประเทศรวมทั้งผู้นำแห่งรัฐและรัฐบาลจำนวนมาก เข้าร่วม การประชุมครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2562 ในกรุงปักกิ่ง ยังไม่เป็นที่แน่ใจว่าโครงการ "Belt-and-Road" จะสิ้นสุดเมื่อใด บริษัทที่ปรึกษา PwC ได้ประมาณการระยะเวลาของแผนการนี้ไว้อย่างน้อยที่ 30-40 ปี PwC เห็นว่าในปี 2592 เป็นก้าวสำคัญเนื่องจากเป็นปีที่เงินจะเฉลิมฉลองครบรอบหนึ่งร้อยปี (ข้อมูลจาก Commerzbank ณ วันที่ 5 เมษายน 2561)

สหรัฐอเมริกา

การประท้วงของคนขับรถบรรทุกในอาร์เจนตินาได้สิ้นสุดลงเมื่อไม่นานมานี้ ซึ่งการประท้วงดังกล่าวได้ส่งผลให้การส่งออกธัญพืชต่างๆต้องหยุดชะงักลง โดยมีเรือขนส่งสินค้าเกือบ 100 ลำต้องจอดรอที่จะขนถ่ายเมล็ดธัญพืชและข้าวโพดลงเรือ ณ ท่าเรือ Rosario ซึ่งเป็นท่าส่งออกหลักของอาร์เจนตินา การประท้วงได้สิ้นสุดลงเมื่อได้ข้อสรุปจากการประชุมระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกกับหน่วยงานภาครัฐเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

สหรัฐฯ มีการส่งออกเศษเหล็กเพิ่มขึ้นเป็น 13.8 ล้านตันในปี 2560 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับปริมาณของปีก่อนหน้า หลังจาก 5 ปีที่ปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าสหรัฐฯ นำเข้าเศษเหล็กปริมาณ 4.65 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณที่มากที่สุดตั้งแต่ปี 2549 ปริมาณที่เพิ่มขึ้นมาจากการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และเนเธอร์แลนด์ (ข้อมูลจาก Maersk Brokers ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561)

จากการที่การผลิตถั่วเหลืองของอาร์เจนตินาได้รับผลกระทบจากภาวะแห้งแล้ง ผู้ประกอบการแปรรูปถั่วเหลืองในอาร์เจนตินาจึงต้องนำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองเพื่อแปรรูปถั่วเหลืองให้ได้ในปริมาณเท่าเดิม กระทรวงเกษตรสหรัฐฯ (USDA) รายงานว่าสหรัฐฯ ได้จำหน่ายถั่วเหลืองให้แก่อาร์เจนตินาปริมาณ 120,000 ตัน สำหรับการส่งมอบในช่วงปีการขาย 2561/2562 ซึ่งจะเริ่มต้นในวันที่ 1 กันยายน อันเป็นปริมาณที่มากที่สุดตั้งแต่ปี 2540 อาร์เจนตินาคือประเทศที่ส่งออกถั่วเหลืองมากที่สุดในโลก โดยคาดว่าจะส่งออกถึง 29.5 ล้านตัน ในปีการขาย 2560/2561 ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่มากกว่าบราซิลซึ่งเป็นผู้ส่งออกมากเป็นอันดับที่สองเกือบสองเท่า โดยคาดว่าบราซิลจะส่งออกถั่วเหลือง 15.5 ล้านตัน ทั้งนี้ เมล็ดถั่วเหลืองส่วนใหญ่ส่งออกให้ประเทศจีนเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 88 ของการส่งออกเมล็ดถั่วเหลืองในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ปริมาณการนำเข้าถั่วเหลืองของจีนจากอาร์เจนตินาได้ลดลงร้อยละ 22.7 ในปี 2560 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากจีนได้นำเข้าจาก

บราซิลแทน จากการที่บราซิลเก็บเกี่ยวเมล็ดถั่วเหลืองได้มากเป็นประวัติการณ์ในปีนี้ ดูเหมือนว่าในปีนี้อาร์เจนตินาจะเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในจีน จากการที่ความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนเพิ่มมากขึ้น ผู้ซื้อของจีนได้หันมานำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองจากบราซิลแทน เนื่องจากจีนกำลังพิจารณาจัดเก็บภาษีในถั่วเหลืองที่นำเข้าจากสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ราคาถั่วเหลืองในบราซิลปรับตัวสูงขึ้น (ข้อมูลจาก Banchero Costa ณ วันที่ 13 เมษายน 2561)

สหรัฐฯ ส่งออกถ่านหินปริมาณ 97 ล้านตันในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 จากปริมาณในปี 2559 โดยปริมาณการส่งออกถ่านหินให้ทวีปเอเชียเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าตัวจากปริมาณ 15.7 ล้านตันในปี 2559 ไปเป็น 32.8 ล้านตันในปี 2560 แม้ว่าทวีปยุโรปจะยังคงเป็นภูมิภาคที่นำเข้าถ่านหินจากสหรัฐฯ มากที่สุด (ข้อมูลจาก Maritime Executive ณ วันที่ 21 เมษายน 2561)

โครงการเหมือง Minas-Rio ของบริษัท Anglo-American ในบราซิลได้หยุดผลิตและส่งออกแร่เหล็กถั่วคราวจนกระทั่งไตรมาสสี่ของปี 2561 ส่งผลให้ตัวเลข EBITDA ของบริษัทลดลงประมาณ 300-400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับปี 2561 ต่อมาเพื่อนำส่งของเหลวจากเหมือง Minas-Rio ไปยังท่าเรือในเมือง Rio de Janeiro ได้เกิดรั่ว ซึ่งทำให้ต้องมีการตรวจสอบก่อนนำส่งดังกล่าวซึ่งจะต้องใช้เวลาถึง 90 วัน หลังจากนั้นก็จะมีการปิดเหมืองเพื่อดำเนินการซ่อมแซมต่อไป ปริมาณการขนส่งสำหรับปีนี้อาจอยู่ที่ 3 ล้านตันซึ่งมีการส่งออกไปแล้ว เมื่อเทียบกับปริมาณ 13-15 ล้านตันตามแผนที่วางไว้ (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 27 เมษายน 2561)

ทวีปเอเชีย

คาดว่าปริมาณการนำเข้าข้าวสาลีของอินเดียจะขยายตัวขึ้นเนื่องจากผลผลิตภายในประเทศลดลง ประกอบกับปริมาณฝนที่น้อยส่งผลให้อินเดียซึ่งเป็นประเทศที่ผลิตข้าวสาลีมากเป็นอันดับที่สองรองจากจีนผลิตข้าวสาลีได้ลดลง ปริมาณการนำเข้าข้าวสาลีอาจอยู่ที่ 3.5 ล้านตันในปีนี้ เริ่มตั้งแต่ต้นเดือนเมษายน ตามประมาณการของผู้ค้าและนักวิเคราะห์จำนวน 8 ราย จากการสำรวจของ Bloomberg (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2561)

ในงานประชุม Coaltrans India มีการนำเสนอตัวเลขจากภาครัฐโดยคาดว่าปริมาณการบริโภคเหล็กต่อหัวของอินเดียจะเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าตัวเป็น 158 กิโลกรัม ภายในปี 2573/2574 จากปริมาณในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการบริโภคเหล็กดังกล่าวสูงกว่าตัวเลขประมาณการการผลิตเหล็กของอินเดีย ซึ่งถือเป็นข่าวดีสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจากอินเดียอาจต้องนำเข้าเหล็กจากต่างประเทศ ในแง่วัตถุดิบ การนำเข้าถ่านหินโค้กของอินเดียอยู่ที่ปริมาณ 100 ล้านตันในปี 2560 และการนำเข้าเศษเหล็กมีปริมาณ 8 ล้านตัน ซึ่งคาดว่าความต้องการวัตถุดิบดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในปี 2561 ตามการนำเสนอของบริษัท Essar Steel และบริษัท JSW Steel ทั้งนี้ ในระยะยาว จะมีความต้องการถ่านหินโค้กมากยิ่งขึ้นเพื่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมผลิตเหล็กของอินเดีย (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561)

ปัญหาในการขนส่งภายในประเทศอินเดีย และความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากโรงผลิตไฟฟ้าต่างๆอาจส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้น ผู้ผลิตไฟฟ้าภายในประเทศต้องประสบปัญหาผลิตไฟฟ้าได้ไม่เพียงพอกับความต้องการเนื่องจากปริมาณรถไฟที่ใช้ในการขนส่งถ่านหินจากเหมืองไปยังโรงไฟฟ้ามีไม่เพียงพอ การขาดแคลนรถไฟในการขนส่งถ่านหินในอินเดียส่งผลให้โรงไฟฟ้า 10 แห่งต้องขาดแคลนถ่านหินในการผลิต และอีก 45 แห่งมีถ่านหินคงคลังเหลือสำหรับผลิตกระแสไฟฟ้าได้ไม่ถึง 7 วัน คาดว่า

การนำเข้าถ่านหินจะเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 4 ในปีนี้ และน่าจะขยายตัวในระดับเช่นนี้ต่อไปในอีก 5 ปีข้างหน้า นอกจากนี้ ผู้ผลิตซีเมนต์กำลังซื้อถ่านหินเป็นปริมาณมาก สืบเนื่องจากการห้ามการใช้ถ่านหินโค้กอบกรุงนิวเดลีเพื่อลดภาวะมลพิษ การนำเข้าถ่านหินของอินเดียมีปริมาณ 197 ล้านตันในปี 2560 คิดเป็นการขยายตัวร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับตัวเลขการนำเข้าของปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561)

การขยายตัวอย่างรวดเร็วของการผลิตเหล็กของอินเดียในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาส่งผลให้อินเดียกลายเป็นประเทศที่นำเข้าถ่านหินโค้กมากเป็นอันดับที่สองของโลก ความต้องการถ่านหินโค้กของอินเดียเกือบทั้งหมดได้มาจากการนำเข้า เนื่องจากปัญหาทางด้านคุณภาพและราคาส่งผลให้ถ่านหินโค้กในประเทศไม่เป็นที่ต้องการ ปริมาณการนำเข้าถ่านหินโค้กของอินเดียขยายตัวสะสมร้อยละ 7 ตั้งแต่ปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 50 ล้านตันในปี 2560 แม้ว่าในปี 2559/2560 ปริมาณจะลดลงเล็กน้อยก็ตาม ออสเตรเลียและสหรัฐฯ เป็นผู้ส่งออกถ่านหินโค้กรายใหญ่ให้แก่อินเดีย ในขณะที่การนำเข้าจาก Mozambique เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วภายหลังจากที่บริษัทของอินเดียต่างๆ ได้ลงทุนในเหมืองต่างๆ ในภูมิภาคแอฟริกาตะวันออก โดยรวมแล้วคาดว่าจะการขยายตัวของการผลิตเหล็กของอินเดียจะทำให้ปริมาณการนำเข้าถ่านหินโค้กเพิ่มขึ้นในช่วงทศวรรษหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 15 มีนาคม 2561)

คาดว่าอินโดนีเซียจะเป็นผู้นำเข้าข้าวสาลีรายใหญ่ที่สุดของโลกในปี 2560/2561 ที่ปริมาณ 12.5 ล้านตัน แชนฮาน่าอียิปต์ซึ่งตามปกติเป็นผู้นำเข้าข้าวสาลีรายใหญ่ที่สุด การนำเข้าข้าวสาลีของอินโดนีเซียได้ขยายตัวจากความต้องการในการบริโภคและใช้ในการเลี้ยงสัตว์ที่มากขึ้น จำนวนประชากรและรายได้ของประชากรที่กำลังเพิ่มขึ้นและการบริโภคอาหารที่มีแนวโน้มเปลี่ยนไปนิยมการบริโภคแบบชาวตะวันตก กล่าวคือ ขนมประเภทแป้งต่างๆ บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป และสัตว์ปีก แม้ว่ามีการจำกัดการนำเข้าข้าวสาลีเพื่อใช้เป็นอาหารสัตว์ก็ตาม ราคาข้าวสาลีที่ต่ำยังคงทำให้ข้าวสาลีเป็นส่วนประกอบหลักในการผลิตอาหารสัตว์ โดยปกติแล้ว อินโดนีเซียนำเข้าข้าวสาลีจาก 4 ประเทศนี้ เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย กล่าวคือ ออสเตรเลีย แคนาดา ยูเครน และสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ราคาข้าวสาลีจากประเทศในภูมิภาคทะเลดำที่ต่ำกดดันให้ผู้ส่งออกข้าวสาลีคุณภาพดีต่างๆ ต้องขายในราคาที่ถูกลงอย่างมาก ขณะนี้ซึ่งอยู่ในปี 2560/2561 ประเทศส่งออกข้าวสาลีหลักให้แก่อินโดนีเซียได้เปลี่ยนเป็น ยูเครน ออสเตรเลีย รัสเซีย และแคนาดา ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2560 ปริมาณการนำเข้าข้าวสาลีจากยูเครนได้เพิ่มขึ้นแซงหน้าออสเตรเลียซึ่งเป็นประเทศที่ส่งออกข้าวสาลีให้อินโดนีเซียมากที่สุดมาโดยตลอดโดยมีส่วนประมาณมากกว่าร้อยละ 50 นอกจากยูเครนจะขึ้นแซงหน้าออสเตรเลียแล้ว รัสเซียก็ยังเริ่มส่งออกข้าวสาลีในปริมาณมากให้แก่อินโดนีเซีย (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561)

อินโดนีเซียได้เพิ่มการนำเข้าข้าวสาลีจากรัสเซียและยูเครน สาเหตุหลักเนื่องมาจากราคาข้าวสาลีและต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำของประเทศแถบภูมิภาคทะเลดำ ราคาข้าวสาลีส่งออกจากแถบทะเลดำให้ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นถูกกว่าข้าวสาลีจากออสเตรเลียประมาณ 25 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งมีการนำเข้าเพียงแค่ 800,000 ตันในเดือนมกราคม ซึ่งโดยปกติมีการนำเข้าที่ประมาณ 2 ล้านตัน ปัจจัยดังกล่าวส่งผลดีต่ออุปสงค์ในการขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจากการขนส่งข้าวสาลีจากแถบทะเลดำนั้นมีระยะทางที่ยาวกว่าจากออสเตรเลีย (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

ประเทศไทยนำเข้าถ่านหินเกือบ 1.6 ล้านตันในเดือนมกราคม ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.6 จากเดือนเดียวกันในปี 2560 ตามข้อมูลกรมศุลกากร ในปี 2560 ประเทศไทยมีการนำเข้าถ่านหินปริมาณ 22.18 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 จากปี 2559 (ข้อมูลจาก Platts)

เป็นเวลานานแล้วที่ไม่มีประเทศใดส่งออกข้าวสาลีได้มากเท่ารัสเซีย คาดว่ารัสเซียซึ่งอยู่แถบทะเลดำจะเก็บเกี่ยวข้าวสาลีได้มากขึ้นและจะส่งออกมากขึ้น โดยคาดว่ารัสเซียซึ่งเป็นประเทศส่งออกข้าวสาลีรายใหญ่ของโลกจะส่งออกข้าวสาลีไปต่างประเทศมากถึง 36.6 ล้านตัน ตามข้อมูลของ SovEcon และข้อมูลของ IKAR ทั้งนี้ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศสุดท้ายที่ส่งออกข้าวสาลีมากกว่ารัสเซียเมื่อ 25 ปีก่อน (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2561)

ความเคลื่อนไหว/ความกดดันทางมาตรการทางภาษีการค้า

เม็กซิโกนำเข้าข้าวโพดจากบราซิลเพิ่มขึ้นถึง 10 เท่าในปี 2560 ท่ามกลางความกังวลว่าการเจรจาของ NAFTA จะส่งผลกระทบต่อข้าวโพดนำเข้าจากสหรัฐฯ โดยในปีที่แล้วเม็กซิโกนำเข้าข้าวโพดจากบราซิลมากกว่า 583,000 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 970 เมื่อเทียบกับปี 2559 ตามข้อมูลจากหน่วยงาน Agrifood and Fishery Information Service (SIAP) ของเม็กซิโก แม้ว่าปริมาณการนำเข้าจากบราซิลได้เพิ่มมากขึ้นแต่ปริมาณข้าวโพดนำเข้าจากสหรัฐฯของเม็กซิโกก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน เนื่องจากเม็กซิโกต้องการนำเข้าข้าวโพดเพิ่มขึ้นในปี 2560 เพื่อทดแทนผลผลิตข้าวโพดในประเทศที่ลดลงเนื่องจากภาวะแห้งแล้ง เม็กซิโกนำเข้าข้าวโพดจากสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ตามข้อมูลของ USDA โดยเม็กซิโกนำเข้าข้าวโพดจากสหรัฐฯ ถึง 14.7 ล้านตันในปี 2560 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากกว่าตัวเลขข้าวโพดนำเข้าจากบราซิลอย่างมาก ตามข้อมูลจากรัฐบาลสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561)

ในปี 2560 สหรัฐฯ นำเข้าเหล็กกล้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 เป็นปริมาณ 34.5 ล้านตัน หลังจากปริมาณที่ลดลงในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 แคนาดา สหภาพยุโรป และบราซิล เป็น 3 ผู้ส่งออกเหล็กกล้าหลักให้แก่สหรัฐฯ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 ร้อยละ 14 และร้อยละ 14 ตามลำดับ โดยคิดเป็นปริมาณเหล็กกล้าส่งออกให้แก่สหรัฐฯรวม 14.2 ล้านตัน ในปี 2560 เกาหลีใต้เป็นผู้ส่งออกเหล็กกล้าให้แก่สหรัฐฯ รายใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย โดยมีปริมาณ 3.4 ล้านตันในปี 2560 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของตัวเลขเหล็กกล้านำเข้าทั้งหมดของสหรัฐฯ ประเทศญี่ปุ่น ไต้หวัน และอินเดีย ส่งออกเหล็กกล้าให้สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5 ร้อยละ 4 และร้อยละ 2 ตามลำดับ โดยมีปริมาณรวม 3.6 ล้านตัน แม้ว่าประเทศจีนเป็นผู้ส่งออกเหล็กกล้ารายใหญ่ที่สุดของโลก แต่จีนกลับอยู่เพียงลำดับที่ 11 ของประเทศผู้ส่งออกเหล็กกล้าหลักให้แก่สหรัฐฯ โดยมีปริมาณ 0.7 ล้านตันในปี 2560 คิดเป็นสัดส่วนเพียงแค่ร้อยละ 2 ของปริมาณนำเข้าเหล็กกล้าทั้งหมดของสหรัฐฯ ถึงแม้ว่าการนำเข้าเหล็กกล้าจากทวีปเอเชียสู่สหรัฐฯ ดูเหมือนจะมีปริมาณเพียงเล็กน้อย หากปริมาณการขนส่งเหล่านี้หยุดชะงักก็อาจส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจากระยะทางที่ยาวไกลในการขนส่งไปสหรัฐฯ จะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ปริมาณขนส่งต้น-ไมล์โดยรวม ทั้งนี้ ผู้ค้าต่างๆอาจใช้มาตรการตอบโต้การส่งออกของสหรัฐฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการค้าสินค้าโภคภัณฑ์อื่นๆ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561)

ผู้ว่าการรัฐเวอร์จิเนียได้เตือนว่าแผนของประธานาธิบดีทรัมป์ในการบังคับใช้มาตรการทางภาษีการค้าสำหรับเหล็กกล้านำเข้า อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆของกองทัพ เช่น อู่ต่อเรือ Newport News ซึ่งกำลังต่อสร้างเรือขนส่งเครื่องบินของ กองทัพรุ่นใหม่ให้แก่รัฐบาลสหรัฐฯ ประธานาธิบดีทรัมป์ได้ประกาศเมื่อวันพฤหัสบดีว่าจะบังคับใช้ภาษีในอัตราร้อยละ 25 สำหรับเหล็กกล้านำเข้าและร้อยละ 10 สำหรับอะลูมิเนียมนำเข้า โดยนาย Tim Kaine ผู้ว่าการรัฐเวอร์จิเนีย สังกัดพรรคเดโมแครตได้ให้สัมภาษณ์ว่า “ความเสี่ยงคืออุตสาหกรรมการผลิตเหล็กกล้าในประเทศอาจได้รับประโยชน์แต่อุตสาหกรรมอื่นๆซึ่ง ต้องใช้เหล็กกล้าในกระบวนการผลิตอาจต้องได้รับผลกระทบ” “อู่ต่อเรือ ผู้ผลิตรถยนต์ และผู้ประกอบการรายอื่นๆ จะมีต้นทุน การผลิตสูงขึ้น” (ข้อมูลจาก Maritime Executive ณ วันที่ 2 มีนาคม 2561)

นาย Roberto Azevedo ผู้อำนวยการใหญ่องค์การการค้าโลก (World Trade Organization) ได้แสดงความกังวลในมาตรการทาง ภาษีในเหล็กกล้าและอะลูมิเนียมนำเข้าของประธานาธิบดีทรัมป์ ซึ่งถือเป็นการแทรกแซงของ WTO ซึ่งแทบไม่เคยเกิดขึ้น โดย ท่านได้กล่าวในคำแถลงของ WTO ว่า “WTO มีความกังวลต่อการประกาศมาตรการทางภาษีของสหรัฐฯ สำหรับเหล็กกล้าและ อะลูมิเนียมนำเข้า ซึ่งมาตรการดังกล่าวดูเหมือนจะสร้างผลกระทบเมื่อดูจากการตอบสนองของประเทศต่างๆ” (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 3 มีนาคม 2561)

นานาประเทศต่างตอบสนองมาตรการทางภาษีในเหล็กกล้าและอะลูมิเนียมนำเข้าของประธานาธิบดีทรัมป์อย่างรวดเร็วและ คู่เดือด โดยผู้นำอุตสาหกรรมต่างๆและประเทศต่างๆจะใช้มาตรการตอบโต้ในนโยบายกีดกันทางการค้าอย่างโจ่งแจ้งดังกล่าวนี้ อย่างไรก็ตาม ทวีปเอเชียซึ่งผลิตเหล็กกล้ามากกว่าสองในสามของการผลิตเหล็กกล้าของโลก จะได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆซึ่งเป็นผู้ค้ากับสหรัฐฯ ตามข้อมูลของบริษัทจัดอันดับเครดิต Moody's (ข้อมูลจาก CNBC ณ วันที่ 3 มีนาคม 2561)

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2561 ประธานาธิบดีทรัมป์ได้ประกาศใช้มาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 25 สำหรับเหล็กกล้าและ ร้อยละ 10 สำหรับอะลูมิเนียม โดยคาดว่าจะมีการลงนามในมาตรการดังกล่าวในช่วงสัปดาห์ของวันที่ 5 มีนาคม บริษัทคาดว่า มาตรการดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกเหล็กกล้าของจีนเนื่องจากจีนถูกจัดเก็บภาษีเหล็กนำเข้าที่อัตราร้อยละ 200-500 ในขณะที่จีนส่งออกเหล็กกล้าไปยังสหรัฐฯในสัดส่วนเพียงแค่อ้อยละ 1 ของปริมาณนำเข้าเหล็กกล้าทั้งหมดของสหรัฐฯ เกาหลีใต้ สหภาพยุโรปและแคนาดาน่าจะได้รับผลกระทบมากกว่า สำหรับอะลูมิเนียม นั้น ผู้ผลิตในจีนน่าจะได้รับผลกระทบ มากกว่าเนื่องจากจีนเป็นผู้ส่งออกอะลูมิเนียมรายใหญ่ที่สุดให้แก่สหรัฐฯ บริษัทต้องเฝ้าระวังผลกระทบสะท้อนกลับเป็นวงกว้าง หากมาตรการจัดเก็บภาษีได้กลายเป็นสงครามทางการค้าจากการที่ประเทศพันธมิตรของสหรัฐฯ และประเทศอื่นๆ ต่างใช้ มาตรการทางภาษีตอบโต้กัน หากสงครามทางการค้ารอบโลกเกิดขึ้นจริง ย่อมจะส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง โดยผู้ประกอบการ ทำเรือ ผู้ประกอบการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์ หรือผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ จะได้รับผลกระทบเนื่องจากธุรกิจมีความ เกี่ยวโยงกัน (ข้อมูลจาก JP Morgan ณ วันที่ 5 มีนาคม 2561)

หากประธานาธิบดีทรัมป์ต้องการมุ่งเป้าไปที่จีนด้วยการใช้มาตรการจัดเก็บภาษีในอัตราสูงในเหล็กกล้าและอะลูมิเนียมนำเข้า เขาคงเล็งผลลัพท์ไป ไม่เพียงแต่จีนจะไม่ได้รับผลกระทบจากมาตรการดังกล่าว มาตรการดังกล่าวยังคงส่งผลประโยชน์ให้แก่ จีน ประธานาธิบดีสหรัฐฯ เชื่อว่าการจัดเก็บภาษีเป็นมาตรการที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ จีนจะได้รับผลกระทบจากมาตรการดังกล่าว

เพียงเล็กน้อย สหรัฐฯ มีการนำเข้าเหล็กกล้าจากจีนเพียงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 3 ของมูลค่าการนำเข้าเหล็กกล้าของสหรัฐฯ ในปี 2560 Tom Orlik นักเศรษฐศาสตร์ของ Bloomberg ได้ระบุไว้ ปริมาณเหล็กกล้าและอะลูมิเนียมส่งออกของจีนคิดเป็นเพียงร้อยละ 0.5 ของตัวเลขจีดีพีของประเทศ และปริมาณส่งออกไปยังสหรัฐฯ มีเพียงเล็กน้อย แม้ว่าจีนไม่สามารถส่งออกสินค้าดังกล่าวสู่สหรัฐฯ ก็ไม่น่าจะกระทบการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนแต่อย่างใด (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 5 มีนาคม 2561)

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องติดตามดูผลกระทบจากมาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าเหล็กกล้าร้อยละ 25 ของประธานาธิบดีทรัมป์ แม้ว่าการผลิตเหล็กของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 3 ล้านตันเป็น 81 ล้านตันในปี 2560 แม้ว่าจะมีการเปิดใช้โรงงานผลิตเหล็กที่รัฐ Illinois อีกครั้งก็น่าจะเป็นการขากที่ตัวเลขการผลิตจะเพิ่มขึ้นเป็น 85 ล้านตันในปี 2561 ดังนั้น สหรัฐฯ จะต้องอาศัยเหล็กกล้านำเข้าจากประเทศที่ได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษี กล่าวคือ แคนาดา กับเม็กซิโก ซึ่งได้ส่งออกเหล็กกล้าไปยังสหรัฐฯ ในสัดส่วนร้อยละ 88 และร้อยละ 75 ตามลำดับ ของปริมาณการส่งออกเหล็กกล้าของประเทศดังกล่าว จึงน่าจะเป็นการขากที่ประเทศทั้งสองนี้จะสามารถส่งออกเหล็กกล้าไปยังสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น เวลาเท่านั้นที่จะบอกได้ว่าสหรัฐฯ จะหาเหล็กกล้าเพิ่มอีก 20 ล้านตันเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจากแหล่งใด แต่ที่น่าจะเป็นไปได้ว่าจะมีการใช้มาตรการตอบโต้จากประเทศต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการทางภาษีนี้ มีการพูดคุยว่าจีนอาจกำหนดเขตการค้านำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ซึ่งปีที่แล้วมีปริมาณถึง 33 ล้านตัน ไม่ว่าผลจะออกมาเป็นเช่นไร การค้าขายอาจได้รับผลกระทบย้อนกลับจากมาตรการตอบโต้เชิงกีดกันทางการค้าในรูปแบบเดียวกัน (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 9 มีนาคม 2561)

คำถามคือ ประธานาธิบดีทรัมป์ดำเนินการผิดพลาดไปหรือไม่ การประกาศใช้มาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าในเหล็กกล้าและอะลูมิเนียม ซึ่งเป็นนโยบายของประเทศเชิงกลยุทธ์ส่งผลกระทบต่อประเทศพันธมิตรของ NATO ซึ่งฝ่ายที่เสียหายก็คือสหรัฐฯ โดยเฉพาะผู้บริโภครและผู้ส่งออกสินค้าเกษตร ส่วนอีกฝ่ายที่เสียหายคือตลาดการค้าโลก เนื่องจากการตอบสนองนโยบายของทรัมป์ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการเติบโตของตัวเลขจีดีพีโลก ทรัมป์ได้ทำให้มูลค่าหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ต่างๆ ทั่วโลกลดลงรวมล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Hackett Associates ณ วันที่ 3 เมษายน 2561)

JP Morgan ได้เผยแพร่รายงานจากทีมงานกลยุทธ์ตลาดทุนประเทศจีนซึ่งได้ประเมินผลกระทบเบื้องต้นของสินค้า 1,297 รายการที่เปิดเผยโดย USTR เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2561 ซึ่งคาดว่าจะมีการนำเข้าสินค้าเหล่านี้จากจีนคิดเป็นมูลค่า 5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี รายการสินค้าดังกล่าวครอบคลุมเครื่องจักร สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การขนส่ง การแพทย์ เหล็กกล้า เทคโนโลยีขั้นสูง เครื่องจักรอุตสาหกรรม และวัตถุดิบ เป็นต้น เพื่อตอบโต้มาตรการดังกล่าว จีนได้ประกาศรายการสินค้า 106 รายการซึ่งมีมูลค่านำเข้าโดยประมาณ 5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่จะจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 25 โดยรายการนี้ครอบคลุม เครื่องบิน ถั่วเหลือง รถยนต์ และสินค้าเคมีภัณฑ์ เป็นต้น ทีมงานของเราเชื่อว่ายังคงมีช่องว่างเจรจาระหว่างจีนกับสหรัฐฯ และมีความเป็นไปได้ว่าทั้งสองประเทศน่าจะหาข้อตกลงกันได้เมื่อพิจารณาจากความต้องการของสหรัฐฯ ที่ต้องการให้จีนลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ การเร่งเปิดธุรกิจทางการเงิน และการเพิ่มการนำเข้าสารกึ่งตัวนำจากสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม JP Morgan เชื่อว่าหนทางไปสู่การเจรจាន่าจะยากเย็น (ข้อมูลจาก JP Morgan ณ วันที่ 4 เมษายน 2561)

ประธานาธิบดี Xi Jinping ได้กล่าวในงาน Boao Forum ของทวีปเอเชีย ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น Davos ของจีน โดยหลักๆ มีดังนี้

1. การปฏิรูปและการเปิดประเทศของจีนจะสามารถทำให้จีนประสบความสำเร็จ โดยจีนได้กลายมาเป็นประเทศหลักที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก
2. ประธานาธิบดี Xi ได้วิจารณ์ทรัมป์ โดยได้กล่าวว่าการเชื่อมโยงเชิงจิตวิทยาจะไม่เหมาะสมและการเคลื่อนไหวเชิงสงบและการร่วมมือเท่านั้นที่จะทำให้ทุกฝ่ายเป็นผู้ชนะ
3. จีนจะไม่ข่มขู่ประเทศอื่นๆและจะไม่ทำลายความสงบของโลก การเจรจาพูดคุยจะเป็นหนทางในการแก้ปัญหาต่างๆ
4. โลกาภิวัตน์เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และจีนจะใช้มาตรการที่ทำให้เข้าถึงตลาดได้มากขึ้น เพื่อพัฒนาการลงทุนเพื่อให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศและทำให้สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินต่างประเทศได้ จีนจะเปิดประตูต้อนรับ
5. จีนจะปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาและจะเพิ่มโทษผู้ที่ละเมิด
6. จีนจะลดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ ซึ่งเป็นการช่วยแก้ปัญหาที่ทรัมป์ไม่พอใจ

(ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 10 เมษายน 2561)

การตัดสินใจของรัฐบาลจีนเมื่อสัปดาห์ที่แล้วในการจัดเก็บอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 178 โดยให้มีผลบังคับใช้ทันที สำหรับสินค้าข้าวฟ่างจากสหรัฐฯ น่าจะเป็นการล้มระสพผลกระทบที่เพิ่มขึ้นต่ออุตสาหกรรมการเกษตรและการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หากจีนมีการจัดเก็บอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 25 สำหรับสินค้าเมล็ดถั่วเหลืองนำเข้าจากสหรัฐฯ สหรัฐฯ ส่งออกข้าวฟ่างปริมาณ 1.3 ล้านตัน ให้แก่จีนในเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ และขณะนี้ มีเรือขนส่งประมาณ 20 ลำกำลังขนถ่ายข้าวฟ่างลงเรือเพื่อส่งไปยังจีน ดูเหมือนว่าเรือเหล่านั้นอาจจะต้องไปส่งสินค้าที่ประเทศอื่นแทน ปัญหาที่สหรัฐฯ ต้องเผชิญก็คือ มีเพียงไม่กี่ประเทศที่ต้องการข้าวฟ่างนำเข้า โดยเม็กซิโกที่เป็นประเทศที่นำเข้าข้าวฟ่างรายใหญ่เป็นอันดับที่สอง ในปี 2560 ที่ปริมาณ 0.4 ล้านตัน ตามมาด้วยญี่ปุ่นที่ 0.2 ล้านตัน ดังนั้น การจะหาประเทศนำเข้าทดแทนจีนคงเป็นเรื่องยาก USDA คาดว่าสหรัฐฯ จะผลิตข้าวฟ่างปริมาณ 7.6 ล้านตัน ในปีเพาะปลูก 2560/2561 ซึ่งน่าจะส่งออกประมาณ 6.3 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 83 ดังนั้น จีนจึงเป็นเป้าหมายหลักสำหรับการค้ามูลค่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ นี้ ข้าวฟ่างที่ใช้สำหรับทำอาหารสัตว์ปีกและหมูไม่อยู่ภายใต้อากรขาเข้า ไม่เหมือนข้าวโพดและธัญพืช ดังนั้น จึงได้รับความนิยมมากตั้งแต่ปี 2557 เนื่องจากต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับข้าวโพด ในปี 2558 จีนนำเข้าข้าวฟ่างจากสหรัฐฯ สูงสุดถึง 9.1 ล้านตัน ต่อมาลดลงเหลือ 4.6 ล้านตันในปี 2560 ซึ่งไม่เทียบไม่ได้กับปริมาณถั่วเหลืองซึ่งจีนนำเข้า 32 ล้านตันในปี 2560 จากสหรัฐฯ ออสเตรเลียและอาร์เจนตินาไม่น่าจะผลิตข้าวฟ่างได้เพียงพอต่อความต้องการของจีน ดังนั้น จีนจึงต้องหาแหล่งนำเข้าข้าวฟ่างอื่นๆทดแทนด้วย (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 20 เมษายน 2561)

หากจีนตัดสินใจใช้มาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ คำถามที่จะเกิดขึ้นก็คือ บราซิลจะส่งออกถั่วเหลืองให้แก่จีนทดแทนสหรัฐฯ ได้มากเพียงใด คำตอบก็คือ อยู่ระหว่างร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 82 ขึ้นอยู่กับราคา คาดว่าบราซิลจะเก็บเกี่ยวถั่วเหลืองได้ตามเป้าซึ่งน่าจะดีเกือบเท่าปี 2559/2560 ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้สูงที่บราซิลจะส่งออกถั่วเหลืองเหล่านี้ให้จีน ในปี 2560 บราซิลส่งออกถั่วเหลืองปริมาณ 27 ล้านตันให้แก่ประเทศต่างๆนอกเหนือจากจีน ในทางทฤษฎี บราซิลน่าจะส่งออกได้ร้อยละ 82 ของปริมาณถั่วเหลืองที่จีนเคยนำเข้าจากสหรัฐฯ ส่งผลให้สหรัฐฯ ต้องส่งออกถั่วเหลืองไปยังประเทศต่างๆที่เคยนำเข้าจากบราซิลแทน บริษัทฯ คิดว่าบราซิลไม่น่าจะพอใจกับการส่งออกให้แก่ลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียว สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือ จีนต้องการถั่วเหลืองเพื่อเป็นอาหารสัตว์ให้กับ สัตว์ปีก หมู และปลา ซึ่งไม่สามารถอดอาหารเพราะสงครามทางการค้า

ความต้องการเนื้อสัตว์เหล่านี้เพิ่มขึ้นในประเทศจีนเนื่องจากประชากรมีจำนวนมากขึ้น แม้ว่าผู้นำเข้าชาวจีนจะไม่พอใจนัก การนำเข้าจากถั่วเหลืองน่าจะแก้ปัญหานี้เฉพาะหน้าไปก่อนได้ (ข้อมูลจาก BIMCO ณ วันที่ 20 เมษายน 2561)

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ