

เลขที่ 2562 - 015

วันที่ 7 พฤศจิกายน 2562

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2562

ผลประกอบการของบริษัทฯ

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสสาม ปี 2562 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 0.96 ล้านดอลลาร์ เมื่อเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 3.25 ล้านดอลลาร์ ในไตรมาสสาม ปี 2561 รายได้ค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือในไตรมาสสามอยู่ที่ 9,617 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 14 จากไตรมาสสาม ปี 2561 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,576 เหรียญสหรัฐในไตรมาสนี้ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐ และต่ำกว่าไตรมาสสาม ปี 2561 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ในไตรมาสนี้อยู่ที่จำนวน 12.08 ล้านดอลลาร์ เมื่อเทียบกับจำนวน 17.36 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสาม ปี 2561 ขาดทุนต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.02 บาทต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2562	ไตรมาส 3 ปี 2561
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	26,812	19,803
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,617	11,239
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,464	10,267
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	8,947	10,973

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2562	ไตรมาส 3 ปี 2561
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,735	13,846
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,576	4,695
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	12.08	17.36
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.98)	3.26
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.96)	3.25
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	(0.02)	0.07
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (หน่วยเป็นบาท)	(0.02)	0.07

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสาม ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแชนดี้ไชส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 575 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือที่ 8,415 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแชนดี้ไชส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 9,464 เหรียญสหรัฐนั้นสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 12.47 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1100 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือที่ 12,511 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 8,947 เหรียญสหรัฐนั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 28.49 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 10,735 เหรียญสหรัฐนั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 14.20 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาสสามปี 2562 ได้รับผลกระทบจากการเตรียมการของบริษัทฯ สำหรับการบังคับใช้กฎเกณฑ์ IMO 2020 ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับเส้นทางเดินเรือหลายลำเพื่อนำเรือกลับมาเข้าอู่แห้งในประเทศจีนในขณะที่ตลาดแปซิฟิกได้อ่อนตัวลง ดังนั้นรายได้ของเรือบริษัทฯ ซึ่งมีขนาดเดียวกับเรือสำหรับดัชนี BSI จึงได้รับผลกระทบ (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์โดยเฉพาะ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เปรียบเทียบกับดัชนี BSI) ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 เวลา 10.10 นาฬิกา ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการพูดคุยถึงผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสาม สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามการถ่ายทอดสดได้จาก Webcasts ผ่านทางหน้าเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวล่วงหน้า ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่า การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาว ณ ปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16.1 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 148.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	2562	2563	2564	2565	2566
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,176	13,140	13,140	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,409	2,196	2,190	1,992	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	18%	17%	17%	15%	14%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,585	13,875	13,875	14,211	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	32.7	30.5	30.4	28.3	26.6

บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะยังคงให้เช่าเรือโดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวต่อไปเมื่อโอกาสอำนวย

บริษัทฯ ได้ร่วมฉลอง “วันพาณิชยนาวิโลก เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ภายใต้แนวคิดการส่งเสริมบทบาทสตรีในภาคพาณิชยนาวิ” ด้วยการจ้างงานพนักงานหญิงเพิ่มอีกหนึ่งคนในช่วงสัปดาห์ก่อนวันพาณิชยนาวิโลก โดยที่สำนักงานของบริษัทฯ มีพนักงานหญิงจำนวน 78 คน หรือ ร้อยละ 53 จากจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 148 คน นอกจากนั้น กรรมการ 3 ท่าน จากจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด 10 ท่าน เลขานุการบริษัทฯ รวมถึงหัวหน้าฝ่ายกฎหมาย หัวหน้าฝ่ายการเงิน หัวหน้าฝ่ายบัญชี หัวหน้าฝ่ายบุคคล และหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งหมดล้วนแต่เป็นผู้หญิง

ความร่วมมือในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์ (Getting to Zero Coalition) ในสัปดาห์แรกของเดือนกันยายนในงาน “Fortune Global Forum” ณ มณฑลยูนนาน จัดโดย McKinsey ผู้ร่วมประชุมทุกคนได้ตระหนักว่าการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศได้เกิดขึ้นแล้ว! สถิติจาก McKinsey เรื่อง “ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในชั้นบรรยากาศได้เพิ่มขึ้นจากระดับปกติในอดีตไปเป็นระดับที่ไม่เคยพบมาก่อนตั้งแต่ยุคน้ำแข็ง” ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าตกใจ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้

กล่าวว่า อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลจะต้องลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปี 2593 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปริมาณในปี 2551 แม้ว่าปริมาณสินค้าในการขนส่งจะเพิ่มขึ้น 2.5 เท่าก็ตาม เป้าหมายนี้สามารถบรรลุได้หากอุตสาหกรรมการเดินเรือเปลี่ยนไปใช้เรือที่มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ บริษัทฯ เป็นหนึ่งใน 15 บริษัทเดินเรือที่เข้าร่วมลงนามความร่วมมือในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์ (Getting to Zero Coalition)

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

ดัชนี BDI ในไตรมาสแรกเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 798 จุด ในไตรมาสสองเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 995 จุด และในไตรมาสสามเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 2,030 จุด ดัชนี BDI ปิดที่ 1,823 จุดในวันที่ 30 กันยายน 2562 แม้ว่าอุปสงค์ได้เพิ่มขึ้นดังที่เห็นได้จากตัวเลขปริมาณการขนส่งสินค้าของจีน ตัวเลขอุปทานสุทธิได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึง 24.44 ล้านตันต่อตัน โดยเมื่อปิดไตรมาสอยู่ที่ปริมาณ 865.3 ล้านตันต่อตัน จนถึงสิ้นไตรมาสสามของปีนี้มีการริเริ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวางรวม 5.15 ล้านตันต่อตันเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 4.43 ล้านตันต่อตันในช่วงเดียวกันของปีก่อน การส่งต่อเรือใหม่ ณ สิ้นไตรมาสสามมีปริมาณ 90.65 ล้านตันต่อตัน อย่างไรก็ตาม นับว่าเป็นปริมาณที่เกือบลดที่สุดในประวัติศาสตร์ ปัจจุบันเหล่านี้ช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทานในอนาคต ด้วยปริมาณการส่งต่อเรือเพียงร้อยละ 10.48 ของปริมาณกองเรือ ณ สิ้นไตรมาสสาม (เรือปริมาณ 90.65 ล้านตันต่อตัน มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2565) บรรยากาศเชิงลบในตลาดได้เริ่มลดลง แต่ก็ได้ส่งผลให้เจ้าของเรือไม่ยอมปลดระวางเรือเก่าของตน เป็นผลให้ปริมาณกองเรือมีการขยายตัวสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.91 ในช่วง 9 เดือนของปีนี้ หากการปลดระวางเรือไม่เพิ่มจำนวนขึ้น ดัชนี BDI จะยังคงผันผวนโดยขึ้นอยู่กับด้านอุปสงค์เพียงอย่างเดียว กล่าวอีกนัยหนึ่งคือการที่เจ้าของเรือต่าง ๆ ไม่ให้ความร่วมมือโดยไม่ยอมปลดระวางเรือของตน อาจส่งผลให้การฟื้นตัวของตลาดในปี 2562 และปีต่อๆ ไปต้องชะลอตัวลงและมีความผันผวนอย่างมาก โดยจะต้องขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของภาคอุปสงค์

เพื่อให้เข้าใจตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2562 เราได้พิจารณาอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของเรือขนาดเคปไซส์ กล่าวคือ ในวันที่ 25 มกราคม 2562 วันที่เกิดเหตุกบฏกบฏบิลาอีร์ของเหมือง Brumadinho ที่เกิดขึ้นในตอนใต้ของประเทศบราซิล ค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 13,288 เหรียญสหรัฐ เหตุการณ์ครั้งนี้ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 250 ราย และมีผลให้เหมืองทุกแห่งทางตอนใต้ของประเทศบราซิลต้องหยุดดำเนินงาน โดยเหมืองเหล่านี้ส่งออกแร่เหล็กปริมาณ 100 ล้านตันต่อปีจากปริมาณการส่งออกแร่เหล็กทั้งหมดประมาณ 400 ล้านตันต่อปี ในขณะที่เดียวกันได้มีพายุโซนร้อนอีกสองลูกใหญ่ในประเทศออสเตรเลีย คือ พายุเวโรนิกา (Veronica) และพายุวอลเลซ (Wallace) ซึ่งเริ่มก่อตัวขึ้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม และสงบลงในวันที่ 16 เมษายน ส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กลดปริมาณลง ผลที่ตามมาคืออัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ร่วงลงมาอยู่ที่ 3,460 เหรียญสหรัฐภายในวันที่ 2 เมษายน เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ดำเนินการสองประการ ดังนี้ ประการแรก คือ เจ้าของเรือได้ปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์มากขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 โดยมีการปลดระวางมากกว่าการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมดในปี 2561 ประการที่สอง คือ เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดอัตราความเร็วในการแล่นเรือลงร้อยละ 6 โดยอยู่ที่ประมาณ 10.3 น็อตต่อชั่วโมง ผลจากการดำเนินการดังกล่าว แม้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลหรือออสเตรเลียจะยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ อุปทานของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดลงพอที่จะทำให้เรือขนาดเคปไซส์ทำรายได้เฉลี่ย 13,258 เหรียญสหรัฐ

ต่อวันต่อลำเรือภายในวันที่ 3 มิถุนายน! อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์อยู่ที่ 18,539 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มิถุนายน ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับที่เหมือง Brumadinho ในประเทศบราซิลกลับมาดำเนินกิจการตามปกติ และผลกระทบจากพายุในออสเตรเลียก็ได้หมดไป หลังจากนั้นอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ต่อวันต่อลำเรือได้พุ่งสูงขึ้นไปถึง 37,519 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 3 กันยายน และแน่นอนว่าเจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ย่อมเพิ่มความเร็วในการแล่นเรือเป็น 11.4 น็อตต่อชั่วโมง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.67 จากอัตราความเร็วในการแล่นเรือเมื่อวันที่ 2 เมษายน อันเป็นการเพิ่มอุปทานปริมาณมากให้กับตลาด ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ได้เริ่มลดลงอย่างช้า ๆ จนอยู่ที่ 24,918 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 31 ตุลาคม การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเรือในครั้งนี้ชี้ให้เห็นสองประเด็นที่ชัดเจน คือ ใกล้เคียงจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน และการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในปริมาณสินค้าหรืออุปทานของเรือสามารถส่งผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าเรือรายวันได้

IMO 2020 และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (ขนาดระวาง 10,000 ถึง 70,000 เดเวทตัน) ในเรือกลุ่มนี้ มีเพียงร้อยละ 4 ของปริมาณเดเวทตันทั้งหมดที่มีแผนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ในขณะที่เจ้าของเรือส่วนใหญ่ (ร้อยละ 96) เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งเป็นไปตามกฎเกณฑ์ (LSFO) ในเรือกลุ่มนี้ ณ สิ้นไตรมาสสาม กองเรือมีปริมาณทั้งสิ้น 311.64 ล้านเดเวทตัน โดยปริมาณ 32.16 ล้านเดเวทตันเป็นเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี เรือเก่าเหล่านี้ได้ถูกออกแบบและสร้างในปี 2532 ถึง ปี 2542 เมื่อราคาน้ำมันเฉลี่ยในขณะนั้นอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - ปี 2543 ราคาน้ำมันในช่วงปี 2543 ถึง 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 61.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และเคยเพิ่มขึ้นสูงสุดถึง 147 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2551 ในยุคที่น้ำมันมีราคาถูก เรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นในช่วงปี 2550 เมื่อได้เริ่มมีการประหยัดเชื้อเพลิง ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำถูกบังคับให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งเป็นพลังงานที่สะอาดกว่าแต่แน่นอนว่ามีราคาสูงกว่าเช่นกัน เพื่อลดต้นทุนที่สูงของน้ำมันค่ากำมะถันต่ำ จะมีการแล่นเรือช้าลง ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเกี่ยวกับเรือขนาดเคปไซส์ การแล่นเรือช้าลงนั้นส่งผลให้อุปทานของเรือลดลง นอกจากนี้เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีปริมาณร้อยละ 10.32 จะใช้น้ำมันค่ากำมะถันต่ำต่อวันในปริมาณมากกว่า เนื่องจากเรือเหล่านี้ถูกออกแบบในช่วงที่น้ำมันราคาถูก จึงเป็นการยากที่จะมีการเช่าเรือเหล่านี้ อันจะส่งผลให้อุปทานในกลุ่มเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Geared Sector) ซึ่งมีปริมาณจำกัดอยู่แล้วลดลงจากเดิม ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง จากการปลดระวางเรือเก่าและเรือที่มีอัตราการกินน้ำมันสูงที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า หรือการแล่นเรืออายุน้อยให้ช้าลงเพื่อลดการใช้น้ำมันค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูง เราคงได้เห็นปริมาณอุปทานที่เป็นที่น่าพอใจตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2563 เป็นต้นไป ด้วยปริมาณการสั่งซื้อเรือของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่เพียงร้อยละ 6.22 การส่งมอบเรือใหม่จะไม่สามารถรองรับการลดลงของอุปทานเนื่องจากการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นและการแล่นเรือที่ช้าลงได้ ดังนั้น ตลาดค่าระวางเรืออาจแข็งแกร่งขึ้นในปีข้างหน้า

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

ดัชนี BDI ได้เกิดเหตุการณ์บางอย่างซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นมาหลายปี กล่าวคือ ดัชนีได้พุ่งสูงทะลุ 2,000 จุดสองครั้งภายในเวลาหนึ่งเดือน ครั้งสุดท้ายที่ดัชนี BDI เกิน 2,000 จุดก่อนกลางเดือนกรกฎาคม คือ ย้อนไปเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2557 เมื่อดัชนีลดลงอยู่ที่

2,036 จุด แต่ดัชนีก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นเกิน 2,000 จุด สองครั้งภายในเดือนเดียวกันนับตั้งแต่ปลายปี 2556 การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันทำให้อุปทานมีปริมาณจำกัดและปริมาณการส่งต่อเรือก็อยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น โดยรวมแล้วตลาดยังคงคิดว่าจะมีปัจจัยลบจากสงครามการค้าระหว่างทวีปกับประเทศจีน ในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ สองอาทิตย์หลังจากที่เชื่อนในเหมืองของบริษัท Vale ถล่มที่เหมือง Brumadinho ในบราซิล เหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้ Vale ซึ่งเป็นผู้ผลิตแร่เหล็กรายใหญ่ของบราซิลต้องปิดเขื่อนกักเก็บทางแร่ 50 แห่ง ในบราซิล ซึ่งส่งผลให้ปริมาณแร่เหล็ก 93 ล้านตันหายไปจากตลาด อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์ลดลงต่ำสุดถึง 3,460 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในวันที่ 2 เมษายน ก่อนจะปรับพุ่งสูงขึ้นที่ 32,963 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในวันที่ 22 กรกฎาคม และตกลงมาอยู่ที่ 23,782 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในวันที่ 8 สิงหาคม และต่อมาได้กลับไปอยู่ที่ 29,102 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันนี้ สงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นของบริษัทต่างๆ ในธุรกิจเดินเรือแต่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อตลาดเดินเรือโดยตรง ตลาดหุ้นได้รับผลกระทบจากความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อตลาดเดินเรือในอนาคต แต่ปัจจัยพื้นฐานด้านการขนส่งรายวันในระยะใกล้ขึ้นขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งเมื่อเทียบกับปริมาณเรือ กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดอยู่ในระดับดีเนื่องจากปัจจัยอื่น ๆ นอกเหนือจากเหตุการณ์ของบริษัท Vale เช่น ปริมาณการส่งมอบเรือที่น้อยมากและการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีปริมาณสูงสุดในช่วงไตรมาสสาม อัตราค่าระวางเรือที่สูงในขณะนี้ส่งผลให้เจ้าของเรือบางรายอาจทำรายได้ครั้งหนึ่งของมูลค่าตลาดในปี 2563 หากอัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับนี้ (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2562)

เป็นเรื่องที่ดีที่อัตราค่าระวางเรือได้ฟื้นตัวขึ้นและยังคงอยู่ในระดับที่ดีก่อนถึงฤดูกาลที่ตลาดแข็งแกร่ง ในมุมมองของเรา สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นถึงความสมดุลของตลาด ประกอบกับอุปทานแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นในตลาดและเรือหลายลำหยุดการให้บริการเพื่อติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน เรามองว่าตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงครึ่งหลังของปีจะแข็งแกร่ง (ข้อมูลจาก Arctic Shipping ณ วันที่ 21 สิงหาคม 2562)

เราประเมินความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยของกองเรือขนาดแคปไซส์อยู่ที่ประมาณ 11 นีโอด ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จาก 10.3 นีโอดในเดือนเมษายนและต่ำกว่าความเร็วในเดือนมกราคมเล็กน้อยซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดเหตุการณ์เชื่อนในเหมืองของบริษัท Vale ถล่ม การตอบสนองของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่อสภาพตลาดที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ส่งผลในเชิงบวกในปีนี้ การส่งออกของแร่เหล็กจากบราซิลประมาณ 90 ล้านตันได้หายไปจากตลาดในขณะที่ออสเตรเลียก็ได้เผชิญอุปสรรคในการรักษาปริมาณการส่งออกแร่เหล็ก ปริมาณการส่งออกที่ลดลงได้ส่งผลให้เจ้าของเรือต้องหยุดเดินเรือและแม้ว่าปริมาณการค้าแร่เหล็กยังต่ำกว่าปีที่แล้ว อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์สามารถปรับเพิ่มขึ้นถึงจุดสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2553 ซึ่งมากกว่าอัตราในเดือนธันวาคมปี 2556 ปริมาณเรือขนาดแคปไซส์ที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันได้เพิ่มขึ้นจาก 17 ลำในไตรมาสแรก (ร้อยละ 1 จากปริมาณกองเรือขนาดแคปไซส์ทั้งหมด) เป็น 71 ลำในไตรมาสสอง (ร้อยละ 5 จากปริมาณกองเรือขนาดแคปไซส์ทั้งหมด) และเพิ่มขึ้นเป็น 97 ลำในไตรมาสสาม (ร้อยละ 6 จากปริมาณกองเรือขนาดแคปไซส์ทั้งหมด) ในขณะที่ค่าระวางเรือเพิ่มจาก 8,600 เหรียญสหรัฐต่อวันเป็น 11,400 เหรียญสหรัฐต่อวัน และ 29,400 เหรียญสหรัฐต่อวัน ตามข้อมูลจาก Clarksons ตัวเลขในเดือนตุลาคม และเดือนพฤศจิกายนอยู่ที่เพียง 9 ลำและ 10 ลำ ตามลำดับ แต่ปัจจุบันมีการจองการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันสำหรับเดือนธันวาคม ปริมาณสูงถึง 100 ลำและมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มต่อไปในเดือนหน้าซึ่งเป็นเดือนที่เริ่มมีการบังคับใช้ IMO 2020 ซึ่งอาจทำให้ใน

ไตรมาสสี่มีเรือที่ติดเครื่องจักรจับเขมามากวันจำนวน 119 ลำ (ร้อยละ 8 จากปริมาณกองเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมด) ก่อนจะเพิ่มอีก 51 ลำ (ร้อยละ 3 จากปริมาณกองเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมด) ในไตรมาสแรกของปี 2563 เราคาดว่าอัตราค่าระวางเรือสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ในปี 2563 จะอยู่ที่ 18,200 เหรียญสหรัฐต่อวัน และตลาดค่าระวางเรือล่วงหน้าอยู่ที่ 16,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าช่วง Bull-run (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 4 ตุลาคม 2562)

อัตราค่าระวางเรือรายวันเริ่มต้นในไตรมาสแรกของปี 2562 ด้วยอัตราที่ต่ำมากแต่ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในไตรมาสสาม ปี 2562 ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI อยู่ที่ 9,695 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 14.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI เฉลี่ยอยู่ที่ 6,867 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 19.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือสำหรับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา 1 ปี ในเดือนกันยายนคาดว่าจะอยู่ที่ 11,250 เหรียญสหรัฐต่อวันสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ ลดลงร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า และอยู่ที่ 9,650 เหรียญสหรัฐต่อวันสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ลดลงร้อยละ 1.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 16 ตุลาคม 2562)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกแสดงให้เห็นภาพเชิงลบ โดยเริ่มต้นปี 2562 อุปทานเรืออยู่ที่ 840.82 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 865.26 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงสิ้นไตรมาสสาม คิดเป็นการขยายตัวร้อยละ 2.91 โดยในช่วงที่เหลือของปี 2562 มีการกำหนดส่งมอบเรือร้อยละ 1.8 (15.65 ล้านเดทเวทตัน) และอีกร้อยละ 5.83 (50.46 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2563 หากคำนวณอัตราการส่งมอบเรือลำช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบเรือลำช้า ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 5.84) ของกำหนดการส่งมอบเรือข้างต้น และตั้งสมมติฐานว่าจะมีการปลดระวางเรือในปริมาณ 10 ล้านเดทเวทตัน (ปริมาณการปลดระวางเรือ ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2562 อยู่ที่ 5.15 ล้านเดทเวทตัน) อัตราการขยายตัวของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (เพิ่มขึ้น 34.46 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณทั้งสิ้น 875.28 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2562 อัตราการขยายตัวของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 4.42 (เพิ่มขึ้น 38.67 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณทั้งสิ้น 913.95 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2563 และร้อยละ 1.42 (เพิ่มขึ้น 12.96 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณทั้งสิ้น 926.91 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2564

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

จากการคาดว่าน่าจะมีการส่งต่อเรือขนาดคามซาร์แมกซ์จำนวน 40 ลำ ในไตรมาสสี่ การส่งมอบเรือขนาดปานาแมกซ์จะมีปริมาณมากสูงสูดนับตั้งแต่ปี 2557 อัตราการขยายตัวสุทธิของกองเรือดูเหมือนว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ภายในสิ้นปี เนื่องจากรายได้ในปัจจุบันไม่จูงใจให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือ แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการน้ำถ่วงเรือและการปล่อยก๊าซเสีย เห็นได้ชัดว่าการส่งมอบเรือเมื่อเร็ว ๆ นี้บวกกับปริมาณการส่งต่อเรืออีก 128 ลำในปี 2563 อาจส่งผลให้เกิดความท้าทายในด้านอุปทานของเรือขนาดปานาแมกซ์ในอนาคต อย่างไรก็ตาม จากการคาดการณ์ว่าเงินจะยอมรับข้อตกลง

การซื้อขายสินค้าการเกษตรในสัปดาห์นี้ (รวมถึงการนำเข้าถั่วเหลืองปลอดภาษีเพิ่มเติมจากสหรัฐอเมริกา) และความเป็นไปได้ในการผ่อนคลายโควตาการนำเข้าถั่วเหลืองประจำปีของจีน ดูเหมือนว่าปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลเชิงบวกในอนาคต ณ สิ้นไตรมาสสาม มีเรือขนาดคามซาร์แมกซ์จำนวน 1,081 ลำ และเรือขนาดปานาแมกซ์ 896 ลำ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 11 ตุลาคม 2562)

เกณฑ์มาตรฐานของราคาเรือต่อใหม่ในเดือนกันยายนอยู่ที่ประมาณ 27 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ นับเป็นอัตราค่าที่เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และประมาณ 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ราคาเรือขนาดซูปราแมกซ์มือสองอายุ 5 ปีในเดือนกันยายนอยู่ที่ประมาณ 17.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และราคาเรือขนาดแฮนด์ไซส์อยู่ที่ประมาณ 16.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า คาดว่าการส่งมอบเรือในปี 2562 จะมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นถึง 190 ลำ สำหรับเรือขนาด 20,000 - 64,999 เดทเวทตัน คิดเป็นขนาดรวมรวม 9.9 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นจาก 145 ลำ หรือ 7.2 ล้านเดทเวทตันในปี 2561 ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 มีการส่งมอบเรือจำนวน 137 ลำ คิดเป็นขนาดรวมรวม 7 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งแบ่งออกเป็น เรือขนาด 60,000 - 64,999 เดทเวทตัน จำนวน 75 ลำ (ขนาดรวมรวม 4.7 ล้านเดทเวทตัน) และเรือขนาด 30,000 - 39,999 เดทเวทตัน จำนวน 57 ลำ (ขนาดรวมรวม 2.1 ล้านเดทเวทตัน) ปริมาณการปลดระวางเรือในปี 2562 คาดว่าจะทรงตัว โดยคาดว่าจะมีการปลดระวางเรือขนาด 20,000 - 64,999 เดทเวทตัน เพียง 15 ลำ คิดเป็นขนาดรวมรวม 0.6 ล้านเดทเวทตัน ลดลงเล็กน้อยจากปี 2561 แม้ว่าสภาพตลาดจะเป็นที่น่าผิดหวังและมีผลกระทบจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือและกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่าก้ำมะถันต่ำก็ตาม ทั้งนี้ ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 มีการปลดระวางเรือจำนวน 9 ลำ ขนาดรวมรวม 0.4 ล้านเดทเวทตัน ลดลงร้อยละ 37 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งมีจำนวน 14 ลำ คาดว่าอัตราการขยายตัวของเรือขนาด 20,000 - 64,999 เดทเวทตัน จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในปี 2562 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเพิ่มจากร้อยละ 3 ในปี 2561 การสั่งต่อเรือใหม่ในปีนี้มีปริมาณเพียงเล็กน้อย โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 มีการสั่งต่อเรือเพียง 48 ลำสำหรับเรือขนาด 20,000 - 64,999 เดทเวทตัน คิดเป็นขนาดรวมรวม 2.5 ล้านเดทเวทตัน (ไม่รวมสัญญา Tier-2 ซึ่งลงวันที่ย้อนหลัง) (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 16 ตุลาคม 2562)

ความเร็วเฉลี่ยในการแล่นเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่ปี 2551 ความเร็วเฉลี่ยในการแล่นเรือของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกลดลงร้อยละ 16 ในช่วงระหว่างปี 2551 ถึงปี 2561 เนื่องจากผลกระทบจากปริมาณเรือที่มากเกินไปในตลาดและสภาพตลาดซบเซาหลังจากเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงก่อนปี 2557 และการออกแบบเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อแล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลง ในวันที่ กฎเกณฑ์ IMO 2020 และความต้องการเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ในปี 2563 นั้นเป็นเรื่องที่เราต้องเผชิญ และด้วยราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงค่าก้ำมะถันต่ำที่คาดว่าจะสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่าก้ำมะถันสูง 240 เหรียญสหรัฐต่อตันในปี 2563 ต้นทุนสำหรับเชื้อเพลิงของอุตสาหกรรมเดินเรือคาดว่าจะเพิ่มขึ้นและความเร็วในการแล่นเรืออาจเป็นปัจจัยสำคัญในการลดต้นทุนดังกล่าว ทั้งนี้ ความเร็วเฉลี่ยของการแล่นเรือในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกนับตั้งแต่ต้นปีจนถึงวันนี้ได้ลดลงร้อยละ 1 (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2562)

มุมมองของบริษัทฯ ต่อแรงกดดันจากกฎเกณฑ์

IMO 2020 และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (ขนาดระวาง 10,000 ถึง 70,000 เดทเวทตัน) ในเรือกลุ่มนี้มีเพียงร้อยละ 4 ของปริมาณเดทเวทตันทั้งหมดที่มีแผนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ในขณะที่เจ้าของเรือส่วนใหญ่ (ร้อยละ 96) เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งเป็นไปตามกฎเกณฑ์ (LSFO) ในเรือกลุ่มนี้ ณ สิ้นไตรมาสสาม กองเรือมีปริมาณทั้งสิ้น 311.64 ล้านเดทเวทตันโดยปริมาณ 32.16 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี เรือเก่าเหล่านี้ได้ถูกออกแบบและสร้างในปี 2532 ถึง ปี 2542 เมื่อราคาน้ำมันเฉลี่ยในขณะนั้นอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันในช่วงปี 2543 ถึง 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 61.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และเคยเพิ่มขึ้นสูงสุดถึง 147 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในปี 2551 ในยุคที่น้ำมันมีราคาถูกเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นในช่วงปี 2550 เมื่อได้เริ่มมีการประหยัดเชื้อเพลิง ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำถูกบังคับให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งเป็นพลังงานที่สะอาดกว่าแต่แน่นอนว่ามีราคาสูงกว่าเช่นกัน เพื่อลดต้นทุนที่สูงของน้ำมันค่ากำมะถันต่ำ จะมีการแล่นเรือช้าลง ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเกี่ยวกับเรือขนาดเคปไซส์ การแล่นเรือช้าลงนั้นส่งผลให้อุปทานของเรือลดลง นอกจากนี้ เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีปริมาณร้อยละ 10.32 จะใช้น้ำมันค่ากำมะถันต่ำต่อวันในปริมาณมากกว่า เนื่องจากเรือเหล่านี้ถูกออกแบบในช่วงที่น้ำมันราคาถูก จึงเป็นการยากที่จะมีการเข้าเรือเหล่านี้ อันจะส่งผลให้อุปทานในกลุ่มเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Gated Sector) ซึ่งมีปริมาณจำกัดอยู่แล้วลดลงจากเดิม ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง จากการปลดระวางเรือเก่าและเรือที่มีอัตราการกินน้ำมันสูงที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า หรือการแล่นเรือช้าลงให้ช้าลงเพื่อลดการใช้น้ำมันค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูง เราคงได้เห็นปริมาณอุปทานที่เป็นที่น่าพอใจตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 เป็นต้นไป ด้วยปริมาณการสั่งต่อเรือของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่เพียงร้อยละ 6.22 การส่งมอบเรือใหม่จะไม่สามารถรองรับการลดลงของอุปทาน เนื่องจากการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นและการแล่นเรือที่ช้าลงได้ ดังนั้น อุปทานเรือจึงค่อนข้างดีตั้งแต่วันนี้ไปจนถึงสิ้นปี 2565 และอาจส่งผลให้ตลาดปรับตัวแข็งแกร่งขึ้นซึ่งเป็นผลดีกับเจ้าของเรือ

มุมมองอื่น ๆ ต่อแรงกดดันจากกฎเกณฑ์

กฎเกณฑ์ใหม่ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศถูกออกแบบมาเพื่อลดปริมาณกำมะถันที่เรือปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ อย่างไรก็ตาม หลายบริษัทได้อาศัยช่องโหว่ทางเทคนิคของกฎเกณฑ์เพื่อที่จะสามารถใช้น้ำมันค่ากำมะถันสูงได้ต่อไปและหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามเจตนาที่แท้จริงของกฎเกณฑ์ใหม่ บริษัทเหล่านี้ได้ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเพื่อหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามข้อกำหนดของปริมาณกำมะถัน สิ่งนี้ทำให้ บริษัทที่ไม่มีจรรยาบรรณสามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม (ข้อมูลจาก Environmental Protection Alliance ณ วันที่ 12 สิงหาคม 2562)

นายความจะเป็นหนึ่งในผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการเริ่มบังคับใช้การจำกัดปริมาณกำมะถันทั่วโลก โดยสำนักข่าว Splash ได้รับรายงานจากทั่วโลกว่าผู้ต่อเรือไม่สามารถติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันได้ทันตามกำหนด โดยการติดตั้งใช้ระยะเวลานานกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้โดยเจ้าของเรือและผู้จัดการเรือหลายรายระบุว่าได้พบปัญหาความบกพร่องทางเทคนิคที่ไม่อาจเห็นได้เมื่อติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันให้ทันตามกำหนดบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม โดยมีการทำการตลาดว่าการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่า

ควันจะใช้เวลาน้อยกว่าหนึ่งเดือน แต่ในความเป็นจริงพบว่าเรือต่างๆ ในอู่ต่อเรือจีนต้องรอนานกว่า 60 วันเพื่อรอติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน คาดว่าจะมีปริมาณการติดตั้งสูงสุดในอีกสามเดือนข้างหน้า ความล่าช้าในการติดตั้งคาดว่าจะเพิ่มขึ้น โดยส่วนหนึ่งมาจากการที่อู่ต่อเรือบางแห่งได้ตกลงรับติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมากเกินไปกำลังความสามารถในการติดตั้งของตน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้ามากขึ้น (ข้อมูลจาก Splash247.com ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2562)

จากรายงานการวิจัยฉบับหนึ่งพบว่า เจ้าของเรืออาจกำลังทำผิดพลาดหากใช้ราคาน้ำมันดิบในตะวันออกกลางซึ่งมีราคาแพงเป็นพื้นฐานในการคำนวณต้นทุนเชื้อเพลิงภายใต้ IMO 2020 การใช้น้ำมันดิบที่มีกำมะถันต่ำในการถนุและผสมน้ำมันเตาอาจทำให้ส่วนต่างของราคาระหว่างน้ำมันที่มีค่ากำมะถันสูง (HSFO) กับน้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ (LSFO) ลดลง ประเทศจีนมีน้ำมันดิบค่ากำมะถันต่ำตามธรรมชาติอย่างเพียงพอ อันอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้การคำนวณต้นทุนเครื่องดักจับเขม่าควันของเจ้าของเรือผิดพลาด Liu Xunliang นักวิเคราะห์ธุรกิจขนส่งทางเรือชาวฮ่องกงกล่าว Liu คำนวณว่าการใช้น้ำมันดิบค่ากำมะถันต่ำจากจีนเพื่อใช้ผลิตน้ำมันกำมะถันต่ำนั้นสามารถทำให้ราคาของน้ำมันกำมะถันต่ำลดลงถึง 100 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นจะต้องใช้ระยะเวลาถึง 6 ปีกว่าเครื่องดักจับเขม่าควันจะคุ้มทุนซึ่งอาจนานกว่าอายุการใช้งานของอุปกรณ์ดังกล่าว (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 20 สิงหาคม 2562)

บริษัท Oldendorff กล่าวกับ TradeWinds ว่าการซ่อมแซมเรือ Helena Oldendorff ซึ่งเป็นเรือขนาคระวาง 209,000 เดทเวทตัน (สร้างขึ้นในปี 2559) คาดว่าเสร็จเร็ว ๆ นี้ กลุ่มความร่วมมือเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Environment Protection Alliance “EPA”) ได้กล่าวก่อนหน้านี้ว่าการทำงานของเครื่องดักจับเขม่าควันได้ล้มเหลวและทำให้น้ำท่วมเครื่องยนต์บนเรือดังกล่าว แต่ Oldendorff ไม่ได้ยืนยันข้อมูลดังกล่าวแต่กล่าวว่า “เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันไม่ได้มีความจำเป็นจนกว่าจะถึงวันที่ 1 มกราคม 2563 ความล้มเหลวของเครื่องดักจับเขม่าควันจะไม่ทำให้การเดินเรือล่าช้าแต่อย่างใด” (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 6 กันยายน 2562)

Tsakos Energy Navigation ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งก๊าซและน้ำมันจากสหรัฐได้รายงานถึงความล่าช้าในการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยได้กล่าวกับนักลงทุนว่าการติดตั้งเครื่องทำความสะอาดไอเสียเพื่อเตรียมรับ IMO 2020 นั้นได้ล่าช้ากว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ อู่ต่อเรือกำลังทำงานอย่างเต็มความสามารถเพื่อให้ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการติดตั้ง ซึ่งอาจเป็นผลให้เรือส่วนใหญ่ของกองเรือโลกต้องอยู่ในอู่ต่อเรือมากกว่าอยู่ในตลาด” (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 6 กันยายน 2562)

Anders Hammer Strommen นักวิทยาศาสตร์ชั้นนำเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แนะนำว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องลดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2573 และลดลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 ถ้าต้องการให้อุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกสูงขึ้นไม่เกิน 1.5 องศาเซลเซียส การลดร้อยละ 50 นี้ได้เลื่อนให้เร็วขึ้น 20 ปีจากที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้เคยตกลงไว้เมื่อปีที่แล้ว Mr. Strommen จากประเทศนอร์เวย์ได้กล่าวในงานอภิปรายระหว่างรัฐบาลว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งได้ประเมินความแตกต่างระหว่างอุณหภูมิโลกที่เพิ่มขึ้น 1.5 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้น 2 องศาเซลเซียส ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตข้างหน้าเขากล่าวว่าหากอุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 2 องศาเซลเซียส จะเท่ากับฤดูร้อน

หนึ่งในสิบปีเมื่อน้ำแข็งในอาร์กติกละลายหมด ซึ่งจะเร่งให้เกิดภาวะโลกร้อน เมื่อเทียบกับฤดูร้อนหนึ่งในร้อยปี หากอุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น 1.5 องศาเซลเซียส (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 12 กันยายน 2562)

ท่อของเครื่องจักรจับเขม่าควันต้องทำการเปลี่ยนภายในระยะเวลาน้อยกว่า 6 เดือนหลังจากการติดตั้งเนื่องจากปัญหาการกัดกร่อน ซึ่งผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวกับ Lloyd's List ว่าเป็นเรื่องที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้และเป็นเรื่องที่เจ้าของเรือและผู้ติดตั้งเครื่องดังกล่าวยังไม่เข้าใจ สมาคมจัดชั้นเรือหลักหลายรายกำลังติดตามการเพิ่มขึ้นของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรจับเขม่าควัน และในขณะนี้ยังไม่มีสมาคมจัดชั้นเรือแห่งใดเปิดเผยตัวเลขของปัญหาที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ของสมาคมจัดชั้นเรือได้ยืนยันว่ามีเหตุการณ์การกัดกร่อนเกิดขึ้นหลายครั้งซึ่งเป็นปัญหาด้านคุณภาพที่ต้องกลับไปดูที่การติดตั้ง “การที่ท่อถูกกัดกร่อนนั้นก็เนื่องจากเป็นท่อที่ใช้ส่งสารตกค้างที่เป็นกรด ซึ่งปัญหาที่น่าตกใจและเราไม่เคยเห็นความเร็วในการกัดกร่อนเช่นนี้มาก่อน” Boud Van Rompay หัวหน้าผู้บริหารของ Hydrex ผู้เชี่ยวชาญการซ่อมแซมได้น้ำและการกัดกร่อนกล่าว (ข้อมูลจาก Lloyd's List ณ วันที่ 13 กันยายน 2562)

สำหรับบริษัทที่มีชื่อเสียง ความเสี่ยงของการเปลี่ยนเชื้อเพลิงและการถูกจับกุมนั้นน่าจะเลวร้ายกว่าการที่ต้องจ่ายค่าปรับในบางประเทศ อย่างไรก็ตาม ค่าปรับอาจมีอัตราสูง เรือสำราญที่เข้ามาในฟยอร์ดสองแห่งในนอร์เวย์ที่มีค่ากักกันเกินขีดจำกัดได้ถูกปรับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 80,000 เหยียดสหรัฐ และ Chalos ได้อ้างถึงบันทึกค่าปรับจำนวนสูงของหน่วยยามฝั่งสหรัฐสำหรับพื้นที่ ECA (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 16 กันยายน 2562)

Bloom Energy Corp ผู้ผลิตแผงพลังงานจะร่วมมือกับ Samsung Heavy Industries เพื่อพัฒนาเรือบรรทุกสินค้าที่ขับเคลื่อนโดยแผงพลังงานซึ่งใช้ปฏิกิริยาทางเคมีไฟฟ้าเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า เรือบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่สะอาด Bloom และ Samsung คาดว่าการที่เรือบรรทุกสินค้าใช้พลังงานจากแผงวงจรซึ่งมาจากก๊าซธรรมชาติที่เก็บบนเรือจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเสียถึงร้อยละ 45 การเปลี่ยนมาใช้ไฮโดรเจนจะกำจัดคาร์บอนไดออกไซด์ได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 26 กันยายน 2562)

อัตราการวางเรือขนาดเคปไซส์อยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบ 10 ปี แม้ว่าดัชนี PMI อยู่ในระดับต่ำ (ดัชนี PMI ของจีนและ ดัชนี BDI 10 ปี R2 ที่ 0.90) และปริมาณการสำรแ่เหล็กที่ลดลงจากต้นปีถึงปัจจุบัน และเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และในเดือนที่ผ่านมาเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า แสดงให้เห็นว่าการติดตั้งเครื่องจักรจับเขม่าควันได้ส่งผลกระทบต่ออุปทานของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (เรากำนวนผลกระทบร้อยละ 1.7 ต่อปี) (ข้อมูลจาก DNB ณ วันที่ 26 กันยายน 2562)

เราคาดว่าปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและปริมาณการปล่อยคาร์บอนของกองเรือทั่วโลกในวันนี้ (ประมาณ 820 ล้านตันของคาร์บอน) ลดลงกว่าในปี 2551 (ประมาณ 1,000 ล้านตัน) แม้จะมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากขึ้นร้อยละ 35 และปริมาณเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 แรงขับเคลื่อนหลักคือ ความเร็วในการแล่นเรือ (ลดลงร้อยละ 15 – ร้อยละ 20) แต่เรือประหยัดพลังงานรุ่นใหม่สามารถช่วยได้ ตอนนี้เราระบุได้ว่าประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณกองเรือโลกเป็นเรือประเภทที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และคาดว่าเรือเหล่านี้ปล่อยคาร์บอนน้อยลงร้อยละ 20 ตัวอย่างเช่น หากสมมติเส้นทางการเดินทางเรือเช่นเดียวกับที่ใช้ในการคำนวณ

รายรับ เรือขนาดแคปไซส์รุ่นใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจะปล่อยคาร์บอนเพียง 85 ตันต่อวันเมื่อเทียบกับเรือที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยคาร์บอนที่ 112 ตันต่อวัน (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 27 กันยายน 2562)

ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันค่ากำมะถันสูงกับราคาน้ำมันค่ากำมะถันต่ำ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ที่รอตเทอร์ดาม อยู่ที่ 185 เหรียญสหรัฐต่อตัน (+17) ที่ Fujairah อยู่ที่ 166 เหรียญสหรัฐต่อตัน (-63) และที่สิงคโปร์อยู่ที่ 140 เหรียญสหรัฐต่อตัน (-11) (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562)

โดยเฉลี่ยมีเรือขนาดระวางมากกว่า 100,000 เดทเวทตัน รวมทั้งสิ้น 12.6 ล้านเดทเวทตัน ต้องหยุดพักเดินเรือในช่วงเดือนกันยายน เนื่องจากต้องติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ณ สิ้นเดือนกันยายน เราได้บันทึกว่ามีเรือมากกว่า 14 ล้านเดทเวทตันอยู่ที่ตู้ต่อเรือต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 4.1 ของกองเรือขนาดใหญ่กว่า 100,000 เดทเวทตัน เรือต่างๆ ที่อยู่ในตู้ต่อเรือที่ประกอบด้วยเรือขนแร่ขนาดใหญ่จำนวน 14 ลำ และเรือขนาดแคปไซส์จำนวน 55 ลำ และเกือบทั้งหมดอยู่ในตู้ต่อเรือต่างๆ ทางซีกโลกตะวันออก โดยเรือบางลำเป็นการเข้าตู้เพื่อการสำรวจพิเศษ แต่เราเชื่อว่าส่วนใหญ่ของเรือเหล่านี้เป็นการเข้าเพื่อติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยเหลือเวลาเพียง 92 วันก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563 ทั้งนี้ จนถึงเดือนกันยายน สำหรับการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันระยะเวลาเฉลี่ยที่เรืออยู่ที่ตู้ต่อเรือสำหรับเรือขนแร่ขนาดใหญ่ คือ 26 วัน ในขณะที่เรือขนาดแคปไซส์ใช้เวลาเฉลี่ย 41 วันโดยเจ้าของเรือบางรายได้รายงานความล่าช้าในการติดตั้ง เราคาดว่าปัจจัยนี้จะทำให้อุปทานลดลงในไตรมาสสี่ และทำให้ตลาดแข็งแกร่งขึ้น เนื่องจากมีเรือจำนวนมากออกจากตลาดเพื่อทำการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 2 ตุลาคม 2562)

เมื่อมีการเปิดตัวนอร์ฟโฟครั้งแรก มีการระบุว่านอร์ฟโฟทำลายสุขภาพน้อยกว่าและปลอดภัยกว่าการสูบบุหรี่ และตอนนี้เราได้เรียนรู้ว่านอร์ฟโฟทำได้ทำลายปอดและอาจนำไปสู่การเสียชีวิตและความเจ็บป่วย เมื่อมีการเปิดตัวเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดครั้งแรก ธนาคารบางแห่งได้ให้สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดล้อมสำหรับเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดนี้เพราะธนาคารเหล่านั้นต้องการเป็นธนาคารที่ให้สินเชื่อที่ยั่งยืน แต่สุดท้ายไม่มีใครติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดบนเรือเพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อมแต่กลับติดตั้งเพื่อทดแทนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่แพงขึ้นสำหรับระยะเวลาหนึ่ง เจ้าของเรือเหล่านี้ทำกำไรจากการปล่อยกำมะถันและสารพิษอื่น ๆ ลงในน้ำแทน (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 8 ตุลาคม 2562)

นักวิเคราะห์และผู้นำของสมาคมต่างๆ กล่าวว่ากฎเกณฑ์ใหม่ทั่วโลกได้บังคับให้เรือลดการปล่อยมลพิษทางอากาศโดยใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดกว่า จะทำให้เราเห็นว่ามีการปล่อยกำมะถันและไนโตรเจนลดลงมหาสมุทรแทน เครื่องดักจับเขม่าควันระบบปิดจะจัดเก็บน้ำส่วนใหญ่ที่ใช้ในการกำจัดกำมะถันบนเรือเพื่อปล่อยทิ้งที่ท่าเรือ อย่างไรก็ตาม เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดจะกำจัดกำมะถันออกเพื่อปล่อยควันออกจากปล่องของเรือด้วยน้ำและปล่อยน้ำดังกล่าวลงทะเล “เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดเป็นความคิดที่ดีจริงหรือไม่” Bill Hemmings จาก Clean Shipping Coalition บอกกับนักวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่สำนักงานใหญ่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศในลอนดอนว่า “มันเป็นเพียงจุดบอดเล็กน้อยและผลกระทบที่ออกมาของมัน ไม่น่ากลัว” Alan Gelder รองประธานฯ ของ Wood Mackenzie กล่าวกับรอยเตอร์ว่า “แม้ว่าผลการศึกษางานฉบับชี้ให้เห็นว่าผลกระทบของ

เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดนั้นจะมีน้อยมาก เนื่องจากน้ำทะเลมีปริมาณมากและมีซัลเฟตมากมาอยู่แล้ว สิ่งที่ทำอยู่ก็คือการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศด้วยการผลิตมลพิษทางทะเลแทน” (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 21 ตุลาคม 2562)

IMO 2020 เหมือนเป็นการเล็งโชค บริษัทขนส่งที่จดทะเบียนในตลาดส่วนใหญ่ได้รับแรงกดดันจากนักลงทุนต่าง ๆ ในการตั้งชื่อเครื่องดักจับเขม่าควัน สมมติฐานหนึ่งที่สำคัญสำหรับการคำนวณต้นทุนเหล่านี้ไม่ได้เกี่ยวกับเทคโนโลยีที่ขุดเชื่อมในเครื่องดักจับเขม่าควัน หากแต่เป็นความแตกต่างประมาณ 200 เหรียญสหรัฐต่อตันระหว่างน้ำมัน HFO และน้ำมัน MGO ในการลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ คุณจำเป็นต้องซื้อน้ำมัน HFO และคุณจะซื้อมันหากราคาถูกกว่าน้ำมัน MGO และคุณอาจซื้อน้ำมัน HFO หากบางครั้งมีราคาแพงกว่า MGO เล็กน้อย เนื่องจากคำนึงถึงต้นทุนในการดำเนินงานหากต้องมีการเปลี่ยนแปลง ในตลาดที่ดี ผู้จำหน่ายสามารถกำหนดราคาน้ำมัน HFO ให้ใกล้เคียงกับราคาน้ำมัน MGO และหากราคาแตกต่างกันเล็กน้อย เรือต่างๆ ที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันก็จะใช้น้ำมัน HFO ความแตกต่างของราคาของน้ำมันทั้งสองประเภทที่ลดลงถึง 100 เหรียญสหรัฐในเดือนกันยายน มีแนวโน้มว่าจะมีการลดส่วนต่างระหว่างราคาของน้ำมันทั้งสองประเภทให้เหลือเพียง 10 เหรียญสหรัฐ แต่นั่นก็อาจเป็นเพียงทฤษฎี (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 22 ตุลาคม 2562)

ผู้ผลิตอุปกรณ์เรือมีธุรกิจใหม่ กล่าวคือ การซ่อมแซมเครื่องดักจับเขม่าควัน Hydrex ผู้เชี่ยวชาญด้านการซ่อมแซมได้นำชาวเบลเยียมได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการจัดการกับการซ่อมแซมเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีจำนวนมากขึ้น โดยมีรายงานการกักเรือจำนวนมากที่นำไปสู่เหตุการณ์น้ำเข้าเรือในเวลาเพียงหกเดือนหลังจากการติดตั้ง Hydrex ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมันสองลำซึ่งจอดอยู่ที่เมือง Rotterdam และ Skagen ตามลำดับเมื่อเดือนธันวาคมปีที่แล้ว ที่ประสบเหตุการณ์น้ำเข้าเรือซึ่งเป็นผลมาจากท่อระบายความร้อนของเครื่องดักจับเขม่าควันสึกกร่อน “นี่เป็นปัญหาที่พวกเราที่ Hydrex พบเป็นประจำจากลูกค้าของเรา” โฆษกของบริษัทกล่าวกับ Splash (ข้อมูลจาก Splash247.com ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2562)

มุมมองของบริษัทฯ ต่อมาตรการคว่ำบาตรและการจัดเก็บภาษีทางการค้า

มีการรายงานเกี่ยวกับความเป็นได้ถึงการยุติการคว่ำบาตรทางการค้าและภาษีเกือบทุกวันในสื่อหลักๆ โดยตลาดหุ้น ทิศทางและการเติบโตทางเศรษฐกิจได้มีปฏิกิริยาเชิงบวกหรือเชิงลบขึ้นอยู่กับผลลัพธ์ของการเจรจา ความจริงของเรื่องนี้คือไม่มีใครรู้ว่าเมื่อไหร่ที่เราจะได้ข้อยุติบางส่วนหรือทั้งหมดของเรื่องนี้

มาตรการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าไม่สามารถทำลายอุปสงค์ได้ครบใดที่สินค้าที่ถูกคว่ำบาตรยังสามารถหาได้จากผู้ผลิตรายอื่น/ประเทศอื่น หรือถูกแทนที่ด้วยสินค้าที่มีราคาใกล้เคียงกันซึ่งมีคุณสมบัติคล้ายกัน/เหมือนกัน สิ่งที่มาตราการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าทำได้ คือทำให้การขนส่งสินค้าดังกล่าวลดประสิทธิภาพลง หากการเปลี่ยนผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้านำไปสู่ความแออัดของท่าเรือ การไหลของลงเรือที่ช้าลง (เมื่อเปรียบเทียบกับ ผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้าเดิม) และการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งในแ่งต้นไมล์ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่ส่งผลต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

มุมมองอื่น ๆ ต่อมาตรการคว่ำบาตรและการจัดเก็บภาษีทางการค้า

สงครามการค้ามีความสำคัญหรือไม่? ปริมาณการส่งออกของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ในเดือนกรกฎาคมซึ่งมากกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก ในขณะที่การส่งออกไปสหรัฐลดลงร้อยละ 6.5 อาจเป็นไปได้ว่าผลกระทบของสงครามการค้ากำลังทรงตัวหรือเป็นไปได้ว่ามีผลกระทบที่เกินจริงไป ต้องขอบคุณการขนส่งตามฤดูกาล หรือบางทีเราอาจประเมินผลกระทบของสงครามการค้าสูงไปมา โดยตลอด Laban Yu นักวิเคราะห์ของ Jefferies กำลังเจาะลึกถึงความเป็นไปได้สุดท้าย เขาเห็นว่าตัวเลขการส่งออกที่มากขึ้นแสดงถึงแนวโน้มระยะยาวของจีน กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงจากเศรษฐกิจที่พึ่งพิงการส่งออก (การส่งออกลดลงร้อยละ 16 จากปี 2552 เมื่อการส่งออกคิดเป็นสัดส่วนเกือบหนึ่งในสามของ GDP ประเทศจีน) และการลดลงในระยะยาวของปริมาณการส่งออกไปยังสหรัฐ เขาชี้ให้เห็นว่าในขณะที่ตัวเลขการส่งออกไปยังสหรัฐตั้งแต่ต้นปีจนถึงวันนี้ลดลง 21 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตัวเลขดังกล่าวได้ถูกทดแทนโดยปริมาณการส่งออกไปยังยุโรป แอฟริกาและภูมิภาคอื่นๆ ของเอเชีย หรืออย่างที่เขากล่าวไว้ แม้ว่าภายหลังสหรัฐจะเพิ่มอัตราภาษีเป็นร้อยละ 25 ในเดือนพฤษภาคม เรายังคงไม่เห็นผลกระทบที่ชัดเจน (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 12 สิงหาคม 2562)

Paul Gruenwald หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ S&P Global Ratings ได้ระบุไว้เมื่อต้นเดือนกรกฎาคมว่า สิ่งที่เขาเรียกว่าผลกระทบลำดับรองของสงครามการค้าขึ้นเป็นประเด็นใหม่ กล่าวคือ มีผลกระทบทางอ้อมต่อความเชื่อมั่นมากกว่าจะเป็นผลกระทบทางตรงจากการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าเนื่องจากภาษีที่เพิ่มขึ้น Gruenwald กล่าวว่า “เมื่อใดก็ตามที่เราระบุว่าเป็นปัจจัยเสี่ยงเชิงลบ ตลาดก็เริ่มเปลี่ยนไปตามการคาดการณ์พื้นฐานของเรา ความเสี่ยงเหล่านี้เคลื่อนไหวซ้ำๆ และส่งผลกระทบใหญ่กว่าผลกระทบหลัก” S&P คาดว่าอัตราการขยายตัวของ GDP โลกจะลดลงเหลือร้อยละ 3.4 ในปี 2562 และร้อยละ 3.6 ในปี 2563 จากร้อยละ 3.7 ในปี 2561 (ข้อมูลจาก Platts ณ วันที่ 4 กันยายน 2562)

จากรายงานการวิจัยใหม่ที่เปิดเผยโดยนิตยสาร TIME สงครามการค้าระหว่างสหรัฐกับจีนที่ทวีความรุนแรงขึ้น ไม่มีฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายชนะ สงครามทางการค้าส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานต่อเนื่องกว่าหนึ่งปีที่ผ่านมาทำให้เกิดความกังวลว่าเศรษฐกิจโลกจะถดถอย อย่างไรก็ตาม ยังคงไม่มีวิวัฒนาการของข้อยุติ ทรัมป์ได้ทวีตเมื่อวันที่ 23 สิงหาคมว่า “เราไม่ต้องการประเทศจีน พุดตรงๆ คือ จะดีกว่าถ้าไม่มีพวกเขา” นักเศรษฐศาสตร์ของ China Europe International Business School (CEIBS) และมหาวิทยาลัยเปิดของฮ่องกงไม่เห็นด้วยกับคำกล่าวดังกล่าว การวิเคราะห์เชิงตัวเลขฉบับใหม่ระบุว่าไม่มีเงินเท่านั้นที่มีกำลังการผลิตเพื่อสนองความต้องการสินค้าจำนวนมากของสหรัฐซึ่งหมายความว่าผู้บริโภคชาวอเมริกันจะต้องซื้อสินค้าจากประเทศจีนต่อไป หรือไม่ภาครัฐก็กำลังปกป้องสหรัฐก็จะได้รับผลกระทบ ในทางกลับกัน ความต้องการของชาวอเมริกันมีมากกว่าความต้องการจากประเทศอื่นๆ ของโลกรวมกัน ซึ่งหมายความว่าเงินไม่สามารถแทนที่ลูกค้าชาวอเมริกันของพวกเขาด้วยลูกค้าจากประเทศอื่นในอนาคตรันไกล หรืออาจจะไม่สามารถแทนที่ได้เลย “การแทนที่ความสัมพันธ์ [การค้าระหว่างสหรัฐกับจีน] กับประเทศอื่นนั้นไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในระยะสั้นถึงปานกลาง และอาจไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในระยะยาวด้วย” ศาสตราจารย์ Bala Ramasamy รองคณบดี CEIBS กล่าว “มันเป็นการสัมพันธ์ระหว่างตลาดรายใหญ่ที่มีความต้องการสูงกับผู้ผลิตรายใหญ่ที่มีกำลังการผลิตมาก ผลการวิจัยของเราอาจทำให้คลายความตึงเครียดลง” (ข้อมูลจาก Time Magazine ณ วันที่ 6 กันยายน 2562)

บริษัทเอกชนจีนซื้อสินค้าถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ อย่างน้อย 10 ลำเรือในวันพฤหัสบดี นับเป็นการซื้อจำนวนมากที่สุดของประเทศ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ผู้ค้าถั่ว ก่อนจะมีการเจรจาในระดับสูงในเดือนหน้าเพื่อหาข้อยุติสงครามการค้าซึ่งกินเวลานานกว่าหนึ่งปี การสั่งซื้อถั่วเหลืองปริมาณมากกว่า 600,000 ตันนับเป็นปริมาณการซื้อที่มากที่สุดของบริษัทเอกชนของจีนในรอบปี โดยมีกำหนดส่งสินค้าจากท่าเรือส่งออกแปซิฟิกทางตะวันตกเฉียงเหนือของสหรัฐอเมริกาตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม การซื้อดังกล่าวเป็นข้อบ่งชี้ประการหนึ่งว่าความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐกับจีนอาจผ่อนคลายลงหลังจากที่การซื้อได้แตะระดับต่ำในเดือนที่แล้วเมื่อจีนระงับการสั่งซื้อสินค้าเกษตรของสหรัฐทั้งหมดเพื่อตอบโต้มาตรการจัดเก็บภาษีในสินค้านำเข้าจากจีนของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 13 กันยายน 2562)

จีนได้ผ่อนผันให้บริษัทในประเทศหลายแห่งสำหรับการจัดเก็บภาษีสำหรับถั่วเหลืองที่นำเข้าจากสหรัฐอเมริกา Bloomberg อ้างแหล่งข่าวที่ไม่เปิดเผยว่าการผ่อนผันจะใช้กับปริมาณถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ระหว่าง 2 ล้านตันถึง 3 ล้านตัน บริษัทบางแห่งได้ซื้อสินค้าอย่างน้อย 20 รายการหรือคิดเป็นถั่วเหลืองประมาณ 1.2 ล้านตันในวันจันทร์ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 24 กันยายน 2562)

คณงานผลิตเหล็กบางคนที่ให้การสนับสนุนนโยบายการใช้อัตราภาษีสำหรับสินค้าเหล็กนำเข้าจากต่างประเทศของโดนัลด์ ทรัมป์ เมื่อปีที่แล้ว กำลังถูกปลดออกจากการซึ่งเป็นผลมาจากนโยบาย American First เนื่องด้วยบริษัท United States Steel Corp ประสบปัญหาจากอุปสงค์ที่ลดลงจากผู้ผลิตรถยนต์เนื่องจากราคาเหล็กที่ปรับตัวขึ้นตามอัตราภาษีที่กำหนดไว้ในเดือนมีนาคม 2561 ส่งผลดีต่อตลาดเหล็กในสหรัฐฯ แต่ในภายหลังราคาเหล็กที่สูงขึ้นก็ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ถูกกดดันจากความต้องการรถยนต์ชนิดน้ำมันเบนซินแบบดั้งเดิมที่ชะลอตัวลง อัตราภาษีของทรัมป์ยังคงได้รับการสนับสนุนในชุมชน Rust Belt ที่ช่วยให้คะแนนเสียงแก่ทรัมป์ในการเลือกตั้งปี 2559 แต่การปลดพนักงานของบริษัท US Steel ที่รายงานโดยรอยเตอร์เป็นครั้งแรกเมื่อเดือนที่แล้วแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงที่ทรัมป์ต้องเผชิญ ในขณะที่ทรัมป์พยายามให้ได้รับเลือกอีกครั้งในการเลือกตั้งปี 2563 (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 26 กันยายน 2562)

ก่อนที่จะมีการเจรจาการค้าระหว่างสหรัฐกับจีนครั้งล่าสุด ในเดือนสิงหาคมได้มีการเพิ่มความตึงเครียดขึ้นอีกครั้ง โดยทั้งสองประเทศได้กำหนดอัตราภาษีใหม่และเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าก่อนหน้านี้ การประเมินผลกระทบโดยตรงของ “สงครามการค้า” ต่อการค้าทางทะเลของโลกได้เพิ่มขึ้นตลอดทั้งปี แต่ผลกระทบได้ถูกบรรเทาลงด้วยแนวโน้มการทดแทนที่ชัดเจนและข้อจำกัดด้านราคา การประมาณการล่าสุดชี้ให้เห็นว่าสงครามการค้าอยู่ในช่วงที่จะลดปริมาณตันไมล์ในการค้าทางทะเลทั่วโลกโดย “ทำให้ลดลง” ร้อยละ 0.5 ในปี 2562 (ส่วนใหญ่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือคอนเทนเนอร์) เพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ร้อยละ 0.3 ในตอนต้นปี 2562 ซึ่งถือว่ามึผลกระทบที่เล็กน้อยกว่าผลกระทบอื่น ๆ (เช่น เหตุการณ์เขื่อนถล่มในเหมืองของบริษัท Vale) และอาจมีผลกระทบน้อยลงอีกหากความสัมพันธ์ทางการค้าดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่เหลือของปี 2562 อย่างไรก็ตาม ข้อพิพาทดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและความเชื่อมั่นของนักลงทุนทั่วโลก ความตึงเครียดทางการค้าเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการปรับลดแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2562)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

การคาดการณ์ สำหรับอีก 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงปัจจัยในระดับมหภาคต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลบางส่วนจากแหล่งข้อมูลที่เผยแพร่ต่อสาธารณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

จีน

ตัวเลขการเติบโตของตัวเลขจีดีพีของจีนชะลอตัวลงเป็นร้อยละ 6 ในไตรมาสสาม ปี 2562 หลังจากอยู่ที่ร้อยละ 6.4 ในไตรมาสก่อนหน้า (ข้อมูลจาก National Bureau of Statistics of China ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2562)

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในช่วงเก้าเดือนแรกอยู่ที่ 785.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 2.12 จากปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 14 ตุลาคม 2562)

จีนกระตุ้นการนำเข้าถ่านหินในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 โดยนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.2 เป็น 249.4 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 14 ตุลาคม 2562)

ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 ประเทศจีนมีการผลิตถ่านหินดิบในปริมาณ 2,740 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก National Bureau of Statistics of China ณ วันที่ 21 ตุลาคม 2562)

การผลิตเหล็กของจีนในช่วงเก้าเดือนแรกอยู่ที่ 746.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.04 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2562)

การส่งออกเหล็กของจีนในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 ชะลอตัวลงอย่างมากและลดลงร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ลดลงเป็นปริมาณ 49.3 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Metalbulletin ณ วันที่ 15 ตุลาคม 2562)

แร่เหล็กคokingที่ทำเรือของจีนในเดือนมิถุนายนปีนี้อยู่ที่ 115 ล้านตัน โดยลดลงร้อยละ 23 เนื่องจากภัยพิบัติของเขื่อนในบราซิล และการส่งออกจากออสเตรเลียหยุดชะงัก และได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เนื่องจากการนำเข้าได้กลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบการขยายตัวในปีก่อนหน้าที่มีการผลิตเหล็กดิบสูงกว่าร้อยละ 11 ในช่วงไตรมาสแรก แต่ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 5.8 ในไตรมาสสอง และในเดือนกรกฎาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในทำนองเดียวกัน การขยายตัวของการผลิตเหล็กของจีนในเดือนกรกฎาคมลดลงอยู่ที่ร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และเมื่อเทียบกับช่วงครึ่งปีแรกมีการขยายตัวเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 9 (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 6 กันยายน 2562)

การผลิตถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าสำหรับเดือนมิถุนายนถึงเดือนกรกฎาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 6.8 สำหรับเดือนสิงหาคม โดย YTD อยู่ที่ร้อยละ 5.7 การผลิตกระแสไฟฟ้า YTD เติบโตร้อยละ 5.0 จากการที่พลังงานทดแทนได้ขยายตัวมากขึ้นทำให้การผลิตกระแสไฟฟ้าจากถ่านหินมีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ

ละ 2.3 ในปีนี้ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยทดแทนถ่านหินคงคลังของจีนและคลายความกดดันต่อราคาก๊าซถ่านหินในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 16 กันยายน 2562)

จีนกำลังอยู่ในช่วงที่ท้าทายการคาดการณ์และทำสถิติในการผลิตเหล็กให้ถึง 1 พันล้านตัน จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 664.87 ล้านตันในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เมื่อคิดเป็นรายปี ปริมาณ 664.87 ล้านตันสำหรับรอบระยะเวลาแปดเดือน เทียบเท่ากับการผลิตปริมาณ 997 ล้านตันต่อปี (ข้อมูลจาก Splash247.com ณ วันที่ 20 กันยายน 2562)

การผลิตเหล็กดิบของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า (และร้อยละ 8.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) โดยมีการผลิตปริมาณ 87.25 ล้านตันในเดือนสิงหาคม (85.22 ล้านตัน ในเดือนกรกฎาคม) การผลิตเหล็กยังคงอยู่ในระดับสูงและดัชนี PMI ภาคการผลิตของจีนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50.4 ในเดือนสิงหาคมจากร้อยละ 49.9 ในเดือนก่อนหน้า จีนได้ผ่อนคลายนโยบายทางการเงินและการระดมทุนของโครงการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพยายามรักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยการอนุญาตให้ขาย “พันธบัตรรัฐบาลท้องถิ่นพิเศษ” เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนแก่โครงการต่างๆ ที่เป็นไปตามเกณฑ์การลงทุนของทางการ (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 25 กันยายน 2562)

สนามบินนานาชาติ Beijing Daxing เปิดให้บริการทันเวลาสำหรับวันเกิดครบรอบ 70 ปีของสาธารณรัฐประชาชนจีนเมื่อวันที่ 1 ตุลาคมที่ผ่านมา ซึ่งเป็นสนามบินที่มีรูปทรงปลาตัว มูลค่ากว่า 80 พันล้านหยวน (11.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับผู้โดยสารมากกว่า 100 ล้านคนต่อปี ได้รับการยกย่องจากสื่อของประเทศจีนในฐานะ “ประตูใหม่” ให้กับประเทศ สนามบินแห่งนี้เป็นสัญลักษณ์ของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ผู้ที่ได้เผชิญกับความท้าทายมากมายรวมถึงสงครามการค้ากับสหรัฐอเมริกา เศรษฐกิจที่ชะลอตัว และการประท้วงใหญ่ในฮ่องกง ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ได้ระบุว่าการบินเป็นอุตสาหกรรมเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญ ประเทศจีนต้องการให้มีสนามบินพาณิชย์ 450 แห่งภายในปี 2578 หรือเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากสิ้นปี 2561 (ข้อมูลจาก Bloomberg: Five Things to Start Your Day ณ วันที่ 26 กันยายน 2562)

แร่เหล็กและถ่านหินคิดเป็นสัดส่วนประมาณสามในสี่ของปริมาณสินค้านำเข้าของจีน แต่เบื้องหลังยังมีสินค้านำเข้าประเภทอื่นๆ ของจีนที่มีการเติบโตค่อนข้างดี ท่ามกลางสงครามการค้าที่ยังคงดำเนินต่อไปและตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับต่ำสุดในรอบหลายปี ตัวเลขจากประเทศจีนของปีนี้ได้แสดงปัญหายุ่งยากบ้าง ตัวเลขจีดีพีและการขยายตัวของภาคการผลิตภาคอุตสาหกรรมลดลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบทศวรรษเนื่องจากสงครามการค้าและเศรษฐกิจที่ซบเซาลงในวงกว้าง และดัชนี PMI ภาคการผลิตยังคงต่ำกว่า 50 จุด แสดงให้เห็นว่าภาคการผลิตกำลังหดตัว แต่ในขณะเดียวกันการผลิตเหล็ก อลูมิเนียม และไฟฟ้าได้พุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ และการนำเข้าสินค้าต่างๆ เช่น แร่ธาตุและสินค้าเกษตรได้เพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของปีที่แล้ว ทั้งนี้ ไม่รวมการค้าแร่บอกไซต์ (ปริมาณมากมีการขนส่งโดยเรือขนาดเคปไซส์จากประเทศจีน) รวมการนำเข้าสินค้าการเกษตร (ได้แก่ เหล็ก ข้าวโพด ข้าวฟ่าง อลูมินา แมงกานีสเข้มข้น ทองแดงเข้มข้น แร่ निकเกิล ถั่วเหลือง และซีเมนต์) ตลอดเจ็ดเดือนแรกของปีนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า นับเป็นการขยายตัวอย่างซ้ำๆ เมื่อเทียบกับในอดีตที่ผ่านมา แต่ไม่ถือว่าเลวร้าย เมื่อพิจารณาจากภาพเศรษฐกิจโดยรวม การค้ารูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนาในช่วงสองปีที่ผ่านมาคือการนำเข้าปูนซีเมนต์ของ

จีน การนำเข้าซีเมนต์เกือบไม่เคยมีมาก่อนนับจากไตรมาสที่ 2 ปี 2560 แต่ตอนนี้ได้เพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ย 1.7 ล้านตันต่อเดือน ตลอดครั้งแรกของปีนี้ โดยเพิ่มขึ้นสูงสุดถึง 2.5 ล้านตันในเดือนพฤษภาคม ปริมาณการนำเข้าส่วนใหญ่มาจากเวียดนามและสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ซึ่งมีระยะทางการขนส่งที่ไกล การค้านี้ นับเป็นเรื่องที่น่าสนใจ การผลิตปูนซีเมนต์เป็นการผลิตที่ใช้พลังงานมาก และก่อให้เกิดมลพิษและการผลิตในประเทศจีนได้หยุดชะงักในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาเนื่องจากแรงกดดันเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรม ดังนั้น การค้าใหม่นี้ อาจเป็นการที่จีนนำเข้าปูนซีเมนต์จากเวียดนามทดแทน เนื่องจากการนำเข้านับว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับการผลิตปูนซีเมนต์ในประเทศ (มีการนำเข้า 21 ล้านตันในช่วง 12 เดือนเมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตที่ 2.3 พันล้านตัน) ดังนั้น จึงเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง เวียดนามกำลังนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในช่วง 7 เดือนแรกของปี เป็นปริมาณมากกว่า 23 ล้านตัน การขยายตัวของการผลิตปูนซีเมนต์และการส่งออกซีเมนต์น่าจะทำให้ต้องมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มเติม นอกเหนือจากการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นเพื่อทำการผลิตกระแสไฟฟ้า โดยรวมแล้วจะเห็นการนำเข้าถ่านหินสูงถึง 100 ล้านตันต่อปีภายในปี 2573 ซึ่งคิดเป็นสิบเท่าของปีที่แล้ว อะไรคือปัจจัยที่อยู่เบื้องหลังการเติบโตของการนำเข้าของจีนที่เชื่อมโยงให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ? คำอธิบายส่วนหนึ่งมาจากการที่รัฐบาลใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ในอดีตที่ผ่านมาการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์เพื่อที่อยู่อาศัยได้กระตุ้นให้เกิดการลงทุนและพฤติกรรมผู้บริโภคในท้องถิ่นอื่น ๆ ซึ่งช่วยกระตุ้นจีดีพีและเศรษฐกิจในวงกว้าง (ด้วยปริมาณหนี้ที่สูงขึ้น) แต่ในปีนี้ความสำคัญของการกระตุ้นเศรษฐกิจหันไปที่มาตรการทางการเงินต่างๆ (เช่นอัตราส่วนเงินสำรองของธนาคาร) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นช่วยอธิบายได้ว่าทำไมความต้องการของอุตสาหกรรมยังคงเพิ่มขึ้น (การผลิตเหล็ก ปูนซีเมนต์ และการนำเข้าแร่) แม้ว่าเราไม่เคยเห็นว่าเศรษฐกิจจะสามารถเติบโตได้ด้วยการก่อสร้างและการลงทุนด้านที่อยู่อาศัย ด้วยปริมาณการนำเข้าโดยรวมที่ทำได้ค่อนข้างดีจึงเป็นเรื่องง่ายที่จะมองข้ามผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน แต่จะเห็นได้ชัดเมื่อมองไปที่การซื้อขายสินค้าที่ได้รับผลกระทบ ข้าวฟ่างเป็นหนึ่งในสินค้ารายการแรกๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการเพิ่มความตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯและจีน ตามมาด้วยถั่วเหลือง ประเทศจีนใช้ข้าวฟ่างเป็นอาหารสัตว์และผลิตเหล้าไปจิ๋ว (Baijiu) (สุราท้องถิ่นของจีน) โดยมีการนำเข้าข้าวฟ่างทั้งหมดในปี 2560 ที่ 5 ล้านตัน โดย 4.8 ล้านตันนำเข้าจากสหรัฐอเมริกา ในต้นปี 2561 การค้าได้รับผลกระทบจากมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดของจีน และเป็นเวลา 14 เดือนที่การนำเข้าได้หายไป แต่การนำเข้าเริ่มกลับมาอีกครั้งโดยมีการนำเข้าในปริมาณ 2 แสนตันจากสหรัฐฯไปยังประเทศจีนในเดือนกรกฎาคม จากการที่จีนได้ตกลงเพิ่มการซื้อสินค้าเกษตรอันเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจากับสหรัฐฯ และนับว่าสำคัญมากกับตลาดหากเราเริ่มเห็นถั่วเหลืองได้กลับมาเป็นสินค้านำเข้าเช่นกัน เห็นได้ชัดว่าทีมเจรจาการค้าของจีนเสนอให้เพิ่มการสั่งซื้อเมล็ดถั่วจากสหรัฐฯ เป็น 30 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากปริมาณที่ตกลงกันไว้ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการลดความตึงเครียดและอาจหลีกเลี่ยงการขึ้นภาษีครั้งต่อไปในวันที่ 15 ตุลาคม นั่นจะเป็นก้าวสำคัญเชิงบวกสำหรับตลาด แม้ว่าปริมาณการนำเข้ายังคงต่ำกว่าปริมาณการนำเข้าที่เห็นในปี 2559 และ ปี 2560 (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2562)

ขณะนี้การส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียในปีนี้อาจจะสิ้นสุดโดยมีปริมาณรวมเท่ากับปริมาณการส่งออกในปี 2561 นับว่าเป็นเรื่องที่น่าสนใจเพราะเมื่อปีที่ผ่านมามีความปั่นป่วนในตลาดแร่เหล็ก กภัยพิบัติจากเขื่อน Brumadinho ในบราซิลในเดือนมกราคม 2562 ได้นำไปสู่การขาดแคลนแร่เหล็กจำนวนมากในตลาดและนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของราคาแร่เหล็กซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ใครๆ ก็คาดหวังว่าเจ้าของเหมืองออสเตรเลียจะใช้ประโยชน์จากโอกาสนี้

แต่ด้วยกำลังการผลิตสำรองที่มีจำกัด การหยุดชะงักที่มาจากสภาพอากาศในออสเตรเลียตะวันตกเฉียงเหนือ และความต้องการจากผู้ซื้อเดิมที่ต่ำ ทำให้มีปริมาณการส่งออกแร่เหล็กไม่มากนัก ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2562 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็ก 634.0 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ความจริงแล้วปริมาณการส่งออกในไตรมาสแรกของปี 2562 ลดลงมากถึงร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยลดลงมาอยู่ที่ 189.9 ล้านตัน ปัญหาหลัก คือ พายุไซโคลนเวโรนิกาในเดือนมีนาคม 2562 ส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักในการขุดและส่งออก Rio Tinto คาดการณ์ว่าการผลิตแร่เหล็กจะลดลงประมาณ 14 ล้านตัน ในช่วงปี 2562 ในเดือนมีนาคม 2562 ออสเตรเลียสามารถส่งออกแร่เหล็กได้เพียง 57.6 ล้านตันลดลงร้อยละ 18.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว การส่งออกได้ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่นั้นมา โดยระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนกันยายน 2562 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็ก 444.1 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มีปริมาณการส่งออกถึง 634.0 ล้านตันในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2562 โดยปริมาณมากถึง 511.8 ล้านตัน (ร้อยละ 81) ถูกส่งไปยังประเทศจีน โดยสองในสามของปริมาณการส่งออกนี้และประมาณครึ่งหนึ่งของการไหลคืนค้าถูกขนส่งโดยเรือขนาดแคปไซส์ หรือเรือขนแร่ขนาดใหญ่ (VLOC) การส่งออกแร่เหล็กที่ลดลงมากที่สุดในปีนี้คือการส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.2 การขนส่งไปยังประเทศจีนลดลงร้อยละ 1.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในขณะที่ปริมาณการขนส่งไปยังประเทศเกาหลีได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 11 ตุลาคม 2562)

ข้อมูลการค้าในเดือนกันยายนจากประเทศจีนแสดงให้เห็นถึงปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กที่สูงเป็นอันดับสามเป็นประวัติการณ์ที่ปริมาณ 99.4 ล้านตัน มากกว่าปีก่อนหน้าร้อยละ 6.3 และจากต้นปีถึงปัจจุบันมีปริมาณการนำเข้าลดลงร้อยละ 2.2 หลังจากครั้งแรกของปีที่ลดลง (ลดลงร้อยละ 5.7) ในขณะเดียวกันเราเห็นสัญญาณว่าปริมาณแร่เหล็กคงคลังที่ทำเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 ตั้งแต่กลางเดือนมิถุนายน การส่งออกเดือนกันยายนจากประเทศบราซิลอยู่ในระดับต่ำและลดลง 6.8 ล้านตัน หรือร้อยละ 20 จากปีที่แล้ว ซึ่งแสดงให้เห็นว่ายังคงมีความอ่อนตัวของตลาดหลังเกิดเหตุการณ์เขื่อนถล่มของบริษัท Vale โดย Vale ได้รายงานตัวเลขการผลิตของไตรมาสสามในวันนี้โดยมีปริมาณอยู่ที่ 86.7 ล้านตันซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากไตรมาสสองแต่ยังคงต่ำกว่าไตรมาสสามของปี 2561 ร้อยละ 17 ซึ่งหมายความว่าปริมาณการผลิตรวมในเก้าเดือนแรกลดลงร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า บริษัทได้ระบุว่าจะมีปริมาณการผลิตใหม่ 12 ล้านตันต่อปีที่ Vargem Grande complex (5 ล้านตันต่อปีในปี 2562 และ 7 ล้านตันต่อปีในปี 2563) และกำลังการผลิตอีกกว่า 50 ล้านตันต่อปีที่จะกลับมาผลิตอีกครั้งในปี 2563 (ประมาณ 23 ล้านตันต่อปี) และ 2564 (ประมาณ 25 ล้านตันต่อปี) การนำเข้าแร่เหล็กในเดือนกันยายนที่เพิ่มขึ้นช่วยผลักดันให้อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์อยู่ที่ระดับเฉลี่ย 33,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน นอกเหนือจากผลกระทบจากการเข้าอู่เพื่อติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งส่งผลให้มีเรือที่อยู่ในตลาดลดลง คาดว่ามีเรือขนาดแคปไซส์จำนวน 42 ลำที่ได้รับการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในเดือนสิงหาคมและอีก 31 ลำในเดือนกันยายน มีเรือขนาดแคปไซส์จำนวน 116 ลำจะเข้ารับการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในช่วงไตรมาสสี่ (เพิ่มขึ้นจากจำนวน 100 ลำในไตรมาสสาม) ซึ่งเราเชื่อว่าจะช่วยคงอัตราค่าระวางเรือในปี 2563 ให้สูงขึ้นก่อนที่จะพลิกกลับ (มีเรือแคปไซส์อีก 51 ลำจะเข้ารับการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในไตรมาสหนึ่ง ปี 2563 และอีกเพียง 7 ลำในไตรมาสสอง) (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 14 ตุลาคม 2562)

สถิติการนำเข้าถ่านหินของจีนในเดือนกันยายนลดลงร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า แต่ก็ยังสูงกว่าเดือนกันยายนปีที่แล้วถึงร้อยละ 20 ตัวเลขนี้ทำให้การนำเข้าถ่านหินในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายนปีนี้มีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าคิดเป็นปริมาณ 250 ล้านตัน แม้ว่าจีนจะกำหนดนโยบายให้มีอัตราการขยายตัวของการนำเข้าถ่านหินเป็นศูนย์เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าก็ตาม การลดลงของราคาลำโพงนำเข้าระหว่างประเทศกระตุ้นให้ผู้ซื้อในประเทศจีนกลับมาซื้อสินค้าด้วยการนำเข้า หากปฏิบัติตามนโยบายการขยายตัวเป็นศูนย์ที่กำลังจะมาถึง จนถึงไตรมาสสี่จะเหลือโควตาการนำเข้าเพียง 30 ล้านตัน เหลือเพียง 10 ล้านตันต่อเดือน อัตราการนำเข้านี้เปรียบเทียบกับการนำเข้ารายเดือนเฉลี่ย 28 ล้านตันตั้งแต่ต้นปีถึงปัจจุบัน ยังไม่ได้มีแถลงการณ์อย่างเป็นทางการว่านโยบายนี้จะบังคับอย่างเคร่งครัดเพียงใด แต่ดูไม่น่าจะเป็นไปได้ที่นโยบายการขยายตัวเป็นศูนย์จะประสบความสำเร็จ (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 14 ตุลาคม 2562)

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนมีปริมาณทั้งสิ้น 99.4 ล้านตันในเดือนกันยายน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 6.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ตัวเลขนี้ทำให้การนำเข้าในช่วงไตรมาสสามปี 2562 มีปริมาณทั้งสิ้น 285 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณสูงสุดรายไตรมาส ปริมาณที่มากขึ้นท่ามกลางการผลิตเหล็กในปริมาณมากอย่างต่อเนื่องและการสะสมสินค้าแร่เหล็กคงคลัง ในขณะที่เดียวกัน สินค้าแร่เหล็กคงคลังที่ทำเรือได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากเดือนก่อนหน้าเป็นปริมาณมากกว่า 131 ล้านตัน ปัจจัยดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้โรงงานกลับมานำเข้าแร่เหล็กเพื่อชดเชยการนำเข้าที่หายไปในช่วงที่มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพอากาศในช่วงต้นปี การนำเข้าพื้นตัวอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าที่ต่ำสุด 75.1 ล้านตันในเดือนมิถุนายน นับจากต้นปีถึงปัจจุบันการนำเข้ายังคงลดลงร้อยละ 2.2 (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 22 ตุลาคม 2562)

ผู้ประกอบการและนักวิเคราะห์กล่าวเมื่อวันอังคารที่ผ่านมาว่า จีนซึ่งเป็นผู้ซื้อถ่านหินรายใหญ่ของโลกกำลังเร่งนำเข้าเชื้อเพลิงมากกว่าร้อยละ 10 ในปีนี้ แม้ว่าจะมีการคาดการณ์ว่ารัฐบาลจะจำกัดปริมาณการนำเข้าในระดับเดียวกับปี 2561 การนำเข้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 เป็นปริมาณถึง 250.57 ล้านตัน ตามข้อมูลศุลกากร และอย่างน้อย 18.84 ล้านตันของถ่านหินที่ขนส่งทางทะเลจะถึงจีนในเดือนนี้ ปีที่แล้วมีปริมาณรวม 281.23 ล้านตัน บริษัท Whitehaven Coal Ltd เอกชนผู้ผลิตถ่านหินรายใหญ่ของออสเตรเลียกล่าวในวันอังคารว่า “สัญญาณที่เกิดขึ้นจากการฟื้นตัวเล็กน้อยของปริมาณการนำเข้าถ่านหินในประเทศจีนได้นำไปสู่การปล่อยข่าวเมื่อไม่นานมานี้ว่ารัฐบาลจีนอาจอนุญาตให้เพิ่มปริมาณการนำเข้าขึ้นเป็นประมาณ 300 ล้านตัน” ที่ปรึกษาด้านพลังงาน IHS Markit คาดว่าจีนจะนำเข้าถ่านหินมาประมาณ 320 ล้านตันในปีนี้ ผู้ค้าถ่านหินในสิงคโปร์คาดว่าถ่านหินของจีนจะอยู่ที่ 305 ล้านตันเป็นอย่างน้อย (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 22 ตุลาคม 2562)

เมื่อวันอังคารที่ผ่านมาจีนเสนอโควตาปลอดภาษีปริมาณ 10 ล้านตัน ให้กับบริษัทถั่วเหลืองรายใหญ่ของจีนและต่างประเทศ เพื่อนำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐอเมริกา แหล่งข่าวที่ได้รับข้อมูลจากผู้เข้าร่วมประชุมกล่าวว่าในการประชุมที่จัดขึ้นโดยหน่วยงานนโยบายและการวางแผน โควตาที่จะนำเข้าถั่วเหลืองสหรัฐฯ ได้ถูกเสนอให้กับบริษัทถั่วเหลืองของรัฐบาล เอกชน และบริษัทการค้าระหว่างประเทศรายหลักที่มีโรงงานถั่วเหลืองในประเทศจีน การประชุมดังกล่าวเกิดขึ้นหลังจากประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ของสหรัฐฯ กล่าวว่าจีนตกลงที่จะซื้อผลิตภัณฑ์การเกษตรมูลค่าสูงถึง 5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐต่อปีในระหว่างการเจรจาการค้าเมื่อต้นเดือนนี้ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 22 ตุลาคม 2562)

ใช้หัวหมูที่ระบาดในจีนอาจดีขึ้น นักวิจัยของรัฐบาลกล่าวว่าฟาร์มหมูขนาดใหญ่ของประเทศกำลังเริ่มเพาะพันธุ์หมูขึ้นใหม่ และอาจเห็นการฟื้นตัวของจำนวนแม่สุกรในต้นปีหน้า ผลผลิตที่ดีขึ้นในปีหน้าจะช่วยบรรเทาภาระของผู้บริโภคท้องถิ่น ในขณะที่เห็นราคาเนื้อหมูเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ผลกระทบระหว่างประเทศก็ได้รับผลกระทบเหมือนกัน โดยปัญหาการขาดแคลนเนื้อหมูของจีนได้กระตุ้นให้มีการการส่งออกจากสหรัฐฯและทำให้ราคาเนื้อหมูในฟาร์มที่ Auckland ไปจนถึงฟาร์มที่ Vancouver ปรับตัวสูงขึ้น แต่ด้วยการฟื้นตัวของจำนวนฟาร์มหมูที่ยังคงชะลอตัว อุปทานเนื้อหมูในตลาดยังคงมีจำกัดและราคาค่อนข้างสูง (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2562)

ทวีปอเมริกา

จากข้อมูลทางการที่ได้มีการเปิดเผยเมื่อวันพฤหัสบดี การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 ในเดือนกรกฎาคมจากเดือนก่อนหน้าเป็น 34.3 ล้านดอลลาร์ ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบเก้าเดือนเนื่องจาก Vale ได้กลับมาดำเนินการผลิตในเหมืองที่ใหญ่ที่สุดซึ่งตั้งอยู่ที่รัฐ Minas Gerais ปริมาณการส่งออกในเดือนกรกฎาคมสูงที่สุดนับตั้งแต่เดือนตุลาคมปี 2561 เมื่อการขายแร่เหล็กไปยังต่างประเทศของบราซิลมีปริมาณถึง 37.2 ล้านดอลลาร์ ตามข้อมูลที่รวบรวมโดยสำนักเลขาธิการการค้าต่างประเทศ (Secex) การส่งออกแร่ของบราซิลได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในปีนี้อาจการที่เขื่อน Brumadinho เขื่อนเก็บหางแร่ของ Vale ถล่ม ที่รัฐ Minas Gerais เมื่อวันที่ 25 มกราคมซึ่งนำไปสู่การปิดเหมืองหลายแห่งเพื่อตรวจสอบความปลอดภัย Vale ซึ่งเป็นผู้ส่งออกแร่เหล็กรายใหญ่ที่สุดของประเทศได้รับอนุญาตในเดือนมิถุนายนให้เริ่มการดำเนินงานที่เหมือง Brucutu ซึ่งเป็นเหมืองหลักใน Minas Gerais ที่มีกำลังการผลิต 30 ล้านดอลลาร์ต่อปี Vale คาดว่าการส่งออกจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นท่ามกลางราคาแร่เหล็กที่สูงขึ้นซึ่งจะช่วยให้มีการฟื้นตัวในไตรมาสสามหลังจากที่บริษัทประสบภาวะขาดทุนในสองไตรมาสแรกของปี (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2562)

การส่งออกข้าวโพดของบราซิลมีปริมาณพุ่งสูงขึ้นในเดือนกรกฎาคมเป็น 6.3 ล้านดอลลาร์ ซึ่งทำสถิติรายเดือนและสูงกว่าเดือนกรกฎาคมปี 2561 ถึง 5.1 ล้านดอลลาร์ ภาวะภัยแล้งส่งผลให้ในปีที่แล้วการเก็บเกี่ยวข้าวโพดของบราซิลมีปริมาณจำกัดโดยอยู่ที่ 82 ล้านดอลลาร์ แต่ด้วยสภาพอากาศที่เอื้ออำนวยมากขึ้นในฤดูกลนี้คาดว่าจะมีผลผลิตประมาณ 100 ล้านดอลลาร์ ตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุดของบราซิลคืออิหร่าน โดยมีปริมาณ 3.5 ล้านดอลลาร์ (เพิ่มขึ้น 0.4 ล้านดอลลาร์จากปีก่อนหน้า) แต่ความต้องการจากเอเชียได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก อุปสงค์ในข้าวโพดของบราซิลที่แข็งแกร่งส่งผลในการผลักดันราคา FOB ของข้าวโพดเพิ่มขึ้นจาก 3.80 เหรียญสหรัฐฯต่อบุชเชลในช่วงกลางเดือนพฤษภาคมเป็น 4.79 เหรียญสหรัฐฯต่อบุชเชลในสัปดาห์นี้ซึ่งเป็นราคาที่สูงสุดในรอบปี แต่ยังคงถูกกว่าราคาข้าวโพดของสหรัฐอเมริกาเกือบ 40 เซนต์ ส่งผลให้บราซิลสามารถเปิดตลาดการขายข้าวโพดไปสู่ตลาดในแอดแลนติกได้ คาดว่าการขนส่งข้าวโพดของบราซิลในเดือนสิงหาคมอาจแข็งแกร่งพอ ๆ กันซึ่งส่งผลเชิงบวกต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กว่าแคปไซส์ (ข้อมูลจาก Howe Robinson ณ วันที่ 12 สิงหาคม 2562)

หลังจากผ่านช่วงสองปีเจริญรุ่งเรือง โรงงานต่างๆ ในอเมริกากำลังเริ่มประสบปัญหา ความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อการใช้จ่ายด้านการลงทุนและตัวเลขทางการเงินเริ่มจะดูไม่ดี จาคนโยบายการค้าของอเมริกาอันนำไปสู่การลดหย่อนภาษีและ การผ่อนคลายกฎระเบียบ ซึ่งนโยบายทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ คือการนำโรงงานกลับถิ่นเกิด

แต่เมื่อทรัมป์พยายามให้ตนได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีต่อในสมัยที่สอง ทรัมป์อาจกำลังทำลายการฟื้นตัวของภาคการผลิตด้วยตัวเอง และทำลายข้อได้เปรียบที่ดีที่สุดของเขาเองเพื่อให้ได้รับเลือกตั้งอีกสมัย ซึ่งก็คือการทำให้เศรษฐกิจแข็งแกร่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 10 กันยายน 2562)

หลังจากฤดูกาลเก็บเกี่ยวทั้งในอาร์เจนตินาและบราซิลที่ได้ผลผลิตปริมาณมาก การส่งออกข้าวโพดได้พุ่งสูงขึ้นในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา สำหรับอาร์เจนตินาการเก็บเกี่ยวครั้งนี้ได้ส่งผลให้ปริมาณส่งออกข้าวโพดในเดือนกรกฎาคมสูงทำสถิติรายเดือนที่ปริมาณ 4.2 ล้านตัน อาร์เจนตินาเป็นหนึ่งในประเทศเช่นเดียวกับบราซิลและยูเครนที่จะได้ประโยชน์จากการส่งออกข้าวโพดของสหรัฐอเมริกาที่ลดปริมาณลงอย่างมาก (ลดลง 14.2 ล้านตันอยู่ที่ปริมาณ 29.3 ล้านตันในช่วงเจ็ดเดือนแรกถึงเดือนกรกฎาคม) เนื่องจากราคาโลกที่ตกต่ำและปัญหาด้านการขนส่งเนื่องจากน้ำท่วมในตอนกลางของภาคตะวันตก บวกกับปัญหาที่แม่น้ำมิสซิสซิปปีที่เหือดแห้งทำให้การเก็บเกี่ยวผลผลิตส่วนใหญ่มีไว้เพื่อใช้บริโภคภายในประเทศ การขนส่งไปยังเอเชียนั้นเพิ่มขึ้นอย่างมากที่ 8.6 ล้านตัน การส่งออกไปยังตะวันออกกลางเพิ่มขึ้นเป็น 1.94 ล้านตัน การขนส่งข้าวโพดของอาร์เจนตินาภายในมหาสมุทรแอตแลนติกนั้นส่วนใหญ่ใช้เรือขนาดแอสดีไซส์/ซูปรามาแมกซ์ สาเหตุหลักมาจากข้อจำกัดของท่าเรือในอัลจีเรียและโมร็อกโก ในขณะที่การขนส่งสินค้าไปยังอียิปต์ส่วนใหญ่ใช้เรือขนาดอัลตราแมกซ์ ปริมาณรวม 5.5 ล้านตัน เรือขนาดเล็กได้บรรทุกสินค้าระยะทางสั้นๆ ไปยังเปรูและชิลีโดยมีปริมาณรวม 2.2 ล้านตัน นำไปสู่การขาดแคลนเรือและส่งผลให้ค่าระวางเรือเส้นทางออกจากชายฝั่งตะวันออกของอเมริกาได้สูงขึ้นในเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม แม้ว่าการส่งออกข้าวโพดจากอาร์เจนตินาจะยังคงแข็งแกร่งในเดือนกันยายนและในเดือนตุลาคม ปริมาณการส่งออกมักจะลดลงอย่างรวดเร็วในเดือนพฤศจิกายน / เดือนธันวาคม บวกกับวิกฤตเศรษฐกิจของอาร์เจนตินาในปัจจุบัน (OECD คาดการณ์เมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า GDP ของอาร์เจนตินาจะติดลบร้อยละ 2.7 ในปีนี้) และค่าเงินเปโซที่ลดลง อาร์เจนตินาจะกระตือรือร้นที่จะส่งออกข้าวโพดส่วนเกินของตน (ข้อมูลจาก Howe Robinson ณ วันที่ 20 กันยายน 2562)

การส่งออกข้าวโพดจากอเมริกาได้พุ่งแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปีนี้โดยมีปริมาณมากกว่าปริมาณการส่งออกรวมในปีที่แล้ว ปริมาณการส่งออกนี้ได้แทนที่อุปทานบางส่วนจากสหรัฐอเมริกาและซดเซกการค้าถั่วเหลืองที่ลดลงเนื่องจากไข้หวัดหมูแอฟริกันระบาด หลังการเก็บเกี่ยวข้าวโพดในปี 2561 ถึง ปี 2562 บราซิลและอาร์เจนตินาได้ส่งออกข้าวโพดรวม 49 ล้านตันในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 ข้อมูลจาก AIS แสดงให้เห็นว่าปริมาณการส่งออกนี้มากกว่าปริมาณการส่งออกทั้งหมดในปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ 42 ล้านตันและตั้งแต่ต้นปีถึงปัจจุบันมีการส่งออกมากกว่าร้อยละ 75 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งตรงข้ามกับปริมาณที่เห็นในตลาดถั่วเหลืองในปีนี้ ปริมาณถั่วเหลืองจากอเมริกาได้ลดลงร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้เนื่องจากความต้องการจากจีนลดลงจากผลกระทบจากไข้หวัดหมูแอฟริกันระบาด ข้าวโพดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ของการส่งออกของสินค้าเกษตรของอเมริกาได้ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายนปีนี้ เมื่อเทียบกับสัดส่วนที่ร้อยละ 18 ในช่วงเดียวกันของปี 2561 จากการเปลี่ยนสินค้าส่งออกหลักจากถั่วเหลือง บราซิลและอาร์เจนตินาช่วยให้ปริมาณการส่งออกสินค้าเกษตรไปยังประเทศอื่น ๆ นอกจากจีนเพิ่มขึ้น แม้ว่าปริมาณการค้าถั่วเหลืองจะลดลง แต่ปริมาณการส่งออกข้าวโพดที่พุ่งสูงขึ้นได้ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรจากบราซิลและอาร์เจนตินาเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า อุปสงค์ในการใช้เรือที่เพิ่มขึ้นจากอเมริกาได้ส่งผลต่อการขนส่งของเรือทุกกลุ่มที่ทำการขนส่งสินค้าธัญพืช ตั้งแต่ต้นปีจนถึงวันนี้ เรือขนาดแอสดีไซส์และซูปรามาแมกซ์รับขน

สินค้ามากกว่าปีที่แล้วถึง 228 เทียว โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 48 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า คิดเป็นปริมาณ 21 ล้านตัน อุปทานข้าวโพดที่แข็งแกร่งจากอเมริกาใต้ส่งผลกระทบต่อราคาส่งออก ส่งผลให้ราคาถูกกว่าข้าวโพดสหรัฐ ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคมปริมาณการส่งออกจากสหรัฐอยู่ที่ 17 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 41 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ในปีนี้เราเห็นตลาดส่งออกสำคัญของสหรัฐ เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้หันไปซื้อข้าวโพดจากบราซิลหรืออาร์เจนตินาที่มีราคาต่ำกว่าในช่วงฤดูการส่งออกของสหรัฐ การขนส่งไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จาก ECISA ในช่วง 8 เดือนแรกของปีนี้สูงถึง 14.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 230 จากปีที่แล้ว ในขณะที่เดียวกันการขนส่งของสหรัฐไปยังประเทศเหล่านี้ลดลงครึ่งหนึ่งในช่วงเวลาเดียวกัน โดยอยู่ที่ 7.4 ล้านตัน ท่ามกลางสถานการณ์ราคาข้าวโพดที่แตกต่างกับในทวีปอเมริกา เรายังเห็นเรือขนาดปานามาแมกซ์และอัลตราแมกซ์จำนวนหนึ่งเดินเรือขนส่งข้าวโพดจากบราซิลมายังสหรัฐ แม้ว่าสหรัฐจะเป็นผู้ผลิตข้าวโพดรายใหญ่ที่สุดของโลกก็ตาม อย่างไรก็ตาม การที่ผู้ซื้อชาวเอเชียหันไปซื้อข้าวโพดจากอเมริกาใต้แทน เราจึงเห็นว่ากองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้รับประโยชน์ อุปทานจากฝั่งแอตแลนติกแชนแนลมหาสมุทรแปซิฟิกซึ่งหมายความว่าข้าวโพดที่ถูกส่งไปยังประเทศเหล่านี้ใช้ระยะทางในการขนส่งมากขึ้นและส่งผลให้ปริมาณการขนส่งในแง่ตันไม่มากนัก ปี 2562 เป็นปีแห่งการส่งออกข้าวโพดของยูเครนซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่าเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยมีจำนวน 25 ล้านตัน ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ปี 2562 การขนส่งพิเศษจากทะเลดำเหล่านี้ส่วนใหญ่มุ่งหน้าไปยังลูกค้าดั้งเดิมของยูเครนในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและยุโรปตอนเหนือส่งผลให้การค้าในภูมิภาคนี้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณการขนส่งข้าวโพดจากยูเครนไปยังจีนได้เพิ่มขึ้นซึ่งมีปริมาณมากกว่า 3 ล้านตัน ในปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 57 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ราคาข้าวโพดในสหรัฐอเมริกาศหรัฐอเมริกาได้ปรับตัวเท่ากันในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมาและอุปทานของสหรัฐได้กลับมาแข่งขันในตลาดอีกครั้ง สต็อกข้าวโพดที่มากในสหรัฐอเมริกาค่าลงขายได้มากกว่าเนื่องจากราคาและการขายข้าวโพดของบราซิลและอาร์เจนตินาค่าลงชะลอตัวลงเนื่องจากฤดูกาลปลูกถั่วเหลืองได้เริ่มขึ้น ดังนั้น เราคาดว่า การส่งออกของสหรัฐจะดีขึ้นในอีกไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า แม้ว่าปริมาณการส่งออกจะยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยสำหรับฤดูกาล (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 17 ตุลาคม 2562)

เอเชีย

การส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซียมีความแข็งแกร่งมากในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน อินโดนีเซียส่งออกมากถึง 228.5 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ซึ่งเป็นการส่งออกครั้งแรกที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์ เมื่อเปรียบเทียบกับ 210 ล้านตันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โรงไฟฟ้าพลังงานถ่านหินของเกาหลีใต้ยังคงอยู่ภายใต้แรงกดดันจากหลายฝ่ายเนื่องจากรัฐบาลกำลังดำเนินการเพื่อปรับปรุงคุณภาพอากาศ การผลิตไฟฟ้าจากนิวเคลียร์กำลังกลับมาอีกครั้ง และการผลิตไฟฟ้าโดยรวมกำลังชะลอตัว ดังนั้น สัดส่วนของถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดได้ลดลงร้อยละ 14 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เห็นปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่ลดลงอย่างมาก ในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 มีความไม่แน่นอนในการส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซีย ประเทศจีนได้กำหนดให้คงปริมาณการนำเข้าถ่านหินให้เท่ากับปีที่แล้วในปริมาณเพียง 281 ล้านตัน จากการทำดูหมิ่นว่าความต้องการถ่านหินนำเข้าของเกาหลีใต้จะไม่เพิ่มขึ้น เป็นไปได้ยากว่าปริมาณการนำเข้าที่หายไปนี้จะถูกทดแทนได้ทั้งหมดโดยปริมาณการนำเข้าที่แข็งแกร่งของอินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงครึ่งปีหลัง อย่างไรก็ตาม หากแนวโน้มการส่งออกยังคงอยู่ในระดับ

ปัจจุบันดูเหมือนว่าอินโดนีเซียจะสามารถทำการส่งออกได้มากกว่าปริมาณ 429 ล้านดอลลาร์ในปีที่แล้ว และทำให้ปี 2562 เป็นปีแห่งการส่งออกถ่านหินที่มากที่สุดของอินโดนีเซีย (ข้อมูลจาก Howe Robinson ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2562)

Narendra Modi นายกรัฐมนตรีอินเดียต้องการเศรษฐกิจที่มีมูลค่า 5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2568 แต่การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศและวิกฤติการณ์การระบาดให้เห็นถึงความเสี่ยงต่อเป้าหมายที่วางไว้และนักลงทุนทั่วโลกกำลังหาทางออก การเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 5 ในช่วงสามเดือนถึงเดือนมิถุนายน นับว่าต่ำที่สุดนับตั้งแต่เดือนมีนาคม ปี 2556 และต่ำกว่าตัวเลขจีดีพีร้อยละ 8 ขึ้นไปหากต้องการให้บรรลุเป้าหมายของนายกรัฐมนตรี Modi ในปี 2568 อัตราการว่างงานสูงที่สุดในรอบ 45 ปีส่งผลกระทบต่อความต้องการทุกอย่างตั้งแต่สบู่ไปจนถึงลูกกีราคา 7 เซ็นต์ ขณะที่ปัจจัยภายนอกจากสงครามการค้าไปจนถึงการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันทำให้เศรษฐกิจของประเทศเลวร้ายลง “เพื่อให้เศรษฐกิจมีมูลค่าถึง 5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐจะต้องใช้รูปแบบของการปฏิรูปที่สัญญาไว้นานแล้วคือ การลดกฎระเบียบต่างๆ ลง การแก้ไขกฎหมายแรงงาน การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน” กล่าวโดย Vivek Wadhwa ผู้วิจัยในมหาวิทยาลัยและศาสตราจารย์คณะวิศวกรรมศาสตร์ จากมหาวิทยาลัย Carnegie Mellon ที่ ซิลิคอนวัลเลย์ (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 19 กันยายน 2562)

การนำเข้าถ่านหินของเกาหลีใต้นั้นต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้อย่างมากในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 แต่ตอนนี้ดูเหมือนว่าจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในไตรมาสสามของปี ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2562 เกาหลีใต้นำเข้าถ่านหิน 59.4 ล้านดอลลาร์ ปริมาณรวมของถ่านหินเทอร์มอลและถ่านหินโค้ก เป็นที่น่าผิดหวังที่มีปริมาณลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 4.9 จากปริมาณ 62.4 ล้านดอลลาร์ที่ได้นำเข้าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2561 อย่างไรก็ตาม สองเดือนที่ผ่านมา (เดือนกรกฎาคมและเดือนสิงหาคม) ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ในช่วงสองเดือนนี้เกาหลีใต้นำเข้าถ่านหิน 23.6 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2561 โดยรวมในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2562 มีปริมาณการนำเข้า 83.0 ล้านดอลลาร์ ลดลงเพียงร้อยละ 1.3 จากปีก่อนหน้า หากแนวโน้มปัจจุบันยังคงดำเนินต่อไปเราอาจเห็นว่าปริมาณการนำเข้าถ่านหินรวมในปลายปี 2562 จะใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า ในปี 2561 มีปริมาณถ่านหินนำเข้าทั้งสิ้น 124.7 ล้านดอลลาร์ ซึ่งลดลงร้อยละ 4.1% จากระดับสูงสุดที่ 130.0 ล้านดอลลาร์ในปี 2560 แต่ยังคงสูงกว่าปริมาณ 123.1 ล้านดอลลาร์ในปี 2559 สาเหตุของปริมาณการนำเข้าที่ไม่เพิ่มขึ้นในปีนี้ เนื่องมาจากเศรษฐกิจที่ซบเซาในเกาหลีใต้ในช่วงครึ่งแรกของปีและความพยายามของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในประเทศ เศรษฐกิจที่พึ่งพาการค้าของเกาหลีใต้ได้รับผลกระทบจากการส่งออกที่ลดลงซึ่งลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้ร้อยละ 9.4 ในเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นการลดลงอย่างต่อเนื่องติดต่อกันหกเดือน เนื่องจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ปัญหาทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านอย่างญี่ปุ่น และการชะลอตัวของอุตสาหกรรม semiconductor ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสี่ของเอเชีย อย่างไรก็ตาม ธนาคารแห่งประเทศไทยยังคงคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีและขยายตัวร้อยละ 2.5 ในปี 2562 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 20 กันยายน 2562)

การตัดสินใจของอินโดนีเซียเมื่อวันที่ 2 กันยายนที่จะเลื่อนการห้ามส่งออกแร่ निकิลจากเดิมที่มีกำหนดในปี 2565 เป็นปลายปีนี้ จะส่งผลกระทบต่อปริมาณนิกเกิลที่สำคัญต่อการค้าโลกให้แก่อิน ในช่วง 8 เดือนถึงเดือนสิงหาคมจีนได้นำเข้าแร่ निकิลจากอินโดนีเซีย 12.3 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นจาก 9 ล้านดอลลาร์ในปีที่แล้ว ราคาของแร่ निकิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 นับตั้งแต่มีการประกาศของทางการอินโดนีเซีย แต่คาดว่าปริมาณการค้านิกเกิลจะมากขึ้นในช่วงปลายปีนี้ แต่ก็ไม่น่าเป็นไปได้ที่ผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของจีนอย่างฟิลิปปินส์จะ

สามารถส่งออกถึง 18 ล้านตันที่คาดว่าจะมีการส่งออกจากอินโดนีเซียไปจีนในปีนี้ การส่งออกรายปีของฟิลิปปินส์นั้นมีปริมาณคงที่ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมาที่ประมาณ 30 ล้านตันหลังจากสถิติการส่งออกที่ 36 ล้านตันในปี 2557 แม้ว่าทางการจะคาดว่าจะการส่งออกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ในปี 2563 ซึ่งเป็นปริมาณเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับความต้องการของอุตสาหกรรมเหล็กกล้าไร้สนิมในจีนที่กำลังขยายตัวซึ่งบริโกลแรนิกเกิลนำเข้าประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณนำเข้าทั้งหมด เนื่องจากการขนส่งสินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่ใช้เรือขนาดซูปราแมกซ์ การหายไปของการขนส่งแร่ निकเกิลที่อาจเกิดขึ้นประมาณ 300 ล้านตันจะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือของเรือขนาดซูปราแมกซ์ในแปซิฟิกในปี 2563 ซึ่งน่าจะเห็นในช่วงไตรมาสแรกเนื่องจากเป็นฤดูฝน ฟิลิปปินส์ขนส่งแร่ निकเกิลน้อยมากเพียง 2.5 ล้านตันในช่วงไตรมาสแรกตลอดสองปีที่ผ่านมาเมื่อเทียบกับปริมาณ 4 ล้านตันที่ขนส่งในเดือนสิงหาคมปีนี้ (ข้อมูลจาก Howe Robinson ณ วันที่ 27 กันยายน 2562)

แม้ว่าอุตสาหกรรมถ่านหินและเศรษฐกิจโลกโดยทั่วไปจะซบเซา แต่ก็เป็นเรื่องที่น่าสนใจที่การส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซียเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2562 อินโดนีเซียส่งออกถ่านหิน 291.8 ล้านตัน (ไม่รวมลิกไนต์) ซึ่งเป็นปริมาณที่มากกว่าในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ 8.5 หรือมากกว่า 22.9 ล้านตัน การเติบโตส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม โดยเดือนพฤษภาคมมีสถิติสูงถึง 36.4 ล้านตัน ปริมาณการขนส่งถ่านหินไปยังประเทศจีนและอินเดียยังคงเติบโตในปีนี้ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2562 อินโดนีเซียส่งถ่านหิน 91.1 ล้านตันไปยังจีน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จีนเป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่งถ่านหินของอินโดนีเซียในปีนี้ที่สัดส่วนร้อยละ 31.2 ของการส่งออกถ่านหินทั้งหมด มีการส่งออกถ่านหินอีก 13.8 ล้านตันไปยังไต้หวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยไต้หวันมีสัดส่วนร้อยละ 4.7 ของปริมาณการส่งออกในปีนี้ ในช่วงเวลาเดียวกันมีการส่งออกถ่านหิน 64.4 ล้านตันไปยังอินเดีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อินเดียเป็นจุดหมายปลายทางของการส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซียที่สัดส่วนร้อยละ 22.1 ในปีนี้ร้อยละ 26 มีการขนส่งโดยเรือขนาดปานามาแมกซ์ ร้อยละ 35 มีการขนส่งโดยเรือขนาดซูปราแมกซ์หรืออัลตราแมกซ์ และร้อยละ 29 มีการขนส่งโดยเรือขนาดเล็กกว่า 50,000 เดทเวทตัน สำหรับเรือขนาดโพสปานามาแมกซ์หรือเคปไซม์มีเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น ปริมาณการผลิตถ่านหินปี 2561 ของอินโดนีเซียอยู่ที่ 528 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 461 ล้านตันในปี 2560 ข้อมูลจากกระทรวงพลังงานและทรัพยากรแร่ของประเทศ ปริมาณที่ผลิตได้นั้นเกินกว่าเป้าหมายการผลิตที่กระทรวงได้คาดการณ์ไว้ที่ 507 ล้านตัน หลังจากที่รัฐบาลเพิ่มโควตาการผลิตถ่านหิน การใช้ถ่านหินในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 115 ล้านตันในปีที่แล้วจากปริมาณ 97 ล้านตันในปี 2560 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 27 กันยายน 2562)

องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติเปิดเผยว่ามีรายงานการระบาดของโรคไข้หวัดหมูแอฟริกัน (ASF) ในเวียดนาม ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้และอีกหลายประเทศในเอเชีย เวียดนามได้รายงานการระบาดครั้งแรกในเดือนกุมภาพันธ์ โดยพบการระบาดทั่วภูมิภาคโดยยังคงพบการระบาดอีกในเดือนกันยายน มีการฆ่าหมู 5 ล้านตัวในเวียดนามอันส่งผลให้ความต้องการในถั่วเหลืองลดลง สถานการณ์ไข้หวัดหมูแอฟริกันในจีนนั้นดีขึ้น โดยรายงานล่าสุดพบว่าการระบาดลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากช่วงครึ่งปีแรก โดยได้มีการฆ่าหมูไปประมาณร้อยละ 39 เนื่องจากจีนต้องลงทุนเพื่อเพิ่มปริมาณหมูและฟาร์มหมู เราจะเห็นการฟื้นตัวของ การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนซึ่งเป็นผู้บริโภคถั่วเหลืองรายใหญ่ที่สุดของโลกในปีหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 2 ตุลาคม 2562)

Simpson Spence & Young (SSY) คาดการณ์ว่าการนำเข้าถ่านหินของอินเดียจะสูงเป็นประวัติการณ์ในปี 2562 อ้างอิงจากข้อมูลในไตรมาสสอง โดยกล่าวว่า ปัจจุบันจะเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญสำหรับการค้าทางทะเลสำหรับเรือทุกขนาด ออสเตรเลียเป็นผู้ส่งออกถ่านหินไร้ค่ารายใหญ่ของอินเดียในปี 2562 ขณะที่อินโดนีเซียเป็นผู้ส่งออกถ่านหินไร้ค่ารายใหญ่โดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ในขณะที่เดียวกันแอฟริกาใต้ได้กลายเป็นผู้ส่งออกถ่านหินไร้ค่าให้กับอินเดียซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 และมาจากรัสเซียเล็กน้อยแต่เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันสำคัญที่น่าจะส่งผลให้ความต้องการที่เพิ่มขึ้นของอินเดียสำหรับการนำเข้าถ่านหินนั้นเพิ่มขึ้นสองเท่า คือ ฝนในฤดูมรสุมและการหยุดงานของคณงานเหมืองถ่านหิน บริษัทเหมืองถ่านหินของอินเดีย Coal India Ltd (CIL) ซึ่งผลิตถ่านหินในประเทศประมาณร้อยละ 80 ในเดือนกันยายนมีการผลิตลดลงร้อยละ 23.5 เหลือ 30.8 ล้านตัน รายงานระบุว่าฝนตกหนักได้ขัดขวางการดำเนินงานของเหมืองแบบเปิดและการเกิดอุทกภัยอย่างรุนแรงที่เหมืองถ่านหิน Dipka ที่มีกำลังการผลิต 30 - 35 ล้านตันต่อปี ซึ่งเป็นหนึ่งในเหมืองเปิดที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ เหตุการณ์นี้คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการผลิตอย่างน้อยหนึ่งเดือน (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 21 ตุลาคม 2562)

การค้าถ่านหินในมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นไปในทิศทางที่ดีในปีนี้และไม่เพียงส่งผลดีต่อผู้ส่งออกของอินโดนีเซียเท่านั้น แต่ยังรวมถึงออสเตรเลียด้วย ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 ออสเตรเลียได้ส่งออกถ่านหินจำนวน 290.6 ล้านตัน (รวมทั้งถ่านหินโลหะและถ่านหินเทอร์มอล) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าหรือมากกว่าในปีที่แล้วถึง 9.8 ล้านตัน ด้วยเหตุนี้ปริมาณถ่านหินส่งออกของออสเตรเลียลดลงเล็กน้อยตามหลังอินโดนีเซียซึ่งมีปริมาณการส่งออกถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 คิดเป็น 291.8 ล้านตัน ในช่วงสามไตรมาสแรกของปีนี้ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2562)

ส่วนอื่น ๆ ของโลก

ตลาดการเงินมักเป็นที่น่าพอใจ อย่างไรก็ตาม บรรยากาศในตอนนี้ไม่ใช่ความพึงพอใจแต่เป็นความวิตกกังวล และเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ มีความกังวลในประเด็นต่างๆ สกุลเงินดอลลาร์ที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับสกุลเงินอื่น ๆ ราคาทองคำอยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบหกปี ราคาทองแดงซึ่งเป็นตัวแทนของภาคอุตสาหกรรมลดลงอย่างรวดเร็ว แม้อิหร่านจะยึดเรือบรรทุกน้ำมันในอ่าว แต่ราคาน้ำมันก็ลดลงต่ำกว่า 60 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ปัญหาที่แท้จริงคือ บริษัทและตลาดต่างๆ กำลังดิ้นรนกับความไม่แน่นอน และนั่นเป็นผลของสงครามการค้าระหว่างอเมริกาและจีน สิ่งนี้ต่างหากที่เป็นอันตรายมากที่สุดจากสงครามการค้าระหว่างอเมริกาและจีน ไม่ใช่การเรียกเก็บภาษีศุลกากร ในเดือนกรกฎาคมธนาคารกลางสหรัฐได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ยเป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษที่ผ่านมาเพื่อป้องกันการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ และมีแนวโน้มที่จะปรับลดลงอีก ธนาคารกลางในบราซิล อินเดีย นิวซีแลนด์เปรู ฟิลิปปินส์และไทยได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ยกลางลงหลังจากที่ธนาคารกลางสหรัฐได้ประกาศปรับลด ธนาคารกลางยุโรปมีแนวโน้มที่จะกลับมาใช้โครงการซื้อพันธบัตร สัญญาเดือนสามประการที่น่าจับตามองคือ ประการแรกคือค่าเงินดอลลาร์ซึ่งเป็นตัวชี้วัดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ยังมีนักลงทุนซื้อสกุลเงินดอลลาร์มากกว่าเท่าไรก็ยิ่งเห็นสัญญาอันตรายมากขึ้นเท่านั้น ประการที่สองคือการเจรจาการค้าระหว่างอเมริกากับจีน ในสัปดาห์นี้ ประธานาธิบดีโดนัลด์ทรัมป์ยึดเวลาการบังคับใช้ภาษีศุลกากรที่ประกาศเมื่อวันที่ 1 สิงหาคมสำหรับสินค้านำเข้าบางรายการ ทำให้เกิดความหวังว่าจะมีการตกลงกันได้ ซึ่งน่าจะเป็น

ประโยชน์ต่อทรมปีเนื่องจากเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อโอกาสในการเลือกตั้งในปีหน้า แต่เขาอาจพิจารณาการตกต่ำทางเศรษฐกิจผิดพลาดไป ประการที่สามที่ควรดูคืออัตราผลตอบแทนหุ้นกู้ขององค์กรเอกชนต่างๆ ในอเมริกา ต้นทุนทางการเงินยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก แต่นักลงทุนต้องการผลตอบแทนที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ต้องถือตราสารหนี้ของบริษัทเอกชนที่มีความเสี่ยงมากกว่า หากความวิตกกังวลที่เพิ่มขึ้น บริษัทต่างๆ ก็ต้องมีต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจนำไปสู่การลดการเงินเดือนพนักงานรวมถึงเพิ่มการลงทุนเพื่อชำระดอกเบี้ย ภาวะถดถอยก็จะส่งผล มันเป็นความคิดที่แปลกที่การคลายความวิตกกังวลอย่างฉับพลันในวันนี้อาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของราคาอย่างรุนแรง กล่าวคือ การเพิ่มขึ้นของอัตราผลตอบแทนหุ้นกู้การตกต่ำของราคาหุ้นที่สูงเกินและวัฏจักรขาขึ้นที่พลิกกลับ ในที่สุดอาจมีความอุดมสมบูรณ์มากเกินไป แต่ตอนนี้ ใครที่เป็นห่วงเรื่องนั้น? (ข้อมูลจาก The Economist ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2562)

แม้การส่งออกข้าวสาลีของรัสเซียจะลดลงในช่วงครึ่งแรกของปี แต่การส่งออกในเดือนสิงหาคมที่ปริมาณมากถึง 4.9 ล้านตันซึ่งเป็นสถิติรายเดือนที่สูงที่สุด แม้ว่าผลผลิตจะลดลงเล็กน้อย แต่คุณภาพของพืชผลดีขึ้นในช่วงสองปีที่ผ่านมา จึงเป็นเครื่องบ่งชี้ว่าปริมาณการส่งออกที่มากในเดือนสิงหาคมและเดือนกันยายนจะยังคงดำเนินต่อไปในไตรมาสสี่ การส่งออกข้าวสาลีระยะทางสั้นนั้นส่วนใหญ่เป็นการขนส่งไปยังตุรกีและอียิปต์รวมถึงจุดหมายปลายทางในแอฟริกา โดยใช้เรือขนาดแสนดีไซส์และซูเปอร์ราแมกซ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนตลาดของเรือเหล่านั้น ในช่วงสองเดือนที่ผ่านมา ขณะนี้รัสเซียเป็นผู้ส่งออกข้าวสาลีรายใหญ่ที่สุดของโลก เนื่องจากความแห้งแล้งที่ยาวนานของออสเตรเลีย การส่งออกข้าวสาลีเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าได้ลดลง 3.5 ล้านตันเป็น 6.6 ล้านตัน ในขณะที่อาร์เจนตินาและยูเครนมีการส่งออกข้าวสาลีอยู่ที่ 6.3 ล้านตัน โดยลดลงจากเมื่อปีที่แล้ว การขนส่งข้าวสาลีทางทะเลโดยรวมลดลง 13 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยมีปริมาณ 85 ล้านตัน ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2562 (ข้อมูลจาก Howe Robinson ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2562)

รัฐมนตรีคลังและนายธนาคารกลางจากทั่วโลกได้เสนอวิธีการกระตุ้นเศรษฐกิจโลกที่ซบเซา แต่มีความเห็นไม่ตรงกันในแง่วิธีการ การชะลอตัวทางเศรษฐกิจโลกนั้นเกิดขึ้นถึงเกือบร้อยละ 90 ของเศรษฐกิจโลกทำให้มีการพูดคุยเกี่ยวกับประเด็นสำคัญนี้ในการประชุมของกองทุนการเงินระหว่างประเทศและการประชุมประจำปีของธนาคารโลกในวอชิงตัน ประเด็นความเสี่ยงที่ทวีความรุนแรงเช่นความขัดแย้งทางการค้าเป็นหัวข้อสำคัญของการอภิปราย คำเตือนนั้นดังและชัดเจน Tharman Shanmugaratnam รัฐมนตรีอาวุโสในรัฐบาลสิงคโปร์เตือนถึง “ความไม่แน่นอนที่เห็นได้ชัด” และเตือนถึงการที่ผู้กำหนดนโยบายของประเทศไม่ควรยอมรับความร้ายแรงของปัญหาที่เผชิญอยู่ Ray Dalio ผู้ก่อตั้งกองทุนป้องกันความเสี่ยงของมหาเศรษฐีกล่าวว่า เศรษฐกิจกำลังถดถอยอย่างมาก จากการที่ธนาคารกลางต่างๆ แทบไม่เหลือเครื่องมือใดๆ ที่จะจัดการกับปัญหา IMF กล่าวว่าจึงมีโอกาสน้อยที่นโยบายจะผิดพลาด (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 20 ตุลาคม 2562)

คาดว่าอิหร่านจะนำเข้าข้าวสาลี 4 - 6 ล้านตันในปีหน้า เนื่องจากน้ำท่วมล้นและน้ำฝนไม่เพียงพอ ซึ่งจะทำให้ปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก ขณะที่อิหร่านนำเข้าเพียง 360 ตันในปี 2561 เป็นเวลาหลายปีที่อิหร่านจำกัดปริมาณการนำเข้าข้าวสาลีเพื่อสนับสนุนเกษตรกรในท้องถิ่นและสนับสนุนการผลิตในประเทศ อย่างไรก็ตาม ภัยพิบัติทางธรรมชาติทำให้อิหร่านต้องยกเลิกการจำกัดปริมาณการนำเข้าข้าวสาลี ในทำนองเดียวกัน คาดว่าอิหร่านจะต้องเพิ่มการนำเข้าข้าวบาร์เลย์และข้าวโพดเป็น 3 ล้านตัน และ 7 ล้านตัน ตามลำดับ เพื่อรองรับความต้องการภายในประเทศ คาดว่าภูมิภาคทะเลดำ (รัสเซียและคาซัคสถาน) จะได้รับประโยชน์จากการที่อิหร่านมีผลผลิตไม่เพียงพอ (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2562)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ