

เลขที่ 2560-018

วันที่ 3 สิงหาคม 2560

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสอง ปี 2560

ผลประกอบการของบริษัทฯ

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง ปี 2560 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 0.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสอง ปี 2560 อยู่ที่ 9,206 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 จากไตรมาสสอง ปี 2559 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ย (รวมค่าเสื่อมค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ในไตรมาสสอง ปี 2560 อยู่ที่ 4,322 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่จำนวน 4,500 เหรียญสหรัฐ และต่ำกว่าตัวเลขของไตรมาสสอง ปี 2559 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 12.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับไตรมาสสอง ปี 2560 ขาดทุนต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.003 บาท ต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2560	ไตรมาส 2 ปี 2559
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,000	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,206	6,293
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์)	9,678	6,752
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	7,982	5,571
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	9,454	5,025
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,322	4,529
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	12.84	3.94

กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.98)	(9.75)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.15)	(13.48)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ)	(0.02)	(0.22)
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.003)	(0.30)

รางวัลและเกียรติยศ บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิง 3 รางวัล กล่าวคือ รางวัลบริษัทเจ้าของเรือ/บริษัทเดินเรือแห่งปี รางวัลบริษัทจัดการเรือแห่งปี และรางวัลดีลแห่งปี ในงานประกาศรางวัล Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2017 โดย Seatrade ส่องกง ซึ่งเป็นผู้จัดงาน ได้ให้ความเห็นว่า “การได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงถึงสามรางวัลถือเป็นความสำเร็จของบริษัทฯ”

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์แล้ว โดยในขณะนี้เรือจำนวน 36 ลำในกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอายุเฉลี่ยต่ำกว่า 6 ปี ประกอบไปด้วยเรือซีเมนต์จำนวน 4 ลำ, เรือขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 15 ลำ, เรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ ทั้งนี้ มีการยกเลิกการสั่งต่อเรือลำสุดท้ายที่ได้สั่งต่อไว้กับต่อเรือ Sanfu ซึ่งมีกำหนดรับมอบในช่วงต้นปี 2561 เนื่องจากต่อเรือ Sanfu ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงในสัญญาสั่งต่อเรือได้ อย่างไรก็ตาม ไม่มีฝ่ายใดต้องชำระเงินเพิ่มเติมใดๆจากการยกเลิกสัญญานี้

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสอง ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 497 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,253 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 9,678 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 33.43 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 781 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,602 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 7,982 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.21 (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์โดยเฉพาะ ดังนั้น บริษัทฯจึงได้เปรียบเทียบกับดัชนี BSI) ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เวลา 10.10 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

สัญญาเช่าระยะยาว จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2560 ถึงปี 2564) ณ สิ้นไตรมาสสองปี 2560 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 17.4 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 157.3 ล้านเหรียญสหรัฐ

ปี	2560	2561	2562	2563	2564
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,147	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,555	2,240	2,190	2,196	2,190
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	19	17	17	17	17
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,713	13,849	13,875	13,875	13,875
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.0	31.0	30.4	30.5	30.4

เมื่อดัชนี BDI มีทิศทางที่ดีขึ้น บริษัทฯ จะเริ่มทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเรือ

เรือขนาดเคปไซส์ ชื่อ ARISTOFANIS (ขนาดระวาง 178,926 เดทเวทตัน สร้างที่ประเทศเกาหลีใต้ ในปี 2554) ถูกขายที่ราคา 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐกว่าๆ ซึ่งผู้ขายได้ซื้อเรือลำนี้มาเมื่อเดือนพฤศจิกายนปีที่แล้วในราคาประมาณ 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะเห็นได้ว่าเพียงแค่ 6 เดือนเท่านั้น สามารถทำกำไรได้ถึง 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Andreas J. Zachariassen)

ตัวอย่างที่น่าสนใจที่แสดงถึงราคาเรือที่เพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาสแรกของปี 2560 กล่าวคือ เรือชื่อ “CE GUARDIAN” (ขนาดระวาง 52,525 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2549 โดยอยู่ต่อเรือ Tsuneishi ในประเทศฟิลิปปินส์) ถูกขายที่ราคา 10.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันสะท้อนให้เห็นถึงผลกำไรที่สำคัญสำหรับผู้ขายซึ่งได้ซื้อเรือลำดังกล่าวมาในเดือนมีนาคม 2559 ด้วยราคา 4.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

บริษัท PrimeBulk Shipmanagement ประเทศกรีซ ได้ขายเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดปานามาแมกซ์ชื่อ “AESARA” เดิมชื่อ NordRhine (ขนาดระวาง 75,202 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2544 โดยอยู่ต่อเรือ Samho ในประเทศเกาหลีใต้) ในราคา 7.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้ซื้อมาในเดือนเมษายน 2559 ที่ราคา 3.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

แรงกดดันจากกฎเกณฑ์

จากการที่หลายภาคส่วนในอุตสาหกรรมไม่เห็นด้วย องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงเห็นด้วยกับแรงผลักดันจากรัฐเจ้าของธงหลายประเทศในการเลื่อนการบังคับใช้อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ Ballast Water Management Convention (BWMC) สำหรับเรือต่างๆ จากเดือนกันยายน 2560 ไปเป็นเดือนกันยายน 2562 โดยเรือต่างๆจะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อมีการต่ออายุใบรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ครั้งแรกหลังจากวันที่อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือมีผลบังคับใช้ เนื่องจากต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ จึงมีความเชื่อว่าการบังคับใช้อนุสัญญานี้จะช่วยเร่งให้มีการปลดระวางเรือเก่าซึ่งมีต้นทุนการบำรุงรักษาสูงกว่าเรือที่อายุน้อยกว่า (ข้อมูลจาก Charles R. Weber)

หน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (The US Coast Guard) ได้แจ้งเตือนเจ้าของเรือต่างๆระหว่างการประชุม Marine Environment Protection Committee (MEPC) ครั้งที่ 71 ว่าสหรัฐฯ ไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO และเรือที่แล่นในน่านน้ำของสหรัฐฯ อาจไม่ได้รับการผ่อนผันการบังคับใช้กฎดังกล่าว กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือของสหรัฐฯ มีผลบังคับใช้ในปี 2555 ซึ่งการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อให้การขนส่งเกิดความล่าช้าทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการบังคับใช้ความรับผิดชอบทางแพ่ง (ข้อมูลจาก IHS Maritime)

ในเดือนพฤษภาคม 2560 หน่วยงานของประเทศเดนมาร์กได้รับเจ้าของเรือนิรนามต่างชาติเป็นเงิน 57,886 เหรียญสหรัฐฯ สำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงในขณะที่อยู่ในน่านน้ำของประเทศ (ข้อมูลจาก TradeWinds)

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

ดัชนี BDI ในไตรมาสแรก เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 945 จุด ในไตรมาสสองเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 1,006 จุดและแตะที่ 901 จุดเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน ถึงแม้ว่าอุปสงค์ได้ขยายตัวอันเห็นได้จากตัวเลขต่างๆของจีนในครึ่งแรกของปี แต่อุปทานก็ได้เพิ่มขึ้นถึง 17.83 ล้านตันตัน ซึ่งมากกว่าการคาดการณ์ที่แย่ที่สุดและเป็นตัวเลขเกือบเท่ากับตัวเลขการเพิ่มขึ้นของอุปทานของทั้งปี 2559 ที่ 18.51 ล้านตันตัน โดยมีเพียงแค่เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวางรวม 8.65 ล้านตันตันถูกปลดระวางในครึ่งแรกของปีเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 22.74 ล้านตันตันในปีที่แล้ว อย่างไรก็ตาม แทบไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่เนื่องมาจากความกดดันทางการเงินทั้งฝั่งผู้ซื้อและผู้ต่อเรือ ปัจจัยต่างๆเหล่านี้เป็นตัวช่วยลดความกดดันในภาคอุปทาน โดยมียอดการสั่งต่อเรือใหม่เพียงแค่อ้อยละ 7.5 ของจำนวนเรือที่มีอยู่ในตลาดเมื่อสิ้นไตรมาสสอง (ขนาดระวางรวม 60.54 ล้านตันตันมีกำหนดส่งมอบภายในปี 2563) นำเสียดายที่บรรยากาศเชิงลบในตลาดซึ่งได้เริ่มจางลงส่งผลให้เจ้าของเรือต่างๆไม่ยอมปลดระวางเรือเก่าของตน ดังนั้น การขยายตัวของเรือในช่วงครึ่งแรกของปีนี้อยู่ที่ร้อยละ 2.3 หากตัวเลขการปลดระวางเรือไม่เพิ่มขึ้น ดัชนี BDI จะยังคงผันผวนขึ้นอยู่กับด้านอุปสงค์เพียงอย่างเดียว กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เจ้าของเรือต่างๆไม่ได้ให้ความร่วมมือเนื่องจากไม่ยอมปลดระวางเรือของตน อันส่งผลให้การฟื้นตัวของตลาดในปี 2561 ถึงปี 2563 จะต้องชะลอตัวลง และมีความผันผวนอย่างมาก รวมทั้งตลาดจะต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยในภาคอุปสงค์ที่กำลังฟื้นตัวขึ้นเพียงอย่างเดียว

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลก ได้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ทางด้านลบ โดยเริ่มต้นปี 2560 ที่ 790.41 ล้านตันตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 808.24 ล้านตันตันเมื่อสิ้นครึ่งแรกของปี ด้วยอัตราการขยายตัวของกองเรือร้อยละ 2.3 ซึ่งอีกร้อยละ 2.97 (23.98 ล้านตันตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2560 และอีกร้อยละ 2.78 (22.43 ล้านตันตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2561 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 16.7 ของการส่งมอบเหล่านี้ (คำนวณตัวเลขทั้งปีโดยอ้างอิงจากอัตราการส่งมอบล่าช้าในครึ่งแรกของปี 2560 ที่ร้อยละ 8.28) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้น 17.44 ล้านตันตันต่อปี (คำนวณตัวเลขทั้งปีโดยอ้างอิงจากตัวเลขการปลดระวางเรือในครึ่งแรกของปี 2560 ที่ 8.65 ล้านตันตัน) กองเรือสุทธิจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.67 (819.42 ล้านตันตัน) ในปี 2560 และร้อยละ 0.56 (824 ล้านตันตัน) ในปี 2561

เมื่อเริ่มต้นปี 2552 มีผู้ต่อเรือจำนวน 293 แห่งที่รับต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งในขณะนั้นมีการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกับเกือบหนึ่งในสามของจำนวนผู้ต่อเรือดังกล่าว โดยผู้ต่อเรือเหล่านี้เป็นผู้ต่อเรือที่มีคำสั่งต่อเรืออย่างน้อย 1 ลำ

(ขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป) เมื่อต้นเดือนกรกฎาคม 2560 จำนวนอู่ต่อเรือดังกล่าวได้ลดลงร้อยละ 67 เหลือเพียง 97 แห่ง นอกจากนี้ ร้อยละ 30 ของจำนวนอู่ต่อเรือในปัจจุบันมีแผนที่จะต่อเรือใหม่ให้เสร็จภายในสิ้นปีนี้ จากปัจจัยดังกล่าว จึงไม่น่าแปลกใจที่กำลังการผลิตของอู่ต่อเรือยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง (ข้อมูลจาก Clarksons)

แม้ว่าขณะที่ตลาดได้ปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับภาวะที่ซบเซาในปี 2559 แต่การปลดระวางเรือที่มีปริมาณลดลง ประกอบกับการส่งมอบเรือใหม่จำนวนมากอย่างต่อเนื่องจะทำให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างจำกัดในปีนี้ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของตลาดประมาณร้อยละ 50 จากปีที่แล้ว หากสมมติว่าอัตราการปลดระวางอยู่ในระดับเดิมในช่วงครึ่งหลังของปี ในปี 2560 ตัวเลขการปลดระวางเรือจะอยู่ที่ 16.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.1 ของกองเรือเมื่อต้นปี อย่างไรก็ตาม ทั้งในครึ่งแรกของปี 2559 และปี 2558 การปลดระวางเรือมีปริมาณมากกว่าช่วงครึ่งหลังของปี กล่าวคือ ในปี 2558 ร้อยละ 68 ของตัวเลขการปลดระวางทั้งหมดอยู่ในช่วงครึ่งแรกของปี ในขณะที่ครึ่งแรกของปี 2559 สัดส่วนได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 77 หากสมมติว่าในช่วงครึ่งแรกปี 2560 อัตราการปลดระวางเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 73 เมื่อเทียบกับครึ่งปีหลัง จะกล่าวได้ว่าการปลดระวางของทั้งปีจะมีเพียงแค่ประมาณ 10.7 ล้านเดทเวทตัน คิดเป็นประมาณครึ่งหนึ่งของประมาณการที่ได้ตั้งไว้ที่ 20 ล้านเดทเวทตัน จากการที่อัตราค่าระวางเรือ (รวมถึงอัตราค่าระวางเรือแบบ Spot rates) ได้ปรับตัวลดลงหลังจากที่ได้เคยปรับตัวขึ้นไปสูงสุดในเดือนมีนาคม ปริมาณการปลดระวางในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ น่าจะสูงกว่าช่วงครึ่งหลังของปี 2558 และปี 2559 ดังนั้น ทางบริษัทจึงยังคงประมาณการตัวเลขการปลดระวางของทั้งปีที่ 20 ล้านเดทเวทตัน (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ในปีนี้อัตราการขาดของท่าเรือที่ลดลงอาจทำให้ค่าระวางเรือปรับตัวลดลงในไตรมาสสอง ซึ่งจะเห็นได้ว่าระยะเวลาที่เรือใช้ในการคอยที่ท่าเรือสินค้าเรือพีช ในประเทศบราซิล ลดลงอย่างมาก (ลดลงร้อยละ 69 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว) ปัจจัยที่อยู่เบื้องหลังความแออัดที่ลดลงดังกล่าวนี้รวมไปถึงไซโลที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและการขนส่งภายในประเทศที่ดีขึ้น และปริมาณการขนส่งข้าวโพดและถั่วเหลืองที่เพิ่มขึ้นที่ท่าเรือแห่งใหม่ๆ ในท่าเรือซึ่งตั้งอยู่แถบอเมริกาและทางตอนเหนือของประเทศซึ่งโดยทั่วไปท่าเรือเหล่านี้มีการไหลสินค้าที่รวดเร็วขึ้น โดยในปีที่ผ่านมาเกือบร้อยละ 20 ของตัวเลขการส่งออกธัญพืชของบราซิลซึ่งมีปริมาณ 68 ล้านตันมีการขนส่งผ่านท่าเรือที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ เมื่อเทียบกับตัวเลขเพียงร้อยละ 8 เมื่อ 5 ปีก่อนหน้า ตัวเลขการส่งออกธัญพืชของบราซิลได้ลดลงอย่างมากในปีนี้อาจจากภัยแล้งทำให้ไม่สามารถส่งออกสินค้าข้าวโพดได้ ทั้งนี้ 4 เดือนแรกของปีที่แล้ว ตัวเลขการส่งออกธัญพืชทั้งหมดของบราซิลอยู่ที่ 38 ล้านตัน โดยเป็นข้าวโพดปริมาณ 12.2 ล้านตัน ในขณะที่ตัวเลขการส่งออกในปี 2560 ลดลงเหลือ 30.7 ล้านตัน โดยเป็นข้าวโพดเพียงเล็กน้อยแค่ 2.3 ล้านตัน เช่นเดียวกับประเทศอาร์เจนตินาซึ่งความแออัดของท่าเรือได้ลดลงเกือบร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ความแออัดของท่าเรือที่ลดลงในทวีปอเมริกาใต้เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางของเรือปานามาแมกซ์ลดลง (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

การคาดการณ์ สำหรับอีก 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงปัจจัยในระดับมหภาคต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลบางส่วนจากแหล่งข้อมูลที่เผยแพร่ต่อสาธารณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกขึ้นเป็นร้อยละ 3.5 จากเดิมที่ร้อยละ 3.4 โดยมีการปรับเพิ่มการคาดการณ์สำหรับประเทศจีน, ญี่ปุ่น, สหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักรเนื่องจากมีปัจจัยที่ IMF เรียกว่า "วิกฤตการณ์จีน" อย่างไรก็ตาม IMF ไม่ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์ตัวเลขจีดีพีสำหรับปีนี้ของสหรัฐฯ ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 2.3 เนื่องจากทาง IMF ได้รวมปัจจัยหลักๆ ไว้ในการประมาณการเมื่อเดือนมกราคม หลังจากชัยชนะในการเลือกตั้งของโดนัลด์ ทรัมป์แล้ว (ข้อมูลจาก Fortune CEO Daily)

Andreas Soehmen-Pao ได้กล่าวไว้ "ข้าพเจ้าทราบว่าเมื่อไม่นานมานี้ได้มีการกล่าวถึงความท้าทายมากมายที่อุตสาหกรรมการเดินทางเรือต้องเผชิญ แต่ขอให้ระลึกว่าอุตสาหกรรมนี้เป็นรากฐานที่สำคัญของเศรษฐกิจโลกยุคใหม่ แม้ในขณะที่เรากำลังเข้าสู่ยุคเทคโนโลยีสมัยใหม่ กล่าวคือ ยานพาหนะที่ Uber ให้บริการ หรือเหล็กที่ใช้สร้างที่พักสำหรับ Air B & B และสินค้าต่างๆ ซึ่งบรรจุในกล่อง Amazon นั้นส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางเรือ" (ณ การประชุม SEA Asia)

ประเทศจีน

ปัจจัยจากจีนยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อตลาดสินค้าแห่งเทกอง ตัวเลขจีดีพีของจีนได้เพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ร้อยละ 6.9 ในครึ่งแรกของปี 2560 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลตั้งไว้ที่ประมาณร้อยละ 6.5

การนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีนในช่วงครึ่งแรกของปี 2560 มีปริมาณ 539.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การผลิตเหล็กในจีนในช่วงหกเดือนแรกของปี อยู่ที่ปริมาณ 419.75 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Bloomberg)

จีนมีแผนที่จะลดกำลังการผลิตเหล็กลง 50 ล้านตันในปีนี้ เนื่องจากประเทศจีนซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของโลกได้เพิ่มความพยายามในการลดมลพิษและลดกำลังการผลิตเหล็กส่วนเกิน ทั้งนี้ รัฐบาลจีนจึงได้ตั้งเป้าที่จะลดกำลังการผลิตเหล็กลง 100 - 150 ล้านตัน ภายในปี 2563 (ข้อมูลจาก Reuters)

จีนกำลังลดกำลังการผลิตถ่านหินในปีนี้อาจจะทำได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยคาดว่าจะลดกำลังการผลิตถ่านหินลงอีกในช่วงครึ่งหลังของปี ภายในสิ้นเดือนเมษายน จีนได้ลดกำลังการผลิตถ่านหินลง 68.97 ล้านตันซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 ของเป้าหมายที่ตั้งไว้สำหรับปีนี้ (ข้อมูลจาก รัฐบาลกลางของจีน)

การส่งออกเหล็กของจีนในครึ่งแรกของปี 2560 ลดลงอย่างมาก โดยลดลงร้อยละ 28.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ปริมาณ 41 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จีนเพิ่มการนำเข้าถ่านหินในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 เป็น 133 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2560 จีนขาดถ่านหินดิบรวมปริมาณ 1,712.63 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ตามข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (ข้อมูลจาก Platts)

ไฟฟ้าที่จีนผลิตได้ในครั้งแรกของปี 2560 มีปริมาณทั้งสิ้น 2,959.8 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งมาจากพลังงานถ่านหินปริมาณ 2,221.5 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จากพลังงานน้ำปริมาณ 461.3 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง ลดลงร้อยละ 4.2 การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ปริมาณ 115.4 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมงเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.6 จากพลังงานลมปริมาณ 132.7 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.9 และจากพลังงานแสงอาทิตย์ปริมาณ 28.9 พันล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.1 (ข้อมูลจาก Platts)

คณะรัฐมนตรีของจีนได้ให้คำมั่นที่จะสนับสนุนโดยการออกนโยบายด้านการเงินและการคลังต่างๆเพื่อรองรับความเสี่ยงจากภาวะว่างงานในบางภูมิภาคและในบางภาคอุตสาหกรรม รัฐบาลมีแผนจะลดกำลังการผลิตเหล็ก การทำเหมืองถ่านหินและโรงไฟฟ้าถ่านหินที่มีมากเกินไปและไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามเพื่อที่จะยกระดับเศรษฐกิจของประเทศและลดมลพิษ แต่แผนการลดกำลังการผลิตดังกล่าวอาจส่งผลให้มีคนว่างงานมากขึ้นนับล้าน (ข้อมูลจาก Reuters)

โครงการเส้นทางสายไหมของจีนคาดว่าจะช่วยเพิ่มการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐานในจีนและประเทศอื่นๆ ที่เข้าร่วม โดยเฉพาะในทางรถไฟ ท่อส่งก๊าซและน้ำมัน ท่าเรือและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ นี่เป็นเพียงการคาดการณ์เบื้องต้นและบริษัทจะทบทวนบทวิเคราะห์เมื่อมีข้อมูลที่เป็นรูปธรรมเกี่ยวกับโครงการเส้นทางสายไหมในอนาคตข้างหน้า หากสมมติว่าโครงการเส้นทางสายไหมช่วยเพิ่มการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐานประมาณ 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปี โดยร้อยละ 10 เป็นค่าใช้จ่ายในเหล็ก คิดเป็นความต้องการในการใช้เหล็กเพิ่มขึ้นประมาณ 44 ล้านตันต่อปี โดยจะต้องใช้แร่เหล็กประมาณ 62 ล้านตันและถ่านหินโค้กอีก 36 ล้านตันในการผลิต (ข้อมูลจาก Crucial Perspective)

กำลังการผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทนและพลังงานนิวเคลียร์ในจีนได้เพิ่มสัดส่วนมากขึ้นเมื่อเทียบกับกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาจากร้อยละ 28 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 36 ในปี 2559 ภายใต้แผนการห้าปีฉบับที่ 13 ของจีน (สำหรับปี 2559 ถึงปี 2563) มีการตั้งเป้าหมายกำลังการผลิตไฟฟ้าที่ไม่ได้มาพลังงานจากฟอสซิลที่ร้อยละ 39 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมด ภายในปี 2563 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

กำลังการผลิตของโรงไฟฟ้าพลังน้ำในจีนลดลงถึงสองในสามเนื่องจากปริมาณฝนตกที่มากเกินไปทำให้แม่น้ำท่วมสูงส่งผลให้มีความต้องการการใช้พลังงานถ่านหินมาทดแทน ราคาถ่านหินในจีนปรับตัวเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับราคาถ่านหินในออสเตรเลียในวันที่ 5 กรกฎาคมอยู่ที่ราคา 86.50 เหรียญสหรัฐต่อดัน (ข้อมูลจาก Reuters)

การผลิตไฟฟ้าของจีนได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตั้งแต่กลางปี 2559 เนื่องจากความต้องการใช้ไฟฟ้าจากภาคอุตสาหกรรมได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การขาดแคลนฝนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางของจีนในช่วงฤดูหนาวถึงฤดูใบไม้ผลิทำให้การผลิตไฟฟ้าพลังน้ำลดลงอย่างรวดเร็วโดยทดแทนด้วยการผลิตไฟฟ้าพลังงานถ่านหินที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น การผลิตถ่านหินในประเทศยังคงดำเนินต่อไปอย่างเต็มประสิทธิภาพ (หลังจากในช่วงต้นปี 2559 ที่มีการเปลี่ยนกลับไปใช้ถ่านหินจากถ่านหินนำเข้าของเหมืองถ่านหินเดิม) โดยเห็นได้จากปริมาณขนส่งถ่านหินแนวชายฝั่งทะเลในขณะที่ยังคงมากกว่าปีที่แล้วประมาณร้อยละ 25 ทั้งนี้ ผลผลิตของภาคอุตสาหกรรมและการผลิตไฟฟ้าของจีนจะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการนำเข้าถ่านหินและทำให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาดการขนส่งสินค้าในแถบแปซิฟิกในอนาคต (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

Xia Nong หัวหน้าฝ่ายอุตสาหกรรมของคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (NDRC) ได้กล่าวว่าปี 2560 เป็น "ปีแห่งการลดกำลังการผลิตเหล็กของจีน" และได้กล่าวว่าทางการจะพยายามลดกำลังการผลิตเหล็กอีกโดยมีเป้าหมายที่จะลดกำลังการผลิตลง 50 ล้านตันในปีนี้ได้ประกาศว่าภายในสิ้นเดือนมิถุนายนทางการจะปิดโรงหลอมเหล็กคุณภาพต่ำซึ่งมีกำลังการผลิตเหล็กที่ผิดกฎหมายและไม่ได้คุณภาพทั้งหมด 100 ล้านตันต่อปี (ข้อมูลจาก Reuters)

โรงงานผลิตเหล็กของจีนได้กำไรสูงเนื่องจากได้รับประโยชน์จากการปิดโรงหลอมเหล็กที่มีคุณภาพต่ำของรัฐบาล เหล็กแท่งได้รับประโยชน์จากการที่ตลาดที่อยู่อาศัยแข็งแกร่ง โดยมีเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในปีนี้ได้คือการปิดโรงหลอมเหล็กในประเทศซึ่งมีกำลังการผลิต 100 ล้านตันต่อปี การปิดโรงหลอมดังกล่าวทำให้มีการผลิตเหล็กเส้นคุณภาพดีเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตเหล็กเส้นได้รับกำไรสูงสุดในรอบเกือบหนึ่งทศวรรษและได้เพิ่มกำลังผลิตเหล็กสูงสุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการผลิตเหล็กในเดือนมกราคม ถึงเดือนพฤษภาคม เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ตลาดเหล็กเส้นได้รับประโยชน์จากการที่ตลาดที่อยู่อาศัยแข็งแกร่ง แม้จะมีนโยบายที่เข้มงวดมากขึ้นและยังคงมีสินค้าคงคลังอยู่ในระดับต่ำ ปัจจัยเหล่านี้เองจะทำให้ผู้ผลิตเหล็กของจีนส่วนใหญ่ยังคงมุ่งเน้นไปที่ลูกค้าในประเทศมากกว่าการส่งออกซึ่งจะช่วยให้ราคาเหล็กทั่วโลกปรับตัวเพิ่มขึ้น ในแง่มุมมองของเศรษฐกิจมหภาค รัฐบาลจีนต้องการให้เศรษฐกิจของตนไปได้ด้วยดีก่อนการประชุมรัฐสภาครั้งที่ 19 ที่กรุงปักกิ่งในเดือนตุลาคมนี้ นอกจากนี้ ยังมีข้อบ่งชี้ที่ชี้ว่าจีนอาจผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ในช่วงครึ่งปีหลังโดยรวมแล้ว มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ น่าจะเพียงพอที่จะช่วยพยุงสถานะตลาดเหล็กในปัจจุบัน (ข้อมูลจาก Platts)

ราคาเหล็กของจีนมีการปรับตัวดีขึ้นในช่วง 2 เดือนที่ผ่านมา โดยทำกำไรมากขึ้นอันเป็นผลมาจากความพยายามของรัฐบาลในการลดการผลิตเหล็กคุณภาพต่ำ ทำให้โรงงานเหล็กยังคงกำลังการผลิตเหล็กอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูง การผลิตเหล็กของจีนในเดือนพฤษภาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 หรือปริมาณ 72.3 ล้านตัน เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงปริมาณสูงสุดเมื่อไม่นานมานี้ (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

การบริโภคเหล็กของจีนยังคงมีปริมาณมากกว่าการผลิตเนื่องจากปัจจัยทั้งทางด้านการส่งออกและสินค้าคงคลังที่กำลังลดลงในเดือนพฤษภาคมการผลิตเหล็กเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วแต่ปริมาณการบริโภคเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว การลดลงของปริมาณการส่งออกเหล็กของจีนลงร้อยละ 26 เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างการขยายตัวของปริมาณการบริโภคเมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตของจีน อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมา สินค้าเหล็กคงคลังได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว กล่าวคือ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปริมาณสินค้าเหล็ก

คงคลังเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ 4.8 ล้านตัน (หรือร้อยละ 43 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว) แต่ในเดือนพฤษภาคมได้ลดลงเหลือ 1.1 ล้านตัน (หรือร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว) โดยรวม บริษัทยังคงเชื่อมั่นว่าการปรับตัวดีขึ้นของตลาดเหล็กในจีนจะเป็นปัจจัยเชิงบวกต่อตลาดเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจากน่าจะส่งให้มีการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินโค้กเพิ่มขึ้น บริษัทขออย่าว่าตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะปรับตัวดีขึ้นในปีข้างหน้า (ข้อมูลจาก DNB Markets)

จีนซึ่งเป็นผู้ผลิตเหล็กและผู้บริโภคถ่านหินรายใหญ่ของโลกได้ลดกำลังการผลิตถ่านหินลง 97 ล้านตันและลดกำลังการผลิตเหล็ก 42 ล้านตันเมื่อสิ้นเดือนพฤษภาคม ตามแถลงการณ์ล่าสุดของภาครัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 65 ของเป้าหมายในการลดกำลังการผลิตถ่านหินลง 150 ล้านตันและร้อยละ 85 ของเป้าหมายในการลดกำลังการผลิตเหล็กลง 50 ล้านตันสำหรับทั้งปีนี้ (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

การบริโภคถ่านหินในจีนได้ขยายตัวอย่างมากอยู่หลายปีจากปริมาณ 1.41 พันล้านตัน ในปี 2543 เป็น 4.24 พันล้านตันในปี 2556 แต่ได้ลดลงร้อยละ 2.9 ในปี 2557 ลดลงร้อยละ 3.7 ในปี 2558 และลดลงร้อยละ 4.7 ในปี 2559 โดยหลังจากที่การผลิตถ่านหินของจีนมีปริมาณสูงสุดในปี 2556 ก็ได้ลดลงทุกปีตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ในปี 2559 ปริมาณการผลิตถ่านหินดิบทั้งหมดลดลงร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วเหลือ 3.4 พันล้านตัน อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ จากการที่ผู้ประกอบการเหมืองถ่านหินส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นจากการจำกัดการผลิตในปีนี้ และทราบเท่าที่ราคาอยู่ในระดับที่เหมาะสมโดยมากกว่า 500 หยวนต่อตัน ปริมาณการผลิตถ่านหินดิบของจีนได้เริ่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 เป็น 1.4 พันล้านตัน ในเดือนมกราคม – เดือนพฤษภาคม 2560 ซึ่งส่งผลเชิงลบต่อการนำเข้าถ่านหิน ทั้งนี้ จากการที่จีนห้ามการนำเข้าถ่านหินจากเกาหลีเหนือ การขนส่งถ่านหินและถ่านหินลิกไนต์จากอินโดนีเซีย ออสเตรเลีย มองโกเลียและรัสเซียได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2560 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าถ่านหินของจีนต่อปริมาณการผลิตทั้งปี โดยอ้างอิงตัวเลขถ่านหินนำเข้า ณ ท่าเรือขนส่ง อยู่ที่ประมาณ 15-20 ล้านตัน กฎการนำเข้าถ่านหินใหม่ได้ส่งผลให้เกิดจากการปฏิรูปในการผลิตถ่านหินของประเทศอย่างต่อเนื่องตลอดจนความพยายามอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาหมอกควัน เนื่องจากการผลิตและการบริโภคถ่านหินในประเทศจีนปริมาณมาก แม้ปัจจัยภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยก็มีผลกระทบต่อสัดส่วนการนำเข้าถ่านหิน หากปริมาณการผลิตถ่านหินภายในประเทศของจีนเริ่มขยายตัว การนำเข้าถ่านหิน ณ ท่าเรือขนาดเล็กบางแห่งอาจหยุดชะงัก ซึ่งถือเป็นการช่วยผู้ประกอบการเหมืองแร่ภายในประเทศและป้องกันไม่ให้เกิดภาวะที่มีปริมาณถ่านหินมากเกินไป ความต้องการเหมือนที่เคยเป็นซึ่งทำให้ราคาถ่านหินตกต่ำลง (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

คาดว่า การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปีนี้มีปริมาณมากกว่า 1 พันล้านตัน ด้วยกำไรที่ดี ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่ทำลายสถิติในปี 2559 หลังจากตัวเลขครึ่งปีแรกแสดงให้เห็นว่ามีการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นและแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของผู้ผลิตเหล็กชั้นนำที่จะรองรับปริมาณแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้น ในช่วงหกเดือนแรกการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นเป็น 539 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2559 เมื่อปีที่แล้ว จีนได้ทำสถิติตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กเกิน 1 พันล้านตัน โดยมีปริมาณ 1.024 พันล้านตัน (ข้อมูลจาก Bloomberg)

าแร่เหล็กคกคลังที่ท่าเรือจีนมีปริมาณ 141.5 ล้านตัน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2560 อย่างไรก็ตาม ระดับแร่เหล็กคกคลังในปัจจุบัน อาจทำให้เกิดเข้าใจคลาดเคลื่อน เนื่องจากปริมาณแร่เหล็กคกคลังจำนวนมาก ดังกล่าว ณ ท่าเรือเป็นหลักที่มีคุณภาพต่ำมากจน ไม่เป็นที่ต้องการของโรงงานเหล็ก (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

จีนมีแผนที่จะควบคุมการผลิตอะลูมิเนียมผิวดกกฎหมาย โดยสมาคมพลังงานแห่งชาติจะเริ่มตรวจสอบ โรงไฟฟ้าที่มีผู้ผลิต อะลูมิเนียมเป็นเจ้าของในหกภูมิภาคที่ผลิตอะลูมิเนียมทั่วประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลจีนจริงจังกับการบังคับให้ผู้ผลิต อะลูมิเนียมใน 28 เมืองลดการผลิตในช่วงฤดูหนาว ซึ่งอาจหมายถึงการลดการผลิตลง 1-1.5 ล้านตัน ซึ่งเทียบเท่า 5-10 ล้านตัน ของแร่บ็อกไซต์ (ข้อมูลจาก Maersk Broker)

จีนเป็นประเทศผู้นำเข้าแร่บ็อกไซต์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกคิดเป็นร้อยละ 62 ของการนำเข้าทั่วโลกในปี 2559 ในขณะที่การนำเข้า แร่บ็อกไซต์ของจีนในปี 2559 มีปริมาณลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีปริมาณ 52 ล้านตัน ปริมาณ การนำเข้าแร่ดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 ร้อยละ 9 มาอยู่ที่ 19.5 ล้านตัน แนวโน้มการนำเข้าแร่บ็อกไซต์ ของจีนยังคงดีในระยะยาวเนื่องจากการผลิตภายในประเทศลดลง มีการเพิ่มกำลังการผลิตของ โรงถลุงแร่บ็อกไซต์ และอุปสงค์ ในการขนส่งเพิ่มขึ้น คาดว่าการผลิตแร่บ็อกไซต์ทั่วโลกจะลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว อยู่ที่ปริมาณ 262 ล้านตัน ในปี 2559 ซึ่งโดยหลักเป็นผลมาจากการลดการกำลังการผลิตในประเทศมาเลเซีย จากกรณีที่มีกฎหมายห้ามทำเหมืองแร่บ็อกไซต์ซึ่งอยู่ในระหว่างรอการบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการผลิตในประเทศจีนยังคงเป็นบวกเนื่องจาก ภาครัฐได้ตั้งเป้าขยายกำลังการผลิตขึ้น 3 เท่าจากปี 2558 เป็น 60 ล้านตันภายในปี 2563 การผลิตอะลูมินาทั่วโลกเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ประมาณร้อยละ 5 ต่อปีในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาโดยมีปริมาณ 118 ล้านตันในปี 2559 ในขณะที่การผลิตอะลูมิเนียมทั่วโลก เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปีในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีปริมาณ 58.9 ล้านตันในปี 2559 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจีน อย่างไรก็ตาม มาตรการควบคุมมลพิษทางอากาศของประเทศจีนที่ออกมาอาจส่งผลแง่ลบต่อการเพิ่มการผลิตอะลูมินาและ อะลูมิเนียมของจีนในปีนี้ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

จีนเป็นผู้นำเข้าถั่วเหลืองที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยคาดว่าปีมีปริมาณร้อยละ 63 ของการนำเข้าทั่วโลกในปี 2560/2561 คาดว่าการ นำเข้าถั่วเหลืองทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 ในปี 2560/2561 เป็น 147.8 ล้านตัน อันเป็นผลเนื่องมาจากการนำเข้าถั่วเหลือง ของจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เป็น 93 ล้านตัน อีกทั้งมีการนำเข้าในประเทศอื่นๆในภูมิภาคเอเชียและตะวันออกกลาง เพิ่มขึ้นด้วย ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าถั่วเหลืองของจีนในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับช่วง เดียวกันของปีที่แล้ว รวมเป็น 27.5 ล้านตัน คาดว่าการส่งออกถั่วเหลืองโดยหลักๆ จากบราซิลจะลดลงในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนลดลงในเดือนมิถุนายนเนื่องจากมีถั่วเหลืองคกคลังปริมาณมากและการปรับอัตราภาษี ปริมาณการ นำเข้าถั่วเหลืองในเดือนมิถุนายนอยู่ที่ 7.7 ล้านตันตามข้อมูลของศุลกากร โดยลดลงร้อยละ 20 จากเดือนก่อนหน้า แต่ยังคงถือว่า เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากปีก่อน ปริมาณการนำเข้าที่ลดลงนี้น่าจะมาจากระดับถั่วเหลืองคกคลังมีปริมาณมาก นอกจากนี้ มีเรือ จำนวนมากที่รอการขนถ่ายสินค้าหลังจากวันที่ 1 กรกฎาคมเมื่อจีนได้ลดภาษีมูลค่าเพิ่มของถั่วเหลืองลงเหลือร้อยละ 11 จาก เดิมที่ร้อยละ 13 ทั้งนี้ การนำเข้าถั่วเหลืองในช่วง 6 เดือนแรกของปีมีปริมาณ 44.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับช่วง เดียวกันของปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Maersk Brokers)

ดูเหมือนว่าความต้องการสินค้าแห่งแรกของจีนจะลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับไตรมาสแรกที่แข็งแกร่ง แต่บริษัทยังคงมองในแง่ดีและคาดว่าเศรษฐกิจจีนจะยังคงแข็งแกร่งพอที่จะทำให้การซื้อขายสินค้าแห่งแรกของเพิ่มขึ้นร้อยละ 2-4 ในอีกสองสามปีข้างหน้า ซึ่งการเติบโตดังกล่าวน่าจะเพียงพอที่จะทำให้รายได้ของตลาดเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน (ข้อมูลจาก Markets)

ทวีปเอเชีย

ในรายงานที่เผยแพร่โดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2560 มีการเน้นถึงศักยภาพในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตของทวีปเอเชีย โดย ADB คาดว่าประเทศในเอเชียจะต้องใช้เงินลงทุนระหว่าง 22,600 พันล้านเหรียญสหรัฐถึง 26,200 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงสิบห้าปีนับตั้งแต่ปี 2559 ถึงปี 2573 ซึ่งหมายถึงการใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 1,500 - 1,700 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปีในโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบัน ภูมิภาคนี้มีการลงทุนประมาณ 881 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ดังนั้น ADB จึงแนะนำให้เพิ่มเงินลงทุน การใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่คาดการณ์ไว้สำหรับโครงสร้างพื้นฐานใน 4 ประเภท กล่าวคือ (ก) การคมนาคม ได้แก่ ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน (ข) การผลิตไฟฟ้า – การผลิตไฟฟ้า การส่ง และการกระจายไฟฟ้า (ค) โทรคมนาคม (ง) ระบบน้ำประปาและสุขาภิบาล ทั้งนี้ ภาคการผลิตไฟฟ้าและการคมนาคมเป็นสองส่วนหลักที่มีการใช้จ่ายมากที่สุดถึงร้อยละ 52 และร้อยละ 35 ตามลำดับ (Richard Scott, associate, China Center (Maritime) มหาวิทยาลัย Solent)

การส่งออกแร่เหล็กของอินเดียคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเป็น 37 ล้านตันในปี 2560 ซึ่งหากสมมติว่าปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นมาจากอุปสงค์จากจีนและไม่ได้ทดแทนการส่งออกแร่เหล็กของประเทศอื่นๆ การค้าแร่เหล็กทางทะเลทั่วโลกในปีนี้อาจขยายตัวอีกร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม มีปัจจัยเสี่ยงหลายประการในการขยายตัวของส่งออกแร่เหล็กของอินเดียในอนาคต กล่าวคือ ประการแรก ระดับราคาแร่เหล็กทั่วโลกลดลงในช่วงหลายสัปดาห์ที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการเหมืองแร่ในอินเดียได้กำไรน้อยลง นอกจากนี้ การผลิตเหล็กของอินเดียได้เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เป็นปริมาณ 95 ล้านตันในปี 2559 การผลิตเหล็กของอินเดียที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอาจส่งผลให้ในอนาคตข้างหน้ามีการบริโภคแร่เหล็กภายในประเทศเพิ่มขึ้นแทนที่การส่งออก เนื่องจากการส่งออกแร่เหล็กจากอินเดียให้จีน ทั้งนี้ เนื่องจากอินเดียมีเงินเป็นตลาดหลัก การส่งออกแร่เหล็กที่ขยายตัวของอินเดียอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการค้าแร่เหล็กในแง่ต้น-ไม่ล้ทั่วโลก หากการส่งออกดังกล่าวเป็นการทดแทนการส่งออกแร่เหล็กจากประเทศอื่นๆ ซึ่งใช้ระยะทางขนส่งที่มากกว่า (ข้อมูลจาก Clarksons)

การนำเข้าถ่านหินของอินเดียชะลอตัวลงหรือไม่? ตามข้อมูลของศูนย์การค้าระหว่างประเทศ (ITC) การนำเข้าถ่านหินของอินเดียคาดว่าจะลดลงร้อยละ 5.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มาอยู่ที่ 193.1 ล้านตันในปี 2559 ซึ่งส่งผลจีนกลับไปเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกแทนอินเดีย แม้ว่าข้อมูลจากการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (CEA) ได้แสดงว่ามีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานถ่านหินอยู่ที่ 936 เทราวัตต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัท Coal India ซึ่งเป็นเหมืองแร่ถ่านหินของรัฐ (มีกำลังการผลิตถ่านหินคิดเป็นประมาณร้อยละ 84 ของกำลังการผลิตของประเทศ) ได้ประสบความสำเร็จในการผลิตถ่านหินตามเป้าหมายที่ตั้งไว้แม้ในช่วงปีงบประมาณล่าสุด (เดือนเมษายน 2559 ถึงเดือนมีนาคม 2560) Coal India ผลิตถ่านหินได้เพียงร้อยละ 93 ของเป้าหมายการผลิต โดยมีปริมาณถ่านหินที่ผลิตได้เพิ่มขึ้นเพียง

ร้อยละ 2.9 โดยมีปริมาณ 554.1 ล้านดอลลาร์ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการผลิตถ่านหินในประเทศที่ลดลงน่าจะส่งผลดีต่อการนำเข้า แต่ในปีที่แล้วอุปสงค์การนำเข้าถ่านหินได้รับผลกระทบจากวิกฤตสภาพคล่องทางการเงินของประเทศในช่วงนโยบายยกเลิกธนบัตร รวมทั้งราคากำหนดระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการใช้ถ่านหินในประเทศและถ่านหินคงคลัง หลังจากถ่านหินคงคลังมีปริมาณสูงสุดที่ 39.1 ล้านดอลลาร์ในช่วงต้นเดือนเมษายน 2559 ปริมาณดังกล่าวได้ลดลงอย่างมากเหลือ 21.2 ล้านดอลลาร์ภายในสิ้นเดือนธันวาคม 2559 จากระหว่างประเทศที่ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แผนการของอินเดียในการเพิ่มกำลังการผลิตถ่านหินภายในประเทศ ความท้าทายอย่างต่อเนื่องของผู้จำหน่ายไฟฟ้าซึ่งไม่มีเงินสต็อกส่งผลให้การนำเข้าถ่านหินของอินเดียยังคงชะลอตัวต่อไป ทั้งนี้ รัฐบาลอินเดียได้ตั้งเป้าหมายการนำเข้าถ่านหินให้ความร้อนลงทั้งหมดในอีกสองสามปีข้างหน้า แม้ว่ายังคงเป็นที่กังขาเนื่องจากปริมาณถ่านหินที่ผลิตภายในประเทศยังคงลดลงและปริมาณถ่านหินโค้กในประเทศยังคงไม่เพียงพอ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การผลิตเหล็กของอินเดียในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.8 ต่อปี ซึ่งเป็นการขยายตัวที่รวดเร็วกว่าการผลิตเหล็กจากทั่วโลกซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.3 ต่อปีในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ในปี 2559 ขณะที่การผลิตเหล็กทั่วโลกลดลงร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การผลิตเหล็กของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 เป็นปริมาณ 95.6 ล้านดอลลาร์ ซึ่งปริมาณการผลิตดังกล่าวยังคงคงที่ในช่วงต้นปีนี้โดยในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 มีการผลิตเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เป็นปริมาณ 33.2 ล้านดอลลาร์ ส่งผลให้อินเดียเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก คิดเป็นร้อยละ 6 ของปริมาณการผลิตทั่วโลกในปี 2559 เทียบกับร้อยละ 4 ในปี 2549 ซึ่งตามหลังญี่ปุ่นซึ่งครองส่วนแบ่งการผลิตเหล็กร้อยละ 7 ด้วยแนวโน้มการผลิตเหล็กที่แข็งแกร่ง อุปสงค์ของถ่านหินโค้กของอินเดียคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากถ่านหินในประเทศไม่มีคุณภาพและมีปริมาณไม่เพียงพอ ออสเตรเลียเป็นผู้ส่งออกถ่านหินโค้กที่ใหญ่ให้อินเดียโดยคิดเป็นร้อยละ 89 ของการนำเข้าถ่านหินโค้กของอินเดียในปี 2559 เนื่องจากขาดแคลนผู้ส่งออกภายในภูมิภาคและผู้ส่งออกที่ใหญ่ที่สุดอันดับต่อไปคือ แคนาดาและสหรัฐอเมริกาซึ่งอยู่ไกลออกไป ถ่านหินโค้กจากเส้นทางออสเตรเลีย - อินเดีย คาดว่าจะมีการขนส่งในปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคตข้างหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การตัดสินใจของอินโดนีเซียในการกลับไปส่งออกแร่เหล็กเกรดต่ำทำให้การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปีนั้นเพิ่มขึ้นเป็น 6.7 ล้านดอลลาร์ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2560 จากปริมาณการผลิตแร่เหล็กทั้งหมด 17 ล้านดอลลาร์ต่อปีของอินโดนีเซีย ปริมาณ 10 ล้านดอลลาร์ถือว่าเป็นแร่เกรดต่ำ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ทวีปอเมริกา

บริษัท Vale SA ของบราซิลทำหลายสถิติในการผลิตแร่เหล็กในไตรมาสสอง แม้ว่าผู้ผลิตแร่เหล็กที่ใหญ่ที่สุดในโลกได้กล่าวว่าเหล็กที่ผลิตได้ในปีนี้จะไม่ใกล้เคียงกับที่คาดการณ์ไว้ที่ปริมาณ 360-380 ล้านดอลลาร์ โดย Vale กล่าวว่าแร่เหล็กที่ผลิตได้มีปริมาณ 91.849 ล้านดอลลาร์ ในไตรมาสก่อน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 จากปริมาณ 86.823 ล้านดอลลาร์ ในไตรมาสสองของปี 2559 ทั้งนี้ มีพลาตเหล็กที่ผลิตได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 เป็น 12.2 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสก่อนเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (ข้อมูลจาก Reuters)

การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วมาอยู่ที่ 374.0 ล้านดอลลาร์ในปี 2559 ซึ่งถือว่าชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับการขยายตัวที่ร้อยละ 6.3 ในปี 2558 ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2560 บราซิลส่งออกแร่เหล็กปริมาณ

150.2 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว การส่งออกแร่เหล็กของประเทศกำลังขยายตัว ช้ากว่าที่ตลาดคาดไว้เนื่องจากเหมืองแร่เหล็ก S11D เริ่มการผลิตในเดือนธันวาคม 2559 และเริ่มส่งออกเป็นครั้งแรกในเดือน มกราคม 2560 S11D ของบริษัท Vale เป็นโครงการเหมืองแร่เหล็กที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่พัฒนาขึ้นและคาดว่าจะมีกำลังการผลิตได้ถึง 90 ล้านตันต่อปีภายในปี 2563 การส่งออกแร่เหล็กจากโครงการ S11D ในช่วง 5 เดือนแรกของปีนี้มียอดประมาณ 4.6 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

ในเดือนเมษายน การส่งออกถั่วเหลืองรายเดือนจากบราซิลมียอดประมาณ 10.4 ล้านตัน ซึ่งสร้างสถิติใหม่ซึ่งในช่วง 4 เดือนแรกมียอดประมาณการส่งออกถั่วเหลืองรวม 23.8 ล้านตันซึ่งมากกว่าปีก่อนหน้า โดยส่งให้จีน 19.2 ล้านตันหรือคิดเป็นร้อยละ 81 แม้ว่ากระทรวงเกษตรสหรัฐ (USDA) ได้คาดว่าในช่วงฤดูเก็บเกี่ยวระหว่างเดือนตุลาคม 2559 – เดือนกันยายน 2560 บราซิลผลิตถั่วเหลืองปริมาณ 61 ล้านตัน แต่ยังมีปัจจัยที่แสดงว่ามีการชะลอตัวในการขายถั่วเหลืองจากบราซิลให้จีนเนื่องจากราคาถั่วเหลืองในจีนตกต่ำลง และเกษตรกรชาวบราซิลไม่ต้องการขายถั่วเหลืองของตนในราคาปัจจุบัน และปัจจัยที่สำคัญ คือ การตัดสินใจของจีนในการลดภาษีนำเข้าสินค้าเกษตรจากร้อยละ 13 เหลือร้อยละ 11 โดยจะใช้บังคับตั้งแต่เดือนกรกฎาคม การลดอากรขาเข้าจะส่งผลต่อการนำเข้าธัญพืชของจีนในอนาคต (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

แนวโน้มการผลิตข้าวโพคของบราซิลดีขึ้นมากเมื่อเทียบกับปีที่ผ่าน โดย USDA ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์ผลผลิตข้าวโพคในปี 2560/2561 เป็น 33.5 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 ในปีนี้ (22 ล้านตัน) (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

American Society of Civil Engineers ซึ่งให้เกรด D + แก่สหรัฐฯ ในแง่โครงสร้างพื้นฐาน โดยคาดว่าจะการไม่ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจะทำให้สหรัฐฯขาดทุนเพิ่มจำนวน 3.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในจีดีพีของประเทศ ขาดทุนในยอดขายทางธุรกิจจำนวน 7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และประสบปัญหาการว่างงาน 2.5 ล้านงานภายในปี 2568 (ข้อมูลจาก Cathy Engelbert, CEO, Deloitte, USA)

การส่งออกถั่วเหลืองของสหรัฐฯในปี 2559/2560 คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 1.4 ล้านตัน ไปอยู่ที่ 57.2 ล้านตันเมื่อดูจากตัวเลขการส่งออกที่แข็งแกร่งจนถึงปัจจุบันและยอดขายถั่วเหลืองที่รอการขนส่ง ณ วันที่ 29 มิถุนายน ปริมาณการส่งออกถั่วเหลืองอยู่ที่ 52.9 ล้านตัน ซึ่งสูงกว่าช่วงเวลานี้ของปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 18 และสูงกว่าปริมาณถั่วเหลืองส่งออกทั้งหมด (รวมยอดขายที่รอการขนส่ง) ในปี 2558/2559 ถั่วเหลืองสหรัฐฯที่ขายได้ในปีการตลาดปัจจุบันมียอดประมาณ 6.8 ล้านตัน ซึ่งปริมาณในปี 2558/2559 เล็กน้อย ในปีที่แล้ว มียอดสั่งซื้อถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ปริมาณมากเป็นผลมาจากผลผลิตที่ชะลอตัวในอเมริกาใต้ การขาดแคลนสินค้าพร้อมกับการแข่งขันทางราคาระดับให้ผู้ซื้อ ได้สั่งซื้อถั่วเหลืองจากสหรัฐฯมากขึ้น ในปีนี้ขณะที่ความต้องการถั่วเหลืองของสหรัฐฯยังคงมีมาก แต่ปัจจัยทางตลาดนั้นแตกต่างจากปีที่แล้วเนื่องจากปีนี้ผู้ซื้อสนใจถั่วเหลืองของสหรัฐฯ เนื่องจากมีราคาต่ำกว่าหลังจากที่ผลผลิตถั่วเหลืองของบราซิลได้กระตุ้นอุปสงค์ทั่วโลกเพิ่มขึ้น แม้จะมีการขายถั่วเหลืองหลังฤดูเก็บเกี่ยวในปริมาณสูงเป็นประวัติการณ์ แต่เกษตรกรชาวบราซิลต้องเผชิญกับราคาถั่วเหลืองที่ตกต่ำจึงทำให้เกษตรกรเหล่านั้นตัดสินใจเก็บถั่วเหลืองที่ผลิตได้ไว้ด้วยหวังว่าจะนำออกมาขายเมื่อราคามีการปรับเพิ่มขึ้น ปัจจัยเหล่านี้กระตุ้นให้ผู้ซื้อต้องการถั่วเหลืองจากสหรัฐฯมากขึ้นซึ่งถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ มีปริมาณมากเพียงพอและราคาไม่แพง (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ตะวันออกกลาง

กาตาร์ซึ่งล้อมรอบทางตอนเหนือ ตอนใต้และตะวันตกด้วยประเทศพันธมิตรที่นำโดยซาอุดีอาระเบีย นอกจากนี้ กาตาร์มีชายแดนติดกับซาอุดีอาระเบียประเทศเดียว การปิดเส้นทางสัญจรทางบก ทางทะเลและทางอากาศ รวมทั้งท่าเรือจะทำให้กาตาร์เพิ่มการนำเข้าและส่งออกจากเพื่อนบ้านที่เป็นมิตรได้แก่ อิหร่าน คูเวต โอมานและตุรกี รวมทั้งจากประเทศอื่นๆ ที่อยู่ไกลออกไป เพื่อทดแทนการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากประเทศพันธมิตรฯ เรือซักรงกาตาร์จะต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงในการแล่นผ่านท่าเรือทางทะเลของประเทศพันธมิตรฯ รวมทั้งจะต้องมีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าของกาตาร์ที่เดิมมีการขนถ่าย ณ ท่าเรือของประเทศพันธมิตรฯ ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลดีต่ออุปสงค์ในการขนส่งในแง่ต้น-ไม่ล์ นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งทางเรือ เบี่ยงประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการกักตุนสินค้าจากความกังวล จะช่วยให้อัตราค่าระวางเรือในแถบเส้นทางตะวันออกกลางเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้ เว้นเสียแต่ความพยายามในการไกล่เกลี่ยระหว่างสองฝ่ายจะประสบความสำเร็จ และการบูรณาการทั้งการขนส่งกลับคืนสู่สภาพเดิม (ข้อมูลจาก Crucial Perspective)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม

กรรมการบริหาร