



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหาร ต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสี่ ปี 2563

ผลประกอบการของบริษัท พีทีเอส ซีพีปิง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งตรวจสอบแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีทีเอส ซีพีปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครั้งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสี่อยู่ที่ 10,022 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 8,332 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โปรดดูหัวข้อ "การแบ่งส่วนตลาด" ด้านล่างซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,067 เหรียญสหรัฐ ซึ่งตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 4,705 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 4,650 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ แต่ต่ำกว่าตัวเลขในปีที่แล้วที่ 4,778 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่ อยู่ที่จำนวน 13.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 36.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสี่จำนวน 0.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.02 บาทต่อหุ้น ไตรมาสนี้เป็นไตรมาสแรกของปี 2563 ที่บริษัทฯ มีผลกำไร สำหรับปี 2563 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 40.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยขาดทุนต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.83 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 4 ปี 2562	ไตรมาส 4 ปี 2563
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	24,937	20,500	24,937	20,500
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,622	8,332	10,628	10,022
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์)	9,002	8,214	9,132	10,033
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	9,961	7,477	12,121	10,211
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	10,712	9,575	12,502	9,782

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 4 ปี 2562	ไตรมาส 4 ปี 2563
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,778	4,705	4,788	5,067
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	44.49	36.25	13.30	13.79
กำไร(ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(7.07)	(13.24)	0.94	2.10
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(7.25)	(40.80)	0.87	0.90
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	(0.14)	(0.27)	0.02	0.04
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	(0.15)	(0.83)	0.02	0.02

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิรวม 1,294.86 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 228.49 ล้านบาทสำหรับปี 2562 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของปี 2563 ลดลงประมาณร้อยละ 12 จากปี 2562 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจาก 9,622 เหรียญสหรัฐในปี 2562 เป็น 8,332 เหรียญสหรัฐในปี 2563 อัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่ำกว่าปีก่อนเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม ปี 2563 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 36 ลำ
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 4,778 เหรียญสหรัฐในปี 2562 เป็น 4,705 เหรียญสหรัฐในปี 2563 สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายลูกเรือและค่าใช้จ่ายพัสดุภัณฑ์อื่น ๆ ลดลง
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2563 ลดลงจำนวน 210.27 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน
4. ขาดทุนเป็นเงิน 868.72 ล้านบาทจากการทำสัญญาประกันข้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ Sainty ในช่วงไตรมาสสองปี 2563
5. กำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 11.99 ล้านบาทจากการปิดสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงินและตราสารอนุพันธ์อื่น ๆ
6. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2563 ลดลง 106.15 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง LIBOR ที่ลดลงและการลดลงของหนี้คงเหลือ

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสี่ปี 2563) : ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 619 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,142 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,033 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 9.95 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 977 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,749 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัตรามาแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,009 เหรียญสหรัฐ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 6.88 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 16:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสี่ ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามในวันที่ 18 พฤศจิกายน 2563 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์จำนวนทั้งสิ้น 115 ราย ผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 100 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 35 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 250 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2564 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 15 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 137.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,190	1,992	1,825	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	17	15	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,577	14,062	14,550	14,550	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	29.7	28.0	26.6	26.6	26.6

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การรีไซเคิลเรือ ดำเนินไปได้ด้วยดีด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 15.1 ล้านเดทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) ในระหว่างปี 2563 (แม้ว่าในอนาคตปีใดจะมีการปิดเมืองในช่วงสัปดาห์ที่สามของเดือนมิถุนายนจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม) รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 8.23 ล้านเดทเวทตันในปี 2562 อายุของกองเรือโลก ณ สิ้นปี 2563 มีปริมาณ 56.2 ล้านเดทเวทตัน (ปริมาณ 31.71 ล้านเดทเวทตันของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่าย

สินค้าบนเรือ และปริมาณ 24.48 ล้านตันเวทตันของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือ ร้อยละ 6.2 (ร้อยละ 9.85 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และร้อยละ 4.18 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการตั้งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำกว่าร้อยละ 6.07 (ปริมาณการตั้งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2566 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นปี 2563) ทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น โดยคาดว่ากรณีไซเคิลเรือจะมีปริมาณมากขึ้นในช่วงปี 2564 - ปี 2565 เนื่องจากมีเรือที่อายุมากกว่า 20 ปีจำนวนมากในกองเรือโลก สถานการณ์ของตลาดค่าระวางเรือ ความกดดันทางกฎเกณฑ์ในด้านระบบจัดการน้ำถ่วงเรือและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษสำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และความกดดันด้านกฎเกณฑ์อื่น ๆ ที่ส่งผลให้ต้องรีไซเคิลเรือเหล่านี้ก่อนเวลา

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โปรดดูวิดีโอที่น่าสนใจ [beautiful video by BIMCO & ITN](#) ซึ่งเกี่ยวกับบทบาทของเรือและคนประจำเรือ 1.7 ล้านคนที่ทำหน้าที่บนเรือเหล่านี้
- ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกยังคงเผชิญปัญหาเรื่องความไม่สมดุลกันระหว่างภาคอุปสงค์และภาคอุปทาน โปรดดูส่วนถัดไปสำหรับคำอธิบายโดยละเอียดในเรื่องนี้
- ปี 2563 แบ่งได้เป็นสองช่วง ช่วงครึ่งแรกของปีเกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด -19 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกส่งผลให้อุปสงค์ลดลงและภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกข่าแย่มาก ๆ กับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ในปี 2472 เหล่าผู้เชี่ยวชาญได้ออกมาบอกว่าตลาดสินค้าแห่งแรกของโลกถูกทำลายโดยสิ้นเชิง แต่ในขณะเดียวกัน จีนและแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐที่ประกาศเมื่อเดือนพฤษภาคมทำให้ตลาดสินค้าแห่งแรกของโลกและอุปสงค์กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง!
- ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI อยู่ที่ 685 จุดในครึ่งปีแรก และ 1,444 จุดในครึ่งปีหลัง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 110) โดยเริ่มต้นปีอยู่ที่ 976 จุดและ ณ สิ้นปีในวันที่ 24 ธันวาคม 2563 อยู่ที่ 1,366 จุด (เพิ่มขึ้นร้อยละ 40)
- เพื่อเป็นการเน้นย้ำถึงสถานการณ์ข้างต้น ในครึ่งแรกของปีอัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 7,186 เหรียญสหรัฐและ ในครึ่งหลังของปีเฉลี่ยอยู่ที่ 18,913 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163!) อัตราค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 11,976 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 มกราคมและลดลงเป็นระดับต่ำที่ 1,992 เหรียญสหรัฐในวันที่ 14 พฤษภาคม จากนั้นเพิ่มขึ้นสูงไปเป็น 34,896 เหรียญสหรัฐในวันที่ 6 ตุลาคมและสิ้นสุดปีที่ 16,633 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม ในขณะที่อัตราค่าบริการของเรือสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.73 ในระหว่างปี 2563!
- จีนนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลในสัดส่วนร้อยละ 19.9 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 และจากออสเตรเลียในสัดส่วนร้อยละ 62.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในปี 2563
- ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลลดลงร้อยละ 1.2 ในขณะที่ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากการที่ปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ไกลกว่าถูกแทนที่ด้วยปริมาณการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ใกล้กว่า ปัจจุบันนี้ได้ส่งผลกระทบต่อกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์ในช่วงครึ่งปีแรก

- เครื่องจักรจับเขม่าควันได้ถูกติดตั้งบนเรือกว่า 3,000 ลำ ซึ่ง “สิ้นเปลือง” กว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐหรือมากกว่านั้น ซึ่งเงินเหล่านี้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจริง ๆ เช่น การลดปริมาณก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ ได้มากกว่านี้
- การเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์ซึ่งประเมินโดย Clarksons Research ที่ลดลงร้อยละ 2.19 และโดยนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในช่วงปี 2563
- การส่งออกข้าวของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.9 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 14.4 ล้านตันในปี 2563
- จำนวนสุกรของจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการกำจัดโรคไข้หวัดหมูแอฟริกันทำให้ต้องมีการนำเข้าถั่วเหลืองและข้าวโพดปริมาณมาก
- ผู้บริโภคชาวอเมริกันชำระหนี้จำนวนมากในช่วง โควิด-19 เมื่อเทียบกับช่วงวิกฤติการเงินโลก ดังนั้นอาจมีการใช้จ่ายจำนวนมากเมื่อมีการฉีดวัคซีนอย่างแพร่หลาย การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของตัวเลข GDP ของสหรัฐอเมริกา!
- เจ้าหน้าที่ธนาคารกลางสหรัฐคาดการณ์ว่าปี 2564 จะ "น่าประทับใจ!"
- ท่าเรือ LA รายงานการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 ในเดือนตุลาคม 2563 เมื่อเทียบกับเดือนตุลาคม 2562 ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 114 ปี!
- การนำเข้าและส่งออกของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 และร้อยละ 9.9 ในเดือนกันยายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนกันยายน 2562
- การส่งออกของจีนไปยังสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 46 ในเดือนพฤศจิกายน 2563 เมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2562
- สหรัฐฯส่งออกถั่วเหลืองในปริมาณ 27.3 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- สหรัฐฯส่งออกข้าวสาลีในปริมาณ 1.9 ล้านตันไปยังจีนในปี 2563
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 8.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 11.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 49 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,170 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 304.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 100.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,053 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 53.7 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 16.5 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- จีนนำเข้าเหล็กในปริมาณ 20.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 ในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 51.9 จุดในปี 2563 เนื่องจากมาตรการกระตุ้นต่าง ๆ ของรัฐบาลจีน
- การเติบโตของ GDP ในปี 2563 ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 2.3 ซึ่งเป็นเศรษฐกิจหลักเพียงแห่งเดียวที่เติบโตในปี 2563 รัฐบาลจีนได้กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพิ่มความต้องการสินค้าแห่งเทกอง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP ของจีนจะเติบโตร้อยละ 8.1 ในปี 2564
- สหภาพยุโรปเห็นชอบมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเนื่องจากโควิด -19 มูลค่า 2.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!

- รัฐบาลและธนาคารกลางของประเทศต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลังมากกว่า 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐซึ่งน่าจะส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 - ปี 2565
- ปรากฏการณ์ลานีญา (La Nina) ได้เกิดขึ้นและอาจนำไปสู่การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในครึ่งแรกของปี 2564
- GDP ของสหราชอาณาจักรลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 11.4 ในปี 2563
- GDP ของญี่ปุ่นหดตัวร้อยละ 5.4 ในปี 2563
- GDP ของอินเดียหดตัวร้อยละ 12.2 ในปี 2563
- GDP ของสิงคโปร์หดตัวร้อยละ 6.7 ในปี 2563
- ในเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP โลกในปี 2563 ลดลงร้อยละ 3.5 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2564 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ในปี 2565 การคาดการณ์ล่าสุดของ IMF ในเดือนมกราคมสำหรับอัตราการเติบโตของ GDP ปี 2564 มีดังนี้ ประเทศออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 ประเทศฝรั่งเศสเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ประเทศเยอรมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.5 ประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ประเทศอิตาลีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศเนเธอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ประเทศซาอุดีอาระเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ประเทศเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ประเทศสเปนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ประเทศอังกฤษเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 และประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 ทั้งนี้ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงสำหรับการคาดการณ์ GDP ในปี 2564 สำหรับ ประเทศเคนยาเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศกรีซเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ประเทศนิวซีแลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 ประเทศนอร์เวย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศสวีเดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ประเทศไต้หวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 และประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากการรายงานครั้งล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2563
- โควิด -19 ยังคงเป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศและต่อเศรษฐกิจโลก หากภัยคุกคามนี้ค่อย ๆ ลดลงไปภายในครึ่งแรกของปี 2564 ซึ่งดูเหมือนจะมีความเป็นไปได้ที่ชัดเจนเนื่องจากมีวัคซีนมากกว่าสามชนิดที่พัฒนาเป็นผลสำเร็จก่อนสิ้นปี 2563 หากเป็นเช่นนั้นการขนส่งจะกลับสู่ภาวะปกติภายในครึ่งหลังของปี 2564
- ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่งในปี 2563 เราหวังว่าตลาดตราสารหนี้ / ตราสารทุนจะเปิดอีกครั้งในช่วงปี 2564 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตอนที่เราเริ่มวัคซีนพร้อมใช้งานแล้ว
- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเป็นสนธิสัญญาการค้าเสรีที่ลงนามในเดือนพฤศจิกายน โดย 15 ประเทศเศรษฐกิจหลัก (ซึ่งมี GDP รวมทั้งสิ้น 26 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ซึ่งรวมถึงจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์และ 10 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะกระตุ้นการค้าในภูมิภาคและลดความเสี่ยงจากการต่อต้านโลกาภิวัตน์
- ประธานาธิบดี โจ ไบเดน ของสหรัฐอเมริกาได้ให้คำมั่นว่าจะใช้จ่ายเงิน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการสร้างถนน สะพาน และจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า
- ในที่สุด Brexit ก็เสร็จสิ้น ซึ่งถือได้ว่าปัจจัยความไม่แน่นอนนี้ที่อาจส่งผลกระทบต่อตลาดได้หมดไป!
- สนธิสัญญา EU-China ได้ลงนามในเดือนพฤศจิกายนเพื่อให้สหภาพยุโรปสามารถเข้าถึงการลงทุนในจีนได้

- อัตราการสั่งซื้อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปัจจุบัน (ณ สิ้นปี 2563) อยู่ที่ร้อยละ 6.07 (ปริมาณร้อยละ 4.39 เป็นกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และปริมาณร้อยละ 6.99 เป็นกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือคิดเป็นปริมาณรายไตรมาสต่ำสุดในรอบกว่า 20 ปี!
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดเวทตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเดเวทตัน) มากกว่าปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ (13.87 ล้านเดเวทตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น คชช. BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- การรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 8.23 ล้านเดเวทตันในปี 2562 เป็น 15.1 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) ในปี 2563 แม้ว่าการปิดเมืองอันเนื่องมาจาก โควิด-19 จะทำให้การรีไซเคิลหยุดชะงักอยู่หนึ่งไตรมาส
- โควิด-19 ทำให้เกิดการล่าช้าในการขนส่งจากความแออัด การเปลี่ยนเส้นทางเพื่อผลัดเปลี่ยนลูกเรือเป็นการเพิ่มระยะทางในแง่ต้นทุนและค่าเช่าเนื่องจากการกักกันเรือเป็นเวลา 14 วันส่งผลให้อุปทานของเรือทุกกลุ่มลดลง
- เจ้าของเรือยังคงลดความเร็วในการแล่นเรือลงเพื่อช่วยลดภาคอุปทาน
- การที่บริษัทฯ อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับต่ำที่เพียงร้อยละ 0.84 ในปี 2564
- ณ สิ้นปี 2563 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 56.2 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบัน (31.71 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 9.85 และ 24.48 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หรือร้อยละ 4.18) ซึ่งเรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากจะต้องมีการลงทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) ที่ราคาสูง และอาจต้องเผชิญกับกฎเกณฑ์อื่น ๆ หลังปี 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้
- การเติบโตสุทธิของอุปทานในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 3.84 มากกว่าปริมาณการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ต้นทุนที่ลดลงร้อยละ 2.19 ถึงเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 (ซึ่งความต่างเกิดจากการประมาณการของ Clarksons Research และ Analysts)¹ คาดว่า

¹ คำอธิบายของ Clarksons สำหรับการประมาณการที่แตกต่างกัน: เพื่อความชัดเจน โปรดทราบว่าผลการคาดการณ์การค้าสินค้าแห้งเทกองใน Shipping Intelligence Network (ข้อมูลจาก Dry Bulk Trade Outlook) จัดทำโดย Clarksons Research ซึ่งเป็นส่วนงานอิสระของ Clarksons Group ในขณะที่รายงานของนักวิเคราะห์ได้จัดทำโดยนักวิเคราะห์ด้านการขนส่งสินค้าแห้งเทกองภายในแผนกขายหน้าที่ Clarksons Platou แม้ว่าโดยส่วนใหญ่แล้วเราจะมีมุมมองที่สอดคล้องกันเกี่ยวกับตลาด แต่ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องแปลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปีที่มีความผันผวนอย่างมากเช่นปี 2563 ที่การคาดการณ์ของทั้งสองฝ่ายจะแตกต่างกันบางประการ โปรดคำนึงว่าการติดตามการค้าสินค้าแห้งเทกองทุกตันและเส้นทางการค้าที่แน่นอนนั้นเป็นไปได้ ดังนั้น การประมาณการการค้าในแง่ต้นทุนที่เผยแพร่โดย Clarksons Research หรือนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou จะแสดงค่าประมาณโดยขึ้นอยู่กับทางเลือกเส้นทางการค้าและสมมติฐานและวิธีการที่ใช้ในการคำนวณอาจไม่เหมือนกัน อย่างไรก็ตาม การประมาณการทั้งสองแบบแสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งในแง่ต้นทุนที่มากขึ้นอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับประมาณการอัตราการเติบโตของการซื้อขายสินค้าแห้งเทกองในหน่วยตันในปีที่แล้ว ขณะนี้เรากำลังดำเนินการเกี่ยวกับ DBTO ฉบับเดือนมกราคม ซึ่งเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่มีข้อมูลทั้งปีออกมาสำหรับเส้นทางการค้าบางส่วน ซึ่งอาจนำไปสู่การปรับเพิ่มรายงานการค้าของเรา

อัตรานี้จะกลับกันในปี 2564 และ ปี 2565 โดยคาดการณ์ว่าอุปสงค์ในแง่ต้นทุนจะไม่สูงมากว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิในแต่ละปีของทั้งสองปีนี้

- อีกวิธีหนึ่งในการมองแนวโน้มในอนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณเรือที่สั่งต่อใหม่ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 55.06 ล้านเดทเวทตัน (จนถึงสิ้นปี 2566) ว่าคิดเป็นปริมาณร้อยละ (ร้อยละ 6.07) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2563 และพิจารณาว่าครั้งสุดท้ายที่มีตัวเลขต่ำเช่นนี้เกิดขึ้นเมื่อใด คำตอบคือในช่วงกลางทศวรรษหรือปี 2528 !
- ข้อมูลจาก Clarksons แสดงให้เห็นการเติบโตสุทธิของกองเรือที่ร้อยละ 3.84 ในปี 2563 (จากปริมาณ 873.43 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณ 906.99 ล้านเดทเวทตัน) มุมมองของบริษัทฯ ต่อการเติบโตของภาคอุปทานภายในสิ้นปี 2564 และปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 1.84 และร้อยละ 0.22 (จากปริมาณ 906.99 ล้านเดทเวทตัน เป็นปริมาณ 923.66 ล้านเดทเวทตันภายในสิ้นปี 2564 และจากนั้นเป็นปริมาณ 925.73 ล้านเดทเวทตันภายในสิ้นปี 2565) โดยคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือปริมาณ 16 ล้านเดทเวทตันต่อปี และมีอัตราการส่งมอบลำซ้ำที่ร้อยละ 15 ต่อปีในปี 2564 และปี 2565
- หากการคาดการณ์ของบริษัทฯ ที่คาดว่าภาคอุปทานจะเติบโตร้อยละ 1.84 เป็นไปตามคาด ปี 2564 ควรเป็นปีที่มีการเติบโตอย่างสมเหตุสมผลเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลก ที่ร้อยละ 5.5 ซึ่งได้คาดการณ์โดย IMF
- หากภาคอุปทานได้รับผลจากการที่เรือเก่าหลายลำต้องถูกรีไซเคิล การลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเจ้าของเรือที่เหลือที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และการต้องจอดเรือในอู่แห้งสำหรับเจ้าของเรือที่ต้องนำเรือเข้าตรวจเรือพิเศษขณะที่เรือมีอายุมากกว่า 20 ปี หากเป็นเช่นนี้ตลาดจะได้รับประโยชน์จากปริมาณเรือที่มีอยู่อย่างจำกัดในด้านอุปทาน

ครั้งนี้จะแตกต่างจากที่เคยเป็นมาจริงหรือไม่?

Signs Of A Recovery – This time *it is* different!

Capes TCE (Year)	2009*	2016**	2020**	2021 (as of 27 Jan)**
Start	\$8,997 (2 Jan)	\$4,811 (4 Jan)	\$11,976 (2 Jan)	\$16,656 (4 Jan)
Low	\$8,997 (2 Jan)	\$1,985 (17 Mar)	\$1,992 (14 May)	\$16,656 (4 Jan)
High	\$93,197 (3 Jun)	\$19,515 (17 Nov)	\$34,896 (6 Oct)	\$26,489 (13 Jan)
End	\$37,191 (24 Dec)	\$10,078 (23 Dec)	\$16,409 (23 Dec)	\$17,790 (27 Jan)
Demand (Billion Tonne-miles)	-3.36%	+2.10%	-2.19% to +0.5% ^A	+4.36% (+6.7% DNB)
Chinese Stimulus	USD 578 bn	-	USD 667 bn	-
Orderbook / Fleet ratio	+80.49%	+17.99%	+6.07%	-
Net Supply Growth	+9.23%	+2.40%	+3.84%	+1.7% (+1.5% DNB)

▪ **Recycling:** 2019 = 8.23 MDWT, 2020 = 15.10 MDWT (+83.5%).

▪ **Old Age Profile:** 20+ years of age end of 2020 = 56.23 MDWT / 6.20% of existing fleet.

Note: * 2009 basis the Baltic 172K Capesize Index (4 Routes),

** 2016, 2020 & 2021 basis the Baltic 180K Capesize Index (5 Routes)

^AClarksons explanation for the varying estimates: It is worth making clear that the dry bulk trade forecasts on Shipping Intelligence Network (derived from the Dry Bulk Trade Outlook) are produced by Clarksons Research, an independent part of the Clarksons Group, while the analysts report is produced by the dry cargo analysts within the broking department at Clarksons Platou. While we generally have a well aligned view of the markets, it is not uncommon – particularly in such a dramatic and volatile year as 2020 – for our forecasts to show some differences. It is worth pointing out that tracking every single tonne of dry bulk trade, and its exact trade route, is not possible, and so any tonne-mile trade estimate published by either Clarksons Research or the Clarksons Platou analysts represent estimates based on a selection of trade flows and assumptions, and the methodology used may not be the same. Both estimates do however show a clear tonne-mile 'bonus' compared to the estimated growth rate of dry bulk trade in tons last year. We are also currently working on the January edition of the DBTO – the first since full-year data became available for some trade flows, which may well lead to some upwards revisions to our trade position for full year 2020. It will likely also be a few months until complete full year 2020 data is available for all countries and commodities, so there may well be further small changes to estimates published from both ourselves and the dry cargo analysts.



Precious Shipping PCL

Source: Clarksons

12

เพื่อให้เข้าใจการนำเสนอภาพด้านบนได้ดีขึ้น โปรดอ่านคำอธิบายดังต่อไปนี้:

- บริษัทฯ ได้เลือกปี 2552 (ปีที่ถัดจากการเกิดเหตุการณ์วิกฤตการเงินโลก), ปี 2559 (ปีที่แย่ที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับธุรกิจขนส่งทางทะเล) และ ปี 2563 (ปีที่เกิดเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายครั้งสำคัญ กล่าวคือ โควิด -19) เพื่อนำเสนอภาพด้านบน
- ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือในปี 2552 มีมากถึงร้อยละ 81 และตัวเลขนี้อธิบายว่าเพราะเหตุใดอุตสาหกรรมจึงอยู่ในภาวะถดถอยเป็นเวลา 12 ปีหลังจากนั้น (ปี 2552 ถึง ปี 2563) เพียงแค่พยายามรองรับอุปทานส่วนเกินนี้
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้เหล็กมูลค่า 578 พันล้านเหรียญสหรัฐทันทีหลังจากวิกฤตการเงินโลก ส่งผลให้ดัชนี BDI พุ่งตัวจาก 663 จุดในวันที่ 5 ธันวาคม 2551 สู่ระดับสูงที่ 4,291 จุดในวันที่ 3 มิถุนายน 2552 และแตะจุดสูงสุดที่ 4,661 จุดในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2552
- ปี 2559 เป็นปีที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ (ร้อยละ 2.4 เทียบกับร้อยละ 2.1) ในขณะที่ยังคงคืนร่นกับอุปทานส่วนเกินที่เกิดขึ้นหลังจากวิกฤตการเงินโลก ในปี 2559 ยังมีสัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือสูงถึงร้อยละ 18 และไม่ได้รับประโยชน์จากแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจใด ๆ ของรัฐบาลจีน ทำให้เป็นปีที่แย่ที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

- ในปี 2563 อุปสงค์ลดลงในครั้งแรกของปีแต่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในครึ่งหลังของปี สำหรับตัวเลขการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งต้นไมล์ในปีนี้อยู่ระหว่างติร้อยละ 2.19 (ข้อมูลจากการวิจัยของ Clarksons) ถึงบวกร้อยละ 0.50 (ข้อมูลจากนักวิเคราะห์ของ Clarksons Platou) อัตราค่าเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาของเรือขนาดเคปไซส์เปลี่ยนแปลงจากค่าเฉลี่ยที่ 7,186 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี เป็นค่าเฉลี่ยที่ 18,913 เหรียญสหรัฐในครึ่งหลังของปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 163) แม้กองเรือขนาดเคปไซส์จะเติบโตร้อยละ 3.16 ในระหว่างปี สิ่งนี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความสมดุลของอุปทานและ อุปสงค์
- ทำไมปี 2564 ถึงแตกต่าง? สัดส่วนปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือ (ร้อยละ 6.07) อยู่ในจุดต่ำสุดในรอบ 20 ปีหรือนานกว่านั้น ซึ่งหมายความว่าแม้ว่าจะมีการปลดระวางเรือในปริมาณน้อย แต่อุปทานเรือใหม่ก็มีไม่มาก ซึ่งส่งผลให้เจ้าของเรือต่าง ๆ สามารถทำเงินได้ในช่วงไม่กี่ปีข้างหน้าเนื่องจากคาดว่าอุปสงค์จะยังคงขยายตัวต่อไป
- มีปริมาณการส่งมอบเรือในแ่งเคเวตตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.66 ล้านเคเวตตัน) มากกว่าปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ (13.87 ล้านเคเวตตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560
- เรือที่มีอายุเกิน 20 ปีคิดเป็นร้อยละ 6.2 ของกองเรือในปัจจุบันซึ่งสูงกว่าสัดส่วนระหว่างปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณกองเรือที่ร้อยละ 6.07 ณ สิ้นปี 2563
- คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2563 ถูกจำกัดเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยยาวนานถึง 12 ปี ธนาคารไม่ปล่อยเงินกู้แก่เจ้าของเรือ ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่ง เรือขนาดอัลตราแมกซ์อายุ 5 ปีขายในราคา 16 - 18 ล้านดอลลาร์เมื่อเทียบกับเรือขนาดอัลตราแมกซ์สั่งต่อใหม่ขายอยู่ที่ราคา 26 - 27 ล้านดอลลาร์ แทบจะไม่ต้องคิดเลยว่าควรซื้อเรือมือสองมากกว่า และความไม่แน่นอนอย่างมากเกี่ยวกับกฎระเบียบใหม่เกี่ยวกับก๊าซเรือนกระจกที่ทำให้คำสั่งต่อเรือใหม่มีจำนวนลดลง
- อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปีที่ 16,656 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคมและเพิ่มสูงถึง 26,489 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 มกราคม และปิดที่ 15,675 เหรียญสหรัฐในวันที่ 29 มกราคม 2564 ซึ่งเป็นอัตราค่าระวางในเดือนมกราคมที่สูงที่สุดในรอบกว่าทศวรรษ เรากล้าพูดใหม่ว่าช่วงเวลาที่ดีกำลังจะมาถึง?
- ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในปี 2593 จะอยู่ที่ 3.5 เท่าของปริมาณการขนส่งในปี 2551 โดยต้องใช้เรือเพิ่มขึ้น 3.5 เท่า แต่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกกฎเกณฑ์ว่าก๊าซเรือนกระจกจะต้องลดร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2551!
- เรือที่สร้างด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในหลังจากปี 2568 จะมีอายุการใช้งานลดลงเหลือเพียง 10 ปีถึง 15 ปีก่อนที่จะถูกแทนที่ด้วยเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์เพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับในอนาคต
- กฎระเบียบใหม่ภายใต้การกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ อาจบังคับให้เจ้าของเรือที่มีเรืออายุ 20 ปีซึ่งเป็นเรือที่ใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงต้องปลดระวางเรือเหล่านั้นซึ่งจะทำให้ภาคอุปทานมีการลดลงมากขึ้นหลังปี 2566
- จีนออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐในปลายเดือนพฤษภาคม 2563 ซึ่งมากกว่าที่เคยออกหลังวิกฤตการเงินโลกเกือบร้อยละ 16 เพื่อต่อสู้กับโควิด -19 ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อตลาดสินค้าแห่งทองในปี 2564 และหลังจากนั้น

- รัฐบาลและธนาคารกลางต่าง ๆ เร่งกระตุ้นเศรษฐกิจและการคลัง 17.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐซึ่งน่าจะส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 / ปี 2565
- ปี 2564 มีอัตราการเติบโตของอุปสงค์ที่ร้อยละ 4.36 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 6.7 (ข้อมูลจาก DNB Markets) เทียบกับอัตราการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 1.7 (ข้อมูลจาก Clarksons) ถึงร้อยละ 1.5 (ข้อมูลจาก DNB Markets) ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการเช่าเหมาลำเป็นเวลาที่มีอัตราที่แข็งแกร่งและปี 2564 จะเป็นจุดเริ่มต้นของรายได้ที่แข็งแกร่งสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

การค้าถ่านหินจะมีการเติบโตอย่าง “แข็งแกร่ง” ในปี 2564 ซึ่งหลายประเทศโดยเฉพาะประเทศในทวีปเอเชียจะนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้น แม้แต่สหภาพยุโรปก็คาดการณ์ว่าจะมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นเป็น 87 ล้านตันจาก 71 ล้านตันในปีนี้ การนำเข้าถ่านหินเทอร์มอลสำหรับการผลิตกระแสไฟฟ้าคาดว่าจะฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 5 เป็น 991 ล้านตันตามการประมาณการของ Drewry ซึ่งเทียบกับปริมาณการนำเข้าที่ลดลงร้อยละ 10 ในปีนี้ที่ปริมาณ 943 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินโค้กสำหรับการผลิตเหล็กจะฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 6 เป็นปริมาณ 275 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปี 2563 ที่ลดลงร้อยละ 14 เป็นปริมาณ 259 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Lloyd’s List วันที่ 13 พฤศจิกายน 2563)

เงินฝากออมทรัพย์ในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นเป็น 15.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นจากตัวเลขก่อนการระบาดที่ 13.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ สิ่งที่ทำให้สับสนที่สุดคือมีจำนวนเงินฝากเพิ่มขึ้นแม้ว่าดอกเบี้ยที่ธนาคารให้สำหรับเงินฝากจะลดลงจนเกือบเป็นศูนย์? (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 13 พฤศจิกายน 2563)

นักวิเคราะห์กล่าวว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลและท่าเรือจะได้รับประโยชน์จากความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership - RCEP) ซึ่งเป็นสนธิสัญญาการค้าเสรีที่ลงนามโดย 15 ประเทศเศรษฐกิจหลักในเอเชียแปซิฟิก โดยคาดว่ากลุ่มการค้า (ประกอบด้วยจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และ 10 ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้) จะกระตุ้นการค้าในภูมิภาคในระยะยาวและลดความเสี่ยงจากการต่อต้านโลกาภิวัตน์ (ข้อมูลจาก Lloyd’s List วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563)

อุปทานอยู่ในระดับต่ำเป็นประวัติการณ์เนื่องจากอุปสงค์หยุดชะงักและอนาคตของเทคโนโลยีเครื่องยนต์เรือที่ยังคลุมเครือ ในขณะที่อุปสงค์สำหรับสินค้าแห่งเทกองมีแนวโน้มที่ดีเนื่องจากมีการเติบโตในแง่ต้นทุนโดยได้รับแรงหนุนจากโครงการกระตุ้นโครงสร้างพื้นฐานทั่วโลก ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงในอนาคตได้ลดปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ ข่าวกการฉีดวัคซีนเพื่อควบคุมไวรัสจะช่วยสนับสนุนการฟื้นตัวของตลาดในปี 2564 และปี 2565 (ข้อมูลจาก Lloyd’s List วันที่ 18 พฤศจิกายน 2563)

นักวิเคราะห์คาดว่าความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) จะมีส่วนสนับสนุนเศรษฐกิจโลกมูลค่า 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2573 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 19 พฤศจิกายน 2563)

การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศถือเป็นหัวใจสำคัญของเศรษฐกิจโลกถือเป็นสัดส่วนการขนส่งถึงร้อยละ 90 ของปริมาณการค้าทั่วโลก การขนส่งดังกล่าวต้องใช้น้ำมัน 4 ล้านบาร์เรลต่อวันสำหรับการขนส่งสินค้าสำคัญเหล่านี้ มูลค่าของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้นมีมูลค่าเกือบ 7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐต่อปีซึ่งมากกว่า GDP ทั้งหมดของญี่ปุ่น (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 21 พฤศจิกายน 2563)

ในประเทศบราซิลฝนที่ตกหนักเริ่มจำกัดการขนส่งของสินค้าไปยังท่าเรือ ส่งผลให้การขนส่งในบางภูมิภาคมีปริมาณลดลง ปริมาณการขนส่งของออสเตรเลียลดลงตามอุปสงค์ที่ลดลงตามฤดูกาลจากจีน วิศวกรขนถ่ายสินค้าของเรือขนาดเคปไซส์ของจีนเริ่มเพิ่มขึ้นอีกครั้งโดยแตะระดับ 10.3 ล้านตันต่อวันในสัปดาห์นี้ นับเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม และสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีในอดีตถึงร้อยละ 55 ปริมาณเคปไซส์ทั้งหมดของเรือที่รอการขนถ่ายสินค้ามีประมาณร้อยละ 2.8 ของปริมาณเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมด ความแออัดต่ำกว่าระดับสูงสุดที่ 16.3 ล้านตันต่อวันในเดือนสิงหาคมถึงร้อยละ 37 การห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการของจีนเมื่อเร็ว ๆ นี้กำลังส่งผลให้เรือขนาดเคปไซส์จำนวนมากไม่สามารถขนถ่ายสินค้าได้ แต่การทดสอบ Covid-19 ที่เข้มงวดขึ้นก็ส่งผลให้เรือชะลอตัวเช่นกัน (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 24 พฤศจิกายน 2563)

ราคาทองแดง อลูมิเนียม แร่เหล็ก สังกะสี และวัตถุดิบอื่น ๆ ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งแสดงว่านักลงทุนต่าง ๆ เห็นว่าเศรษฐกิจโลกจะกลับมาแข็งแกร่งในปี 2564 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 7 ธันวาคม 2563)

จากข้อมูลของ USDA การส่งออกถั่วเหลืองไปยังประเทศจีนในปีการตลาดตั้งแต่เดือนกันยายนถึงต้นเดือนธันวาคมปริมาณรวม 21.6 ล้านตัน โดยมีเพียง 8.2 ล้านตันที่ส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ของโลก เปรียบเทียบกับปริมาณ 7.5 ล้านตันและ 10 ล้านตันตามลำดับในช่วงเวลาเดียวกันของไตรมาสสี่ปี 2562 ปริมาณการขนส่งมักจะลดลงในไตรมาสแรก แต่ข้อมูลอย่างเป็นทางการแสดงให้เห็นว่ามีปริมาณการขายถั่วเหลืองสูงถึง 8.7 ล้านตันไปยังประเทศจีนและเพิ่มขึ้นอีก 14.4 ล้านตันได้ขายไปยังประเทศอื่น ๆ ของโลก เปรียบเทียบกับยอดขายในอดีต ณ เวลาเดียวกันนี้เมื่อปีที่แล้วซึ่งมีเพียง 2.4 ล้านตัน (ไปยังจีน) และ 7.2 ล้านตัน (ไปยังประเทศอื่น ๆ ของโลก) USDA คาดการณ์ยอดขายสำหรับปีการตลาดปี 2563 / ปี 2564 อยู่ที่ประมาณ 53 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Howe Robinson วันที่ 18 ธันวาคม 2563)

การค้าทางทะเลลดลงร้อยละ 2.1 แต่อุปสงค์ในแง่ดีไม่ลดลงเพิ่มขึ้น แม้ว่าเป็นไปอย่างช้า ๆ ที่ร้อยละ 0.5 เนื่องจากสินค้าที่ปกติมีไว้สำหรับตลาดแอดแลนติกได้ถูกเปลี่ยนเส้นทางมาส่งไปยังจีน (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 21 ธันวาคม 2563)

การเติบโตของกองเรือในระดับต่ำเป็นปัจจัยหลักที่อยู่เบื้องหลังความเชื่อมั่นว่าตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะขยายตัวอย่างมาก ความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์แห่งเทกองเติบโตประมาณร้อยละ 4 ถึงร้อยละ 5 ในปี 2564 เทียบกับการเติบโตของกองเรือที่ประมาณร้อยละ 2 ทำให้มองในแง่ดีว่าอัตราค่าระวางจะเพิ่มขึ้นหลังจากการชะลอตัวที่เริ่มต้นในปี 2559 จีนเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของการค้าสินค้าแห่งเทกองในปี 2563 โดยส่วนใหญ่เนื่องมาจากการใช้จ่ายในโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก ด้วยความคาดหวังว่าประเทศอื่น ๆ จะกลับมาเติบโตในปี 2564 โดยมีความหวังว่าอุปสงค์ที่ซ่อนเร้นอยู่จะกลับมา (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 23 ธันวาคม 2563)

Joe Biden ผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีของอเมริกาได้ให้คำมั่นว่าจะใช้เงิน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการสร้างถนน สะพาน และจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า โครงการสีเขียวคิดเป็นร้อยละ 30 ของกองทุนฟื้นฟูมูลค่า 750 พันล้านยูโรของสหภาพยุโรป (918 พันล้านเหรียญสหรัฐ) จีนได้สำรองเงินไว้ 10 ล้านล้านหยวน (1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) สำหรับโครงการใหม่ต่าง ๆ และรัฐบาลในละตินอเมริกาและเอเชียหลายแห่งมีแผนที่จะใช้เงินจำนวนมาก Global Infrastructure Hub ซึ่งเป็นหน่วยหนึ่งของ G20 คาดว่าโลกจะต้องใช้เงินลงทุน 82 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2583 (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 2 มกราคม 2564)

การใช้จ่ายและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนจะลดเน้นการส่งเสริมการใช้เหล็กในช่วงหลายปีข้างหน้าและความพยายามในการกระตุ้นเศรษฐกิจดังกล่าวจะถูกควบคุม แต่ความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศของจีนได้ส่งผลให้การผลิตเหล็กเตาหลอมซึ่งเป็นหนึ่งในแหล่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกได้ตกเป็นเป้า เมื่อเร็ว ๆ นี้ทางการจีนได้จัดประเภทผลิตภัณฑ์เหล็กบางรายการใหม่โดยอนุญาตให้นำเข้าเพื่อรีไซเคิลได้ สิ่งนี้อาจบ่งชี้ถึงบทบาทที่มากขึ้นของการผลิตเหล็กในเตาไฟฟ้าในปี 2564 และในอนาคต และความต้องการแร่เหล็กที่ลดลงแม้ว่าในปัจจุบันราคาเศษเหล็กจะสูง แต่อัตราค่าโอดีสำหรับการรีไซเคิลเหล็กยังไม่สนับสนุนรูปแบบการผลิตแบบใหม่นี้สักเท่าใด (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 7 มกราคม 2564)

ตลาดสินค้าแห่งเทกองได้รับประโยชน์จากความสัมพันธ์ทางการค้าที่ดีขึ้นระหว่างสหรัฐฯและจีนในปี 2563 ซึ่งมีการค้ารัฐพีซระหว่างสองประเทศเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็นปริมาณเกือบ 36 ล้านตัน เนื่องจากการส่งออกถั่วเหลืองของสหรัฐฯดูเหมือนจะฟื้นตัวขึ้น การเก็บเกี่ยวที่ลดลงอย่างมากอันเนื่องมาจากสภาพอากาศของจีนในปี 2563 ได้ส่งผลให้ความต้องการนำเข้าข้าวโพดของประเทศเพิ่มขึ้นเช่นกัน การค้าข้าวโพดระหว่างสหรัฐฯกับกลุ่มค้าข้าวโพดทางทะเลของจีนทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์โดยมากกว่าไตรมาสสี่ของปีก่อนหน้าถึง 2.7 ล้านตันและยังคงแข็งแกร่งในปีนี้ ซึ่งช่วยผลักดันอัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดปานามาแมกซ์ทำสถิติสูงสุดในรอบหลายปีในเดือนมกราคม (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 7 มกราคม 2564)

เจ้าหน้าที่ธนาคารกลางสหรัฐรายหนึ่งกล่าวว่าขณะนี้ “มุมมองที่ชัดเจนขึ้น” เกี่ยวกับเส้นทางเศรษฐกิจในอนาคตและมุมมองสำหรับการฟื้นตัวอย่างเต็มที่ อีกคนหนึ่งกล่าวว่า “จุดสิ้นสุด” ของโรคระบาดมาถึงแล้ว คนที่สามคาดการณ์ว่าปี 2564 จะเป็นที่ “น่าประทับใจ” (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 12 มกราคม 2564)

หนึ่งในผลที่ตามมาในระดับโลกคือการที่สหภาพยุโรปลงนามข้อตกลงกับจีนในช่วงปลายปี 2563 การลงทุนของสหภาพยุโรป - จีน (EU-China investment) ซึ่งใช้เวลาประมาณ 7 ปีในการดำเนินการนี้จะช่วยจัดอุปสรรคในการลงทุนจากต่างประเทศในจีนสำหรับอุตสาหกรรมสัญญาสัญญายุโรปบางประเภท รวมทั้งแก้ปัญหาในด้านการบังคับถ่ายถอดเทคโนโลยี เงินอุดหนุนที่ไม่โปร่งใส และกิจการรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ ยังให้คำมั่นว่าจีนจะ “พยายามอย่างต่อเนื่องและอย่างยั่งยืน” ในการให้สัตยาบันอนุสัญญา ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการห้ามบังคับใช้แรงงาน (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 13 มกราคม 2564)

การเผาไหม้ถ่านหินกำลังพุ่งสูงขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือเนื่องจากบริษัทสาธารณูปโภคหันไปใช้เชื้อเพลิงถ่านหิน ท่ามกลางความหนาวเย็นและวิกฤตอุปทานของก๊าซ LNG อุปสงค์ของยุโรปก็เพิ่มสูงขึ้นเช่นกันด้วยราคาก๊าซ LNG ที่พุ่งสูงขึ้นทำ

ให้ปัจจุบันถ่านหินมีราคาสูงกว่าก๊าซในราคาต่อเมกะวัตต์เป็นครั้งแรกในรอบหลายปี สภาพอากาศที่หนาวเย็นกว่าปกติในซีกโลกเหนือประกอบกับอุปสงค์ภาคอุตสาหกรรมที่ดีขึ้นน่าจะรักษาความต้องการถ่านหินและการขนส่งถ่านหินให้อยู่ในระดับที่ดีในอีกไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 15 มกราคม 2564)

มีปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดเวทตัน (ขนาดระวางเรือรวม 48.7 ล้านเดเวทตัน) มากกว่าปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ (13.5 ล้านเดเวทตัน) เกือบ 4 เท่าตัว ซึ่งเคยเกิดขึ้นสองครั้งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาในปี 2555 และปี 2559 ซึ่งในทั้งสองครั้งนั้น ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นในปีถัดไปร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ปี 2560 (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 20 มกราคม 2564)

ตลาดสินค้าแห้งเทกองได้เริ่มต้นในปี 2564 ด้วยพื้นฐานที่ดี โดยเดือนมกราคมมีการขนส่งทางเรือคึกคักที่ไม่ค่อยพบเห็นบ่อยนักได้ขยายไปสู่ครึ่งหลังของเดือน และตลาดเรือขนาดแสนดีไซส์ก็เช่นเดียวกัน ดัชนีสำหรับเรือแสนดีไซส์ขนาดระวาง 38,000 เดเวทตัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 11,835 เหรียญสหรัฐต่อวัน จนถึงตอนนี้ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 63 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 เรือขนาดซูปราแมกซ์ยังคงมีผลประการที่ดี อย่างไรก็ตาม เงินส่วนต่างที่เรือขนาดซูปราแมกซ์ทำได้มากกว่าเรือขนาดแสนดีไซส์ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นแนวโน้มที่เกิดขึ้นในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา รายได้เฉลี่ยของเรือขนาดซูปราแมกซ์ในปี 2563 มากกว่าเรือแสนดีไซส์ขนาดระวาง 38,000 เดเวทตันเพียง 185 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงจาก 656 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2562 และ 1,162 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2561 อาจถือได้ว่าดัชนีเหล่านี้เป็นอัตราค่าระวางที่แท้จริงที่เจ้าของเรือเหล่านี้ได้รับหรือไม่ แต่เราเห็นแนวโน้มเดียวกันเกิดขึ้นในตลาดเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา จากการประเมินอัตราค่าระวางการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาหนึ่งปี เรือขนาดซูปราแมกซ์ให้ผลตอบแทนเฉลี่ยเพียง 713 เหรียญสหรัฐต่อวันมากกว่าเรือขนาดแสนดีไซส์ในปี 2563 ซึ่งลดลงจาก 975 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2562 และ 1,815 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2561 สาเหตุที่ว่าทำไมส่วนต่างนี้จึงลดลงอาจมาจากภาคอุปทาน ดูเหมือนว่าตลาดเรือขนาดแสนดีไซส์จะไม่ได้รับผลกระทบจากการเติบโตของอุปทานที่มากขึ้นไปซึ่งส่งผลกระทบต่อเรือขนาดใหญ่ ในปี 2563 มีการเพิ่มขึ้นของกองเรืออย่างแข็งแกร่งในตลาดสินค้าแห้งเทกอง แต่การส่งมอบเรือขนาดแสนดีไซส์นั้นน้อยกว่าเรือขนาดใหญ่เป็นอย่างมาก ปีที่แล้ว มีเรือขนาดซูปราแมกซ์ลำใหม่จำนวน 138 ลำ ซึ่งเพิ่มขนาดของกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ในแง่เดเวทตันถึงร้อยละ 3.6 โดยอัตราการเพิ่มขึ้นของเรือใหม่ขนาดอัลตราแมกซ์อยู่ที่ร้อยละ 13.6 ในขณะที่อัตราการเพิ่มขึ้นของเรือขนาดแสนดีไซส์ในปี 2563 อยู่ที่เพียงร้อยละ 1.6 เท่านั้น ตัวเลขที่ไม่เท่ากันเหล่านี้อาจอธิบายได้ว่าทำไมอัตราค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์โดยเฉลี่ยจึงใกล้เคียงกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดเรือขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งกำลังได้รับผลกระทบจากขนาดระวางบรรทุกที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของเรือใหม่ขนาดอัลตราแมกซ์ ผลกระทบนี้ดูเหมือนว่าจะยังคงมีต่อไป การสั่งต่อเรือขนาดแสนดีไซส์มีปริมาณต่ำสุดในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยมีเพียงร้อยละ 4 ของปริมาณกองเรือในปัจจุบัน ซึ่งน้อยกว่าถึงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ ภาคอุปสงค์มีบทบาทในเรื่องนี้ด้วย เมื่อรวมปริมาณการค้าในเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ รวมถึงการแล่นเรือเปล่า เราสามารถวัดความสัมพันธ์ของสินค้าโภคภัณฑ์ที่แตกต่างกันตามความต้องการของแต่ละภาคการขนส่ง ความแตกต่างที่ชัดเจนที่สุดระหว่างเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในอุปสงค์นั้นอยู่ที่สินค้าน้ำมัน ตลาดเรือขนาดซูปราแมกซ์มีสัดส่วนการขนส่งถ่านหินจำนวนมากซึ่งคิดเป็นประมาณหนึ่งในสี่ของตัวเลขอุปสงค์ถ่านหินในช่วงปี 2562 ถึงปี 2563 ในขณะที่เรือขนาดแสนดีไซส์ขนส่งถ่านหินเพียงประมาณร้อยละ 10 ของอุปสงค์ โดยเรือขนาดแสนดีไซส์ดูเหมือนจะเน้นไปที่การขนส่งธัญพืชมากกว่าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26 ของอุปสงค์ในช่วงสองปีที่ผ่านมาเปรียบเทียบกับร้อยละ 19 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบจากโรคระบาดต่อสินค้าเหล่านี้ จึงไม่น่า

แปลกใจที่อุปสงค์สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไชส์ค่อนข้างแข็งแกร่งกว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์ในช่วงสองสามเดือนที่ผ่านมา ในปี 2563 การค้าถ่านหินทั่วโลกลดลงเกือบร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเราเห็นความต้องการพลังงานและผลิตภัณฑ์เหล็กนอกประเทศจีนลดลงอย่างมาก เนื่องจากการพึ่งพาสินค้าประเภทนี้มาก ตลาดเรือขนาดซูปราแมกซ์จึงได้รับผลกระทบจากการที่อุปสงค์ลดลงอย่างมาก นอกจากนี้ ในช่วงปี 2563 จีนได้กำหนดมาตรการควบคุมการนำเข้าถ่านหินเทอร์มอลอย่างเข้มงวดในขณะที่พยายามกระตุ้นการผลิตในประเทศ การค้ารัฐพีชยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี 2563 เนื่องจากความต้องการอาหารยังคงฟื้นตัวได้ดีและผู้ผลิตหลายรายได้รับประโยชน์จากสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย ปริมาณการค้ารัฐพีชรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าและในขณะเดียวกันก็ส่งผลดีต่อเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ โดยช่วยสนับสนุนอัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไชส์อย่างมากเนื่องจากรัฐพีชมีส่วนแบ่งของอุปสงค์ที่มากขึ้นในตลาดนี้ นอกจากนี้ เรือขนาดแฮนด์ไชส์ยังขนส่งปุ๋ยซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นในปีที่แล้ว ผลิตภัณฑ์ปุ๋ยต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 11 ของอุปสงค์ของเรือขนาดแฮนด์ไชส์เทียบกับร้อยละ 7 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์และการขนส่งทางไกลจากทะเลบอลติกและทวีปยุโรปไปยังประเทศต่าง ๆ ในอเมริกาและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ช่วยพยุงอัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไชส์ในปี 2563 เรือขนาดซูปราแมกซ์มีแนวโน้มที่จะมุ่งเน้นไปที่การซื้อขายแร่กลุ่มย่อยมากขึ้น โดยเฉพาะแร่เหล็ก ซึ่งมีความสำคัญในช่วงต้นปี 2563 หลังจากการห้ามส่งออกจากอินโดนีเซีย การค้าแร่เหล็กคิดเป็นร้อยละ 5 ของความต้องการของเรือขนาดซูปราแมกซ์ในปี 2562 และน้อยกว่าร้อยละ 1 สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไชส์ ดังนั้นการลดลงร้อยละ 30 ในการขนส่งในปีที่แล้วทำให้ความต้องการเรือขนาดใหญ่ลดลง รูปแบบการสั่งซื้อและแนวโน้มการเติบโตที่แตกต่างกันสำหรับการค้ารัฐพีชและถ่านหินดูเหมือนจะสนับสนุนแนวโน้มนี้อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ด้วยกลุ่มสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีความผันผวนอย่างมาก ในขณะที่เราดำเนินการสำรวจไปตลอดทั้งปี เรามีแนวโน้มที่จะเห็นว่าเรื่องราวการเติบโตทางการค้าที่แตกต่างกันยังคงส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของเรือขนาดแฮนด์ไชส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในรูปแบบต่าง ๆ ในช่วงสองสามสัปดาห์ที่ผ่านมา เนื่องจากจีนได้ผ่อนคลายการควบคุมการนำเข้าถ่านหินเทอร์มอล เราได้เห็นการค้าในกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นอีกครั้งซึ่งผลักดันให้อัตราค่าระวางสัมพันธ์กับกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไชส์ และในขณะที่การลงทุนและความต้องการวัตถุดิบทั่วโลกฟื้นตัวขึ้น ประเด็นสำคัญก็คือเรายังคงมีมุมมองเชิงบวกต่อแนวโน้มระยะยาวของทั้งตลาดเรือขนาดแฮนด์ไชส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งอยู่ในจุดที่ดีที่จะได้ประโยชน์จากการฟื้นตัวของการซื้อขายสินค้าจำนวนมาก (ข้อมูลจาก Braemar AMC วันที่ 21 มกราคม 2564)

ในปี 2563 ปริมาณการค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกลดลงมากถึงร้อยละ 12.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากเศรษฐกิจโลกส่วนใหญ่เกิดการหยุดชะงัก อย่างไรก็ตาม บริเวณอ่าวแปซิฟิก (จีนและเวียดนาม) เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการค้าถ่านหินดีและช่วยเพิ่มอุปทานถ่านหินของออสเตรเลีย ปริมาณการส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงน้อยกว่าผู้ส่งออกรายใหญ่อื่น ๆ ในปี 2563 ออสเตรเลียส่งออกถ่านหินปริมาณ 358.1 ล้านตัน ลดลงสุทธิที่ร้อยละ 7.7 จากปีก่อนหน้าเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 388.0 ล้านตันที่ส่งออกในปี 2562 ออสเตรเลียยังคงเป็นผู้ส่งออกรถ่านหินอันดับต้น ๆ ของโลก ในปี 2563 ออสเตรเลียขยายความเป็นผู้นำเหนืออินโดนีเซียซึ่งส่งออกถ่านหินเพียง 314.4 ล้านตันลดลงร้อยละ 18.6 จากปีก่อนหน้า การส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียไปยังจีนลดลงร้อยละ 22.2 เหลือเพียง 70.1 ล้านตันขณะที่การส่งออกไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 จากปีก่อนหน้าในปี 2563 เป็น 47.0 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 26 มกราคม 2564)

หลายประเทศที่ผลักดันการค้าวัตถุดิบดูเหมือนว่าจะมีสถานะเศรษฐกิจที่ดีในปี 2564 หรือ IMF ได้ปรับประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจ การนำเข้าวัตถุดิบของจีนคิดเป็นปริมาณมากกว่าร้อยละ 40 ของอุปสงค์การขนส่งสินค้าแห่งเทกองก่อนเกิดการระบาดของโรค โดยวัดปริมาณการนำเข้าในแง่เคเวทตันในปี 2562 เรายังคงคาดว่าเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมหลักของจีนจะทำให้เศรษฐกิจเติบโตแบบลดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเน้นการใช้เหล็กในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า แต่เนื่องจากอุปสงค์หลักของประเทศจีน คือ แร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืชและสินค้าแห่งเทกองกลุ่มรองประเภทอื่น ๆ การฟื้นตัวสู่ภาวะเศรษฐกิจก่อนการระบาดได้อย่างรวดเร็วเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับการฟื้นตัวของวัฏจักรตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง แนวโน้มภาพรวมที่ดีขึ้นอย่างมากของอินเดีย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.5) ซึ่งมากกว่าร้อยละ 6 มาจากอุปสงค์ในวัตถุดิบที่ขนส่งทางทะเลก็มีแนวโน้มที่จะสนับสนุนค่าระวางเรือ ในขณะที่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองฝั่งฝั่งญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก (ร้อยละ 9 ของอุปสงค์) ก็เป็นผลบวกเช่นกัน จากมุมมองเชิงบวกของ IMF ที่มีต่อประเทศญี่ปุ่น (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1) การเติบโตเหล่านี้หมายความว่า การฟื้นตัวที่ช้าในยุโรปนั้นจะเป็นที่น่ายกย่องเพียงเล็กน้อยสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากประเทศเหล่านี้รวมกันมีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 7 ของอุปสงค์ ในแง่ของอุปสงค์ของวัตถุดิบโดยตรง สหรัฐฯ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1) ก่อนข้างไม่มีนัยสำคัญในฐานะผู้นำเข้าซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 2 ของปริมาณการขนส่งทางเรือ แต่การกระตุ้นค่าใช้จ่ายทางการคลังที่เพิ่มขึ้นส่งผลเชิงบวกไปยังประเทศอื่น ๆ ของเศรษฐกิจโลก ซึ่งหนุนอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ และแน่นอนว่าการลงทุนภาคการผลิตและกิจกรรมการก่อสร้างที่เพิ่มมากขึ้นจะกระตุ้นความต้องการสำหรับสินค้าแห่งเทกองกลุ่มรอง เช่น ซีเมนต์ สินค้าอื่น ๆ และสินค้าเหล็กสำเร็จรูป ซึ่งจำเป็นต้องผลิตในประเทศอื่น (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 28 มกราคม 2564)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2563 ด้วย อุปทานเรืออยู่ที่ 873.43 ล้านเคเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 906.99 ล้านเคเวทตัน ณ สิ้นปี 2563 หากคำนวณอัตราการส่งมอบเรือลำช้าที่ร้อยละ 15 (ปริมาณการส่งมอบเรือลำช้าในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 11.8) ของกำหนดการส่งมอบเรือในปี 2564 และปี 2565 และคาดว่าจะมีการรีไซเคิลเรือในปริมาณ 16 ล้านเคเวทตัน (ปริมาณการรีไซเคิลเรือในปี 2563 อยู่ที่ 15.1 ล้านเคเวทตัน) อัตราการขยายตัวของกองเรือสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 1.84 (จาก 906.99 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 923.65 ล้านเคเวทตัน โดยเป็นการขยายตัวในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจาก 321.85 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 324.54 ล้านเคเวทตัน เป็นการขยายตัวในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจาก 585.14 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 599.11 ล้านเคเวทตัน) ภายในสิ้นปี 2564 และร้อยละ 0.22 ภายในสิ้นปี 2565 (จาก 923.66 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 925.73 ล้านเคเวทตัน โดยเป็นการขยายตัวในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจาก 324.54 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 323.92 ล้านเคเวทตัน เป็นการขยายตัวในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจาก 599.11 ล้านเคเวทตันเป็นปริมาณกองเรือ 601.81 ล้านเคเวทตัน) ความแออัดของเรือ การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง และความล่าช้าเนื่องจากต้องกักกันโรคจากโควิด-19 สิ่งเหล่านี้จะช่วยชะงักภาคอุปทาน

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ข้อมูลจาก Alphabulk ระบุว่ากลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากที่สุดในแง่ของอายุเรือในช่วงสองปีที่ผ่านมา สัดส่วนของเรือที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปีลดลงจากร้อยละ 34 เป็นร้อยละ 22 โดยมีเรือ 125 ลำหรือเกือบ 6 ล้านเดทเวทตันที่มีอายุ 25 ปี และมากกว่า 25 ปีขึ้นไป (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 20 พฤศจิกายน 2563)

สภาวะตลาดที่เลวร้ายช่วยผลักดันเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือรุ่นเก่า ไปยังอุปสรรคระวางเรือ ซึ่งหมายความว่า การเปลี่ยนแปลงสุทธิของปริมาณกองเรือขนาดซูปราแมกซ์นับจากต้นปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เป็น 197.1 ล้านเดทเวทตัน เรือขนาดแฮนด์ไฮส์เพิ่มขึ้นเพียง 65 ลำและมีเรือจำนวน 32 ลำถูกปลดระวาง ปริมาณกองเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันที่ปริมาณ 88.9 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นที่ต่ำที่สุดในกลุ่มเรือขนถ่ายสินค้าแห่งเทกอง การเพิ่มขึ้นของเรือใหม่ในตลาดนี้ มุ่งเน้นไปที่เรือแฮนด์ไฮส์ขนาดใหญ่รุ่นใหม่ ในขณะที่การปลดระวางเรือจะมุ่งเน้นไปที่กองเรือแฮนด์ไฮส์รุ่นเก่าที่อายุมาก ขนาดเล็ก และแบบดั้งเดิม (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 26 พฤศจิกายน 2563)

มีเรือมากกว่า 60 ลำจอดรออยู่นอกท่าเรือของจีนเพื่อรอการอนุญาตให้เข้าท่า ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.8 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองโลก (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563)

เรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ (VLCC): จนถึงวันนี้ มีการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าสินค้าแห่งเทกองที่ใหญ่ที่สุด จำนวน 21 ลำ ในปีนี้ อย่างไรก็ตาม มีการปลดระวางเรือจำนวน 22 ลำ ดังนั้น การเติบโตของกองเรือสุทธิในปัจจุบันจึงมีเพียงเล็กน้อยที่ 0.6 ล้านเดทเวทตันในปัจจุบัน

เรือขนาดเลปไฮส์: มีการส่งมอบเรือจำนวนทั้งสิ้น 77 ลำหรือ 15.5 ล้านเดทเวทตันในปี 2563 เทียบกับการปลดระวางเพียง 19 ลำ (3.2 ล้านเดทเวทตัน) ทำให้ปริมาณรวมของเรือขนาดเลปไฮส์เพิ่มขึ้น 12.3 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งตอนนี้มีปริมาณอยู่ที่ 264 ล้านเดทเวทตัน

เรือขนาดปานาแมกซ์: มีปริมาณการเพิ่มขึ้นที่แข็งแกร่งปริมาณเรือส่งมอบจำนวน 147 ลำ และการปลดระวางเรือจำนวน 9 ลำ โดยมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือ 11.6 ล้านเดทเวทตัน

เรือขนาดซูปราแมกซ์ - เรือขนาดอัลตราแมกซ์: ปริมาณการส่งมอบจนถึงสิ้นเดือนพฤศจิกายนปี 2563 มีปริมาณเท่ากับปริมาณการส่งมอบในปี 2562 (จำนวน 130 ลำ) และมีการปลดระวางเรือเพียง 3 ลำ นับเป็นอีกปีที่แข็งแกร่งสำหรับการเพิ่มขึ้นสุทธิ (6 ล้านเดทเวทตัน) ในขณะที่มีเรือจำนวน 3,411 ลำ (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขนาดระวาง 46,000 - 70,000 เดทเวทตัน) ซึ่งเป็นจำนวนเรือที่มากที่สุดในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เรือขนาดแฮนด์ไฮส์: ในทางตรงกันข้ามมีการส่งมอบเรือ 64 ลำและการปลดระวางเรือจำนวน 48 ลำหรือการเติบโตของเรือกลุ่มนี้เพียง 0.7 ล้านเดทเวทตัน

ข้อบ่งชี้ในปัจจุบันชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 3.6 ถึงร้อยละ 3.7 (35 ล้านเคเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2563 เป็นประมาณ 885 ล้านเคเวทตัน โดยมีปริมาณตั้งแต่ร้อยละ 5.2 สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ ลดลงเหลือน้อยกว่าร้อยละ 1 สำหรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ (VLOC) / เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 11 ธันวาคม 2563)

เนื่องจากความเร็วเฉลี่ยของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลงในเดือนธันวาคม เราจึงคาดการณ์ว่าอุปทานมีประสิทธิผลลดลง โดยเทียบเท่ากับการลดลงในปริมาณ 10.7 ล้านเคเวทตัน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสุทธิลดลงที่ 9.8 ล้านเคเวทตัน หรือลดลงต่อปีร้อยละ 12.9 จากต้นปีจนถึงปัจจุบันกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 48.6 ล้านเคเวทตันและมีการปลดระวางเรือปริมาณ 14.9 ล้านเคเวทตัน ทั้งนี้ ปริมาณกองเรือสุทธิ ณ สิ้นเดือนธันวาคมอยู่ที่ 912.2 ล้านเคเวทตัน (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 5 มกราคม 2564)

การปลดระวางเรือที่มีอายุการใช้งานเกินใช้เวลานานกว่าที่เราคาดไว้เมื่อต้นปี 2563 เนื่องจากอุปการะวางเรือได้ปีลดลงในครั้งแรกของปีและตลาดที่แข็งแกร่งในครึ่งหลังของปี ในช่วงปลายปีเราพบว่าการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในไตรมาสที่ 3 การปลดระวางเรือขนาดปานามาแมกซ์จำนวน 6 ลำ ตัวเลขนี้ถือว่าค่อนข้างน้อย แต่แสดงให้เห็นว่าปริมาณการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมากและมากกว่าปริมาณการปลดระวางเรือรายปีในปี 2561 และ ปี 2562 ในทำนองเดียวกันในไตรมาสที่ 4 เราเห็นการปลดระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ในปริมาณสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2560 ปริมาณการรีไซเคิลเรือที่มีปริมาณมากและอัตราการปลดระวางเรือที่แข็งแกร่งจากราคาเหล็กที่สูงขึ้น มีแนวโน้มที่จะมีการรีไซเคิลเรือมากขึ้นในปี 2564 (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 7 มกราคม 2564)

การเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

การขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกในแง่ปริมาณและก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 2 ในทางกลับกันอุตสาหกรรมปศุสัตว์ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 9.9 ตามรายงานของสำนักงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา แต่ในขณะที่อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลต้องทำให้เรือมีคาร์บอนเป็นศูนย์ (Zero Emission Vessels) ในขณะที่ไม่มีใครพูดถึงคาร์บอนเป็นศูนย์หรือลดการปล่อยมลพิษจากธุรกิจปศุสัตว์ โลกของเรานี้ช่างแปลกประหลาด!

เครื่องดักจับเขม่าควันได้ถูกคิดค้นบนเรือกว่า 3,000 ลำ ซึ่ง “สิ้นเปลือง” กว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐหรือมากกว่า ซึ่งเงินเหล่านี้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาก๊าซคาร์บอนที่จริงจังได้มากกว่านี้ เนื่องจากราคาระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำแทบจะเท่ากัน ความได้เปรียบทางเศรษฐกิจซึ่งเจ้าของเรือเคยได้จากการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของพวกเขาได้หายไป เครื่องดักจับเขม่าควันนอกจากไม่รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจอีกต่อไป "เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิด" ซึ่งเกือบร้อยละ 85 ของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันทั้งหมดยังถูกห้ามจากท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลกมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งหมายความว่าเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดจะต้องเผาไหม้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่สอดคล้องกับ

กฎเกณฑ์ IMO2020 เมื่ออยู่ที่ท่าเรือ ซึ่งเพิ่มเรื่องนำปอดหัวในการดำเนินการสำหรับเจ้าของเรือดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ไม่มีเรือลำใดของบริษัทฯ ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน

ในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนพฤศจิกายน องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกกฎเกณฑ์ Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2566 โดยกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้จะกำหนดให้เรือต่าง ๆ ต้องมีประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงที่สอดคล้องกับเรือต่อใหม่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน EEXI เรือจะต้องแล่นด้วยความเร็วที่ช้าลงหรือถูกบังคับให้เพิ่มประสิทธิภาพ ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพดังกล่าวจะมีราคาสูงหรือเรือถูกบังคับให้ปลดระวางเนื่องจากจะต้องแล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลงซึ่งผู้เช่าคงจะไม่เช่าเรือ ด้วยเหตุนี้การบังคับให้รีไซเคิลเรือเก่าอาจมีอัตราเพิ่มขึ้นเนื่องจากแรงกดดันด้านกฎเกณฑ์นี้ นับตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

รัฐบาลแคนาดาแนะนำให้รัฐบาลแต่ละประเทศดำเนินการฝ่ายเดียวต่อไปเพื่อจำกัดหรือห้ามไม่ให้มีการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันทั้งระบบเปิดและระบบปิด นอกจากนี้ ยังแนะนำให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศมุ่งประเด็นไปที่กฎระเบียบที่สอดคล้องกันสำหรับการปล่อยน้ำเสียซึ่งรวมถึง สถานที่ที่สามารถปล่อยน้ำเสียได้ ระยะเวลาที่สามารถปล่อยน้ำเสียได้ และควรมีการอนุญาตให้ปล่อยน้ำเสียเหล่านั้นหรือไม่ และควรดำเนินการด้วยความเร่งด่วน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 24 พฤศจิกายน 2563)

เรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่มีอายุมากกว่า 12 ปีจะต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงมากถึงร้อยละ 20 เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงใหม่สำหรับเรือที่มีอยู่ มาตรฐาน EEXI ได้มีการอนุญาตให้บังคับใช้โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว โดยกำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2566 และกำหนดให้เรือที่มีอยู่ในปัจจุบันต้องมีประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงที่สอดคล้องกับเรือต่อใหม่ เรือที่ไม่ได้มาตรฐาน EEXI จะต้องใช้การจำกัดกำลังเครื่องยนต์เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ EEXI หรือใช้มาตรการที่มีประสิทธิภาพอื่น ๆ ในการจัดการ เจ้าของเรือจำนวนมากจะพบว่าค่าใช้จ่ายในการเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจนั้นสูงเกินไปหรือถูกบังคับให้ปลดระวางเนื่องจากจะต้องแล่นเรือด้วยความเร็วที่ต่ำกว่า ผลที่ตามมาคืออาจมีการรีไซเคิลเรือเก่าเพิ่มมากขึ้น (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 26 พฤศจิกายน 2563)

จีนล้มเหลวในการบรรลุเป้าหมายของข้อตกลงการค้าปี 2563 กับสหรัฐฯ ภายในสิ้นเดือนธันวาคมจีนได้ซื้อสินค้าประมาณร้อยละ 58.1 ของมูลค่า 172 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่สัญญาว่าจะซื้อเมื่อปีที่แล้วภายใต้ข้อตกลง “เฟสแรก” กับสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 มกราคม 2564)

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19”

Covid-19 ได้สอนบทเรียนให้กับบริษัทฯ เล็กน้อย (1) อย่าไม่เห็นคุณค่าของสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งสุขภาพของพนักงาน และลูกเรือ (2) เหตุการณ์เลวร้ายที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดไม่ได้เกิดขึ้นยากอย่างที่กล่าวไว้ ในความเป็นจริงแล้วเป็นเรื่องปกติที่จะเกิดเหตุการณ์เหล่านั้น (3) การทำงานระยะไกลจะยังคงเป็นกระแสหลักมากขึ้นเมื่อเวลาผ่านไป (4) ตลาดตราสารหนี้ อย่างน้อยใน

อเมริกาได้เรียนรู้ว่ามี Fed-backstop อย่างหนักและสิ่งนี้จะช่วยให้อสังหาริมทรัพย์ในอเมริกาสามารถดึงเงินกู้จากตลาดตราสารหนี้ที่ถูกกว่าได้ (5) หากคุณอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา สินเชื่อเพื่อธุรกิจได้หยุดนิ่งและจะยังคงเป็นเช่นนี้จนกว่าวัคซีน COVID-19 จะถูกนำมาใช้ (6) COVID-19 ได้เปิดเผยข้อบกพร่องของผู้นำที่ไม่มีประสิทธิภาพในขณะที่ส่องแสงสว่างไปยังผู้ที่รับมือกับสถานการณ์ได้ดีมาก (7) COVID-19 ได้เปิดเผยข้อบกพร่องของระบบทุนนิยมโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องว่างขนาดใหญ่ระหว่างผู้ที่มีเงินและผู้ที่ยากไร้และวิธีที่ผู้ร่ำรวยที่สุดร้อยละ 1 ได้เพิ่มพูนความมั่งคั่งในขณะที่คนที่ยากจนที่สุดของมนุษยชาติตกอยู่ในความยากจนมากขึ้น (8) เมื่อเหตุการณ์เลวร้ายเกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดในอนาคต รัฐบาลและธนาคารกลางจะตอบสนองด้วยความบริสุทธิ์ใจมากขึ้น เช่นเดียวกับที่พวกเขาได้แสดงให้เห็นเมื่อเกิด Covid-19 (9) “มาได้ทันเวลาพอดี” จะเป็นวลีหนึ่งที่จะหมดความหมายเนื่องจากการสะสมสินค้าคงคลังกลายเป็นเรื่องปกติในทุกอุตสาหกรรม (10) การเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจจะถูกปลดปล่อยเหมือนเสื้อผ้าเก่า ๆ ที่แทบไม่ได้ใช้ในอนาคต (11) สายการบินหลายสายอาจไม่สามารถฟื้นตัวได้เลยจากความเสียหายในปัจจุบันที่พวกเขาได้พบเจอ (12) ทางเลือกอื่น ๆ ในการพบปะผู้คนผ่านแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์กลายเป็นเรื่องปกติมากกว่าช็อกวีน (13) COVID-19 ได้เพิ่มความไม่มั่นคงด้านอาหารท่ามกลางความท้าทายทางเศรษฐกิจอย่างมากในปีนี้ซึ่งมีอิทธิพลต่อคณะกรรมการโนเบลในการมอบรางวัลสันติภาพ (Peace Prize) ให้กับโครงการอาหารโลกซึ่งเป็นหน่วยงานของสหประชาชาติ (14) COVID-19 นับเป็นไวรัสที่ไม่มียี่สิบสาม ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ทำงาน ผู้ที่ไร้ทรัพย์สิน ผู้ที่อ่อนแอ ผู้คนผิวสี ในขณะที่เกือบจะมอบบัตรผ่านฟรีให้กับคนรวย ผู้ที่มีทรัพย์สินมาก ผู้ที่เพิกเฉยต่อกฎเกณฑ์การเว้นระยะห่างทางสังคม / การสวมหน้ากาก และผู้ที่สามารถจ่ายการรักษาด้วยการทดลองได้เนื่องจากตำแหน่งหรือเงินของพวกเขา (15) บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดลำดับขั้นเรื่องจากระยะไกล ดำเนินการการตรวจสอบเรือของบริษัทฯ จากระยะไกล ดำเนินการการประมวลผลบนระบบคลาวด์ ทำงานจากระยะไกล และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของบริษัทฯ (16) สุดท้าย Covid-19 บังคับให้ธุรกิจต่าง ๆ ต้องเริ่มคิดใหม่ว่าพวกเขาปฏิบัติตนอย่างไรจากมุมมองทางสังคม และทำให้พวกเขาต้องคิดนอกกรอบหากพวกเขาต้องการอยู่รอดและเติบโตในโลกช่วงที่มี Covid-19 และ โลกในช่วงหลัง Covid-19

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19”

เชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ หรือโรค COVID-19:

ผลการศึกษาจากประเทศอังกฤษระบุว่า “T cells” ในระดับสูงที่ตอบสนองต่อไวรัสโคโรนาจะเพียงพอที่จะป้องกันการติดเชื้อ ผลการศึกษานี้เป็นหลักฐานที่สนับสนุนว่า T cells มีบทบาทสำคัญในการสร้างภูมิคุ้มกันต่อโควิด-19 ทั้งนี้ จิตแพทย์กล่าวเมื่อวันจันทร์ที่ผ่านมาว่าผู้รอดชีวิตจากโควิด-19 หลายคนมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคทางจิตมากขึ้นหลังจากการศึกษานานาชาติใหญ่พบว่าร้อยละ 20 ของผู้ที่ติดเชื้อโควิด-19 ได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นโรคทางจิตเวชภายใน 90 วัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 10 พฤศจิกายน 2563)

ข้อมูลจากการศึกษาของเจ้าหน้าที่ทางการแพทย์ของอังกฤษระบุว่า ผู้ที่เคยติดเชื้อ Covid-19 มีแนวโน้มที่จะไม่ติดเชื้ออีกครั้งอย่างน้อยหกเดือนหลังจากการติดเชื้อครั้งแรก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 20 พฤศจิกายน 2563)

แพทย์กำลังศึกษาผลกระทบของโควิด-19 ต่อสตรีมีครรภ์และทารกในครรภ์ในสิงคโปร์ ซึ่งทารกที่มารดาติดเชื้อได้คลอดเมื่อต้นเดือนนี้และตรวจพบว่ามีแอนติบอดีต่อไวรัสแต่ไม่ได้เป็นพาหะของโรค (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563)

เจ้าหน้าที่กล่าวว่าโควิด-19 สายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในสหราชอาณาจักรอาจมีอยู่แล้วในสหรัฐอเมริกา เยอรมนี ฝรั่งเศสและ สวิตเซอร์แลนด์ ไอร์แลนด์กำหนดข้อจำกัดใหม่เพื่อยับยั้ง "การเติบโตที่ไม่ธรรมดา" ในหลายกรณีและกล่าวว่าประเทศควรถือว่ ไวรัสสายพันธุ์ใหม่ได้เกิดขึ้นแล้ว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 ธันวาคม 2563)

รายงานทางวิทยาศาสตร์ระบุว่าไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในสหราชอาณาจักรไม่เพียงแต่แพร่ระบาดได้มากขึ้นเท่านั้น แต่ดูเหมือนจะส่งผลกระทบต่อผู้คนที่มียุ่ต่ำกว่า 20 ปีในสัดส่วนที่สูงขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

การศึกษาของบุคลากรทางการแพทย์ของอังกฤษพบว่าผู้ที่มีเชื้อโควิด-19 มีแนวโน้มสูงที่จะมีภูมิคุ้มกันโรคนี้นเป็นเวลานานอย่างน้อย ห้าเดือน แต่มีหลักฐานว่าผู้ที่มีแอนติบอดีอาจยังสามารถเป็นพาหะและแพร่เชื้อไวรัสได้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 มกราคม 2564)

ผลกระทบโรค COVID-19 ต่อเศรษฐกิจ:

การโต้เถียงด้วยวิธีแบบดั้งเดิมของยุโรปสามารถทำบางสิ่งที่ว่ชิงต้นไม่สามารถทำได้คือ การบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับมาตรการ กระตุ้นเศรษฐกิจ Covid-19 มูลค่า 2.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 11 ธันวาคม 2563)

กฎระเบียบใหม่ที่นำมาใช้โดยรัฐ เมือง และประเทศมีความเข้มงวดน้อยกว่ามากและใช้ในวงจำกัดกว่ามาตรการที่กำหนดเพื่อหยุดยั้งการแพร่กระจายของไวรัสในฤดูใบไม้ผลิ การกีดกันทางเศรษฐกิจโดยรวมจะน้อยลงเช่นกันเมื่อเทียบกับสถานการณ์เมื่อ ต้นปีที่ส่งผลให้คนราว 22 ล้านคนตกงาน การใช้จ่ายด้านการค้าปลีกพังทลาย และภาวะเศรษฐกิจถดถอยในสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 20 พฤศจิกายน 2563)

นายกรัฐมนตรีของญี่ปุ่น Yoshihide Suga มีกำหนดจะเปิดเผยมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจครั้งแรกในฐานะนายกรัฐมนตรีญี่ปุ่นในวันอังคาร โดยมีมูลค่าโดยรวม 73.6 ล้านล้านเยน (707 พันล้านเหรียญสหรัฐ) (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 ธันวาคม 2563)

เวลานี้เป็นเวลาที่จะต้องมองไปข้างหน้าและพิจารณาว่าจะเกิดอะไรขึ้นในปีที่สองของการแพร่ระบาด พื้นฐานอาจจะเหมือนกัน แต่วัคซีนและการทดสอบอย่างรวดเร็วและราคาถูกลงน่าจะสร้างความแตกต่างได้เนื่องจากโลกยังคงปรับตัวเพื่ออยู่ร่วมกับไวรัส (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 26 ธันวาคม 2563)

ต้นทุนของโควิด-19 ในปี 2563 และปี 2564 จะอยู่ที่ประมาณ 10.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐสำหรับรายได้ที่สูญเสียไป ซึ่งมาจากสินค้าและบริการที่โลกสามารถผลิตได้หากไม่มีการแพร่ระบาด (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 9 มกราคม 2564)

ผลกระทบโรค COVID-19 ต่อสายการบิน:

สายการบินกำลังจะสูญเสียเงิน 157 พันล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้และปีต่อไป สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ซึ่งเป็นหน่วยงานของสายการบินทั่วโลกเดือน พร้อมทั้งปรับลดแนวโน้มของอุตสาหกรรมเพื่อตอบสนองต่อการติดเชื้อโคโรนาไวรัสระลอกที่สองและการปิดเมืองที่ส่งผลกระทบต่อตลาดหลัก ๆ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 พฤศจิกายน 2563)

สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิค มีผู้โดยสารน้อยกว่า 38,000 คนในเดือนพฤศจิกายน ลดลงร้อยละ 98.6 เมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2562 สายการบินซึ่งทำสถิติขาดทุนในช่วงครึ่งแรกของปีเป็นประวัติการณ์ที่ 1.27 พันล้านเหรียญสหรัฐคาดว่าจะสูญเสียเงินมากขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ การบินไทยถูกบังคับให้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการโดยคำสั่งศาล สายการบิน Philippine Airlines กำลังขอความคุ้มครองจากศาลสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้และสายการบินรายใหญ่ที่สุดสองรายของเกาหลีใต้จะควมรวมกิจการเพื่อพยายามปรับปรุงสถานะการเงินที่ย่ำแย่ (ข้อมูลจาก Nikkei Asia วันที่ 26 ธันวาคม 2563)

Covid-19 ลดปริมาณผู้โดยสารของสายการบินลงร้อยละ 67 ในปี 2563 สู่ระดับที่พบเจอครั้งล่าสุดเมื่อปี 2542 ข้อมูลตามรายงานฉบับใหม่ของ Cirium บริษัทข้อมูลการเดินทางและการวิเคราะห์ สายการบินมากกว่า 40 สายการบินยุติการให้บริการโดยสิ้นเชิงและผู้เชี่ยวชาญคาดว่าจะมีสายการบินล้มมากขึ้นในปี 2564 (ข้อมูลจาก CNBC วันที่ 3 มกราคม 2564)

ผลกระทบโรค COVID-19 ต่อการเดินทางเรือ:

การขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์ได้เปลี่ยนไปจากวันโลกาภิวัตน์เป็นวันเบิกจ่ายภายในเวลาไม่กี่เดือน Sea-Intelligence บริษัทที่ปรึกษาสัญชาติเดนมาร์กได้คาดการณ์ผลขาดทุนรวม 23 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับการขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์ในช่วงเริ่มต้นของการระบาดในเดือนเมษายน ขณะนี้คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการขนส่งจะทำกำไรได้ถึง 14 พันล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้ซึ่งถือเป็นการพลิกผันทางโชคชะตาที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ในรอบ 64 ปีของการขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์ (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 23 พฤศจิกายน 2563)

บริษัท Carnival บริษัทเรือสำราญรายใหญ่ขาดทุนถึง 8 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2563 ผลักดันให้บริษัทต้องขายเรือกว่า 20 ลำ (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 23 ธันวาคม 2563)

การดำเนินการของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19:

การแต่งตั้ง Janet Yellen ในตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะส่งผลให้เกิดการประสานงานที่เข้มงวดมากขึ้นระหว่างนโยบายการคลังและนโยบายการเงินในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563) ที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติมีมติเมื่อวันที่ 1 ธันวาคมโดยเรียกร้องให้ทุกประเทศกำหนดให้คนประจำเรือเดินทะเลเป็นผู้ปฏิบัติงานหลักและให้ดำเนินการผลิตเปลี่ยนลูกเรือตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (ข้อมูลจาก BIMCO วันที่ 2 ธันวาคม 2563)

ชาวอเมริกันราว 3,115 คนเสียชีวิตจากโรคโควิด-19 ในวันที่ 11 ธันวาคม มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดในเหตุการณ์เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 ธันวาคม 2563)

ในวอชิงตันพวกเขาดูเหมือนจะไม่เห็นด้วยกับงบประมาณและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่ญี่ปุ่นกำลังจะผ่านงบประมาณ “พิเศษ” ครั้งที่สามในปีนี้ งบประมาณพิเศษในครั้งนี้อยู่เกี่ยวกับเงินเพิ่มอีก 210 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อช่วยเศรษฐกิจที่ย่ำแย่จากโควิด หรือที่เรียกว่า “Suga-nomics” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 16 ธันวาคม 2563)

สภาองเกรสแห่งสหรัฐอเมริกาได้ส่งมอบแพ็คเกจบรรเทาทุกข์จากโรคระบาดมูลค่า 900 พันล้านเหรียญสหรัฐในคืนวันที่ 21 ธันวาคม ซึ่งในที่สุดก็ได้ส่งมอบเงินสดที่ธุรกิจและผู้คนมองหามาาน และจัดหาทรัพยากรเพื่อฉีดวัคซีนให้กับประเทศที่ต้องเผชิญกับเหตุการณ์โควิด-19 และการเสียชีวิตที่น่ากลัว (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 21 ธันวาคม 2563)

ธุรกิจในสหราชอาณาจักรกำลังได้รับแพ็คเกจใหม่มูลค่า 6.2 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อช่วยเหลือพวกเขาในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 5 มกราคม 2564)

ชุดทดสอบ วัคซีน และวิธีการรักษาโรค COVID-19

นักวิจัยและบริษัทสตาร์ทอัพหลายรายกำลังดำเนินการทดสอบชุดตรวจ Covid-19 โดยใช้น้ำลายซึ่งรับประกันความแม่นยำสูงและมีเวลาในการประมวลผลที่รวดเร็ว (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 16 พฤศจิกายน 2563)

บริษัท Pfizer กล่าวว่าผลการศึกษาเพิ่มเติมระหว่างกาลจากการศึกษาวัคซีนชี้ให้เห็นว่าวัคซีนมีประสิทธิภาพร้อยละ 95 และช่วยปกป้องผู้สูงอายุที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตจาก Covid-19 มากที่สุด (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 18 พฤศจิกายน 2563)

บริษัท Moderna บริษัทเทคโนโลยีชีวภาพจากเคมบริดจ์ กล่าวว่าบริษัทจะขอให้หน่วยงานกำกับดูแลของรัฐบาลกลางอนุญาตให้ใช้วัคซีนโควิด-19 ในกรณีฉุกเฉินหลังจากผลการศึกษาค้นคว้าขั้นสุดท้ายพบว่ามีประสิทธิภาพร้อยละ 94.1 ในการป้องกันและได้ผล 100% ในการป้องกันกรณีรุนแรง (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563)

รัฐบาลอังกฤษกล่าวว่าชุดทดสอบ Covid-19 ชนิด A สามารถทำการทดสอบได้โดยไม่ต้องใช้การแยกหมึกหรือคอกถูกพบว่ามีประสิทธิภาพสูงรวมถึงการทดสอบในผู้ที่ไม่มีอาการ การทดสอบ RT-LAMP ซึ่งจัดทำโดย บริษัท OptiGene ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนในสหราชอาณาจักรได้ทำการศึกษาในโครงการนำร่อง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ธันวาคม 2563)

นักวิจัยจาก Institute for Biomedical Sciences แห่ง Georgia State University ได้ค้นพบว่าการรักษาการติดเชื้อ Covid-19 ด้วยยาต้านไวรัสตัวใหม่ Molnupiravir สามารถยับยั้งการแพร่เชื้อไวรัสได้อย่างสมบูรณ์ภายใน 24 ชั่วโมง (ข้อมูลจาก News Medical วันที่ 3 ธันวาคม 2563)

วัคซีนสองชนิดที่ได้พัฒนาโดยบริษัท Clover Biopharmaceuticals ของจีนก่อให้เกิดการตอบสนองทางภูมิคุ้มกันที่แข็งแกร่งในการทดลองระยะแรกในมนุษย์และดูเหมือนว่าจะปลอดภัย “จากผลการวิจัยในระยะที่ 1 ที่เป็นบวกบริษัท Clover และพันธมิตรมั่นใจที่จะเข้าสู่การพัฒนาทางคลินิกระยะสุดท้ายสำหรับวัคซีนทั้งสองชนิด” บริษัทกล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 ธันวาคม 2563)

เมื่อเช้าที่ผ่านมา หญิงวัย 90 ปีในเมืองโคเวนทรีของอังกฤษได้รับวัคซีน Covid-19 ของบริษัท Pfizer-BioNTech เป็นครั้งแรกซึ่งเป็นการเปิดตัวที่จะได้รับการจับตามองจากทั่วโลก (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 8 ธันวาคม 2563)

AstraZeneca-Oxford ได้กลายเป็นผู้พัฒนาวัคซีนรายแรกที่เผยแพร่ข้อมูลทั้งหมดในวารสารทางวิทยาศาสตร์ ข้อมูลยืนยันว่าวัคซีนของพวกเขามีประสิทธิภาพโดยรวมที่ร้อยละ 70 อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถสรุปได้อย่างชัดเจนว่าวัคซีนมีประสิทธิภาพเพียงใดกับผู้ป่วยที่มีอายุมากกว่า 55 ปี (ข้อมูลจาก Washington Post วันที่ 9 ธันวาคม 2563)

เมื่อวันพุธที่ผ่านมาสหรัฐอเมริกาได้รับอนุมัติวัคซีนของบริษัท Sinopharm บริษัทผู้ผลิตยาของรัฐบาลจีนสำหรับการจำหน่ายในประเทศอย่างกว้างขวางและอ้างว่าวัคซีนของ Sinopharm มีประสิทธิภาพร้อยละ 86 ในการป้องกันการติดเชื้อ Covid-19 หลังจากวิเคราะห์ข้อมูลจากการทดลองระยะที่ 3 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 10 ธันวาคม 2563)

บริษัท CureVac ของเยอรมนีกำลังเริ่มการทดลองวัคซีน Covid-19 ในกลุ่มทดลองขนาดใหญ่ การศึกษาในระยะที่ 2b / 3 จะมีผู้เข้าร่วมทดสอบมากกว่า 35,000 คนในยุโรปและละตินอเมริกา (ข้อมูลจาก Financial Times วันที่ 14 ธันวาคม 2563)

วัคซีน Covid-19 ตัวแรกได้ถูกจัดหาโดยโรงพยาบาลในสหรัฐอเมริกาในวันนี้ ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกในการขับเคลื่อนครั้งประวัติศาสตร์ในการสร้างภูมิคุ้มกันให้กับผู้คนนับล้านเมื่อมีผู้เสียชีวิตแล้วมากกว่า 300,000 คน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 ธันวาคม 2563)

สุนัขที่ได้รับการฝึกฝนสามารถระบุผู้ที่ป่วยเป็นโรคโควิด-19 ได้แม้กระทั่งในผู้ที่ไม่มีอาการ ในการศึกษาเบื้องต้นที่ตีพิมพ์ใน PLoS One สุนัขที่ดมตัวอย่างเนื้อที่รักแร้สามารถบอกได้ว่าตัวอย่างใดมาจากผู้ป่วย Covid-19 และตัวอย่างใดมาจากผู้ที่ไม่มีผลตรวจเป็นลบสำหรับเชื้อโคโรนาไวรัสสายพันธุ์ใหม่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 15 ธันวาคม 2563)

มหาวิทยาลัย Oxford และบริษัท AstraZeneca ประกาศว่าระบบการให้ยาครั้งโดสตามด้วยการเพิ่มปริมาณยาอีกหนึ่งโดสดูเหมือนว่าจะมีประสิทธิภาพร้อยละ 90 ในการป้องกัน Covid-19 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 ธันวาคม 2563)

นักวิจัยจากมหาวิทยาลัย Carnegie Mellon รายงานถึงแพลตฟอร์มการตรวจจับชีพภาพที่ใช้วัสดุนาโนขั้นสูงในการตรวจจับแอนติบอดีที่จำเพาะต่อโควิด-19 ได้ภายในไม่กี่วินาที นอกจากการทดสอบแล้วแพลตฟอร์มดังกล่าวยังจะช่วยในการหาปริมาณการตอบสนองทางภูมิคุ้มกันของผู้ป่วยต่อวัคซีนใหม่ด้วยความแม่นยำ (ข้อมูลจาก Advanced Science News วันที่ 24 ธันวาคม 2563)

สหราชอาณาจักรกลายเป็นประเทศแรกที่อนุมัติวัคซีนที่พัฒนาร่วมกันระหว่างบริษัท AstraZeneca และมหาวิทยาลัย Oxford เนื่องจากต้องต่อสู้กับการติดเชื้อที่สามารถแพร่กระจายได้มากขึ้นในช่วงฤดูหนาว บริษัทในเครือของ Sinopharm บริษัทผู้ผลิตยาของรัฐบาลจีนกล่าวว่าวัคซีนของตนมีประสิทธิภาพร้อยละ 79.34 และได้ขอการอนุมัติตามกฎหมายข้อบังคับซึ่งกำลังก้าวเข้าใกล้การเป็นวัคซีนที่ได้รับการอนุมัติรายแรกในจีน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 ธันวาคม 2563)

งานวิจัยแสดงให้เห็นว่าวัคซีนของบริษัท Pfizer-BioNTech มีแนวโน้มที่จะให้การป้องกันไวรัสโควิด-19 ที่แพร่กระจายได้มากขึ้นจากสหราชอาณาจักรและแอฟริกาใต้ การวิจัยได้ศึกษาเฉพาะการตอบสนองของวัคซีนต่อไวรัสกลายพันธุ์เหล่านี้จากผู้ที่ได้รับการฉีดวัคซีน mRNA ของบริษัท บริษัท Moderna ซึ่งใช้เทคโนโลยีที่คล้ายคลึงกันยังคงมั่นใจในประสิทธิภาพของวัคซีนของตนอย่างต่อเนื่องในการเผชิญหน้ากับเชื้อที่กลายพันธุ์ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 8 มกราคม 2564)

กลุ่มนักวิจัยทางการแพทย์ที่ไม่ค่อยมีใครสังเกตเห็นกำลังแข่งขันกันเพื่อค้นหาวิธีการรักษา Covid-19 ในระยะแรก โดยหวังว่าจะช่วยให้ผู้ติดเชื้อสามารถออกจากโรงพยาบาลได้ด้วยยาประจำวันเช่น ยาแก้อักเสบหรือวิตามิน แทนที่จะหายาใหม่ ๆ นักวิจัยกำลังรวบรวมยาสามัญทั่วไปที่วางอยู่บนชั้นของร้านขายยาและแม่แต่มองไปที่ชั้นวางผลิตภัณฑ์อาหารเสริมเพื่อค้นหาตัวแทนที่พิสูจน์แล้วว่ามีความปลอดภัย และบางทีอาจมีพลังพิเศษที่ซ่อนอยู่ (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 14 มกราคม 2564)

ปัจจุบันยา tocilizumab และ sarilumab ได้ถูกใช้เพื่อลดการอักเสบในผู้ป่วยโรคข้ออักเสบ Hyper-inflammation อันเกิดจากการที่ระบบภูมิคุ้มกันเข้าสู่ร่างกายผู้ป่วยมากเกินไปและทำลายอวัยวะของผู้ป่วยเชื้อโควิด-19 มีแนวโน้มที่ส่งผลอย่างเดียวกัน การค้นหาว่ายาต้านการอักเสบที่เหมาะสมในการรักษาพบว่ามีตัวยาชนิดหนึ่งคือ dexamethasone ยาชนิดนี้เป็นสเตียรอยด์ราคาถูกที่ทำให้ระบบภูมิคุ้มกันของร่างกายลดลง ตรงกันข้ามด้วยยา Tocilizumab และด้วยยา Sarilumab ที่มีความสำคัญมากกว่า ตัวยาทั้งสองชนิดเป็นแอนติบอดีที่ขัดขวางผลของ interleukin-6 ซึ่งเป็นโปรตีนที่กระตุ้นการตอบสนองของระบบภูมิคุ้มกันและพบมากในผู้ป่วยที่ติดเชื้อโควิด-19 (ข้อมูลจาก Economist วันที่ 14 มกราคม 2564)

บริษัท J&J มีข้อมูลเพียงพอจากการทดลองวัคซีน Covid-19 ระยะสุดท้ายเพื่อเริ่มการวิเคราะห์ในเร็ว ๆ นี้ Anthony Fauci แพทย์ด้านโรคติดเชื้ออันดับต้น ๆ ของรัฐบาลสหรัฐกล่าว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 มกราคม 2564)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

จีน

หลังจากหลายเดือนของการส่งออกที่ตกต่ำ อุปสงค์จากต่างประเทศสำหรับรถยนต์ที่ผลิตจากจีนได้ฟื้นตัวขึ้นในเดือนตุลาคม ยอดส่งออกสูงถึง 118,000 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้า ท่ามกลางสัญญาณว่าเศรษฐกิจโลกกำลังฟื้นตัวจาก Covid-19 ความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากอุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวโน้มที่จะรักษาอัตรากำไรของโรงงานเหล็กให้

แข็งแกร่ง ซึ่งช่วยผลักดันให้ผลผลิตเหล็กอยู่ในระดับที่สูงเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 10 พฤศจิกายน 2563)

การนำเข้าถ่านหินไปยังประเทศจีนมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2564 เมื่อเทียบกับปีนี้เนื่องจากราคาถ่านหินในประเทศอยู่ในระดับที่สูงมาก แต่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายจากรัฐบาลในเรื่องนี้ สำหรับประเทศที่บริโภคและผลิตถ่านหินปริมาณครึ่งหนึ่งของโลก ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีนอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับทำให้ความสำคัญระหว่างการปกป้องเหมืองถ่านหินในประเทศหรือโรงไฟฟ้าในประเทศ (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 12 พฤศจิกายน 2563)

ทางการจีนได้จัดสรรโควตาการนำเข้าถ่านหินเพิ่มเติมอีก 20 ล้านตันสำหรับปีนี้ ส่วนหนึ่งของโควตาเพิ่มเติมคาดว่าจะใช้สำหรับเรือที่ทอดสมออยู่แล้วเพื่อขนถ่ายถ่านหินในประเทศจีน (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 26 พฤศจิกายน 2563)

เมื่อเร็ว ๆ นี้ จีนได้ลงนามข้อตกลงระยะเวลา 3 ปีมูลค่า 1.46 พันล้านเหรียญสหรัฐกับสมาคมเหมืองถ่านหินของอินโดนีเซีย (APBI) เพื่อซื้อถ่านหินในปริมาณที่เพิ่มขึ้นจากอินโดนีเซียนับจากปี 2564 ซึ่งอาจหมายถึงการพึ่งพาถ่านหินเทอร์มอลจากออสเตรเลียที่ลดลงในอนาคต (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563)

เรามีมุมมองเชิงบวกเกี่ยวกับกลุ่มสินค้าแห่งเทกอง โดยมองว่าในปี 2564 จะมีการเติบโตทางการค้าร้อยละ 6.2 การเติบโตในแง่ต้น-ไมล์ร้อยละ 6.7 เทียบกับการเติบโตของกองเรือที่ร้อยละ 1.5 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 9 พฤศจิกายน 2563)

หลังจากที่ยอดค้าปลีกลดลงร้อยละ 20.5 จากปีก่อนหน้าในเดือนกุมภาพันธ์ ยอดค้าปลีกเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 ในเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตสูงสุดของปี 2563 การผลิตเหล็กดิบของจีนแตะ 92.2 ล้านตันในเดือนตุลาคมซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563)

ปรากฏการณ์หนึ่งในปี 2563 คือการนำเข้าแร่เหล็กของจีนที่เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กรายปีที่ค่อนข้างคงที่ติดต่อกันสามปีก่อนหน้า (ปี 2560 ถึงปี 2562) (ประมาณ 1.07 พันล้านตัน) การจัดส่งได้พุ่งสูงขึ้นในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมาเนื่องจากปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กไปยังประเทศอื่นๆ ของโลกลดลงราว 60 ล้านตันนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน ดูเหมือนว่าจีนจะรองรับปริมาณส่วนเกินนี้และมากกว่านี้ การนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลเพิ่มขึ้นเพียง 3.6 ล้านตันเป็น 187 ล้านตัน โดยอุปทานได้รับผลกระทบเชิงลบเนื่องจากฤดูฝนที่ตกหนักในปี นี้ เห็นได้ชัดว่ามาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจครั้งใหญ่ของรัฐบาลจีนหลังจาก Covid-19 ได้หนุนการนำเข้าแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและส่งผลให้การผลิตเหล็กเติบโตอย่างรวดเร็ว เมื่อ GDP ของจีนกลับมาอยู่ในด้านบวกทำให้มั่นใจได้ว่าการนำเข้าแร่เหล็กจะยังคงมีปริมาณที่แข็งแกร่งต่อไป เนื่องจากตอนนี้จีนนำเข้าแร่เหล็กทางทะเลร้อยละ 75 และผลิตเหล็กร้อยละ 57 ของปริมาณเหล็กโลก ตัวเลขนี้มีความสำคัญต่อผลการดำเนินงานของตลาดสินค้าแห่งเทกองจึงไม่สามารถมองข้ามได้ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 4 ธันวาคม 2563)

จากการวิเคราะห์ของ Goldman Sachs หากจีนพยายามซื้อแร่เหล็กจากผู้ผลิตที่ไม่ได้มาจากออสเตรเลีย อย่างมากจีนจะสามารถซื้อแร่เหล็กได้เพียงปริมาณร้อยละ 56 ของปริมาณนำเข้าปกติของจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 ธันวาคม 2563)

Morgan Stanley คาดว่า GDP ของจีนจะเติบโตถึงร้อยละ 9 ในปี 2564 และทรงตัวที่ร้อยละ 5.4 ในปี 2565 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 13 ธันวาคม 2563)

Global Times รายงานว่า รัฐมนตรีการค้าของออสเตรเลีย Simon Birmingham กล่าวว่าเขา “ทุกข้อใจอย่างมาก” จากรายงานที่ระบุว่าจีนได้สั่งห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่เสาร์ที่ผ่านมา คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติได้อนุมัติให้โรงไฟฟ้านำเข้าถ่านหินโดยไม่มีข้อจำกัด ยกเว้นการนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 ธันวาคม 2563)

ภาคการผลิตรถยนต์ของจีนเติบโตขึ้นในช่วงเดือนพฤศจิกายนเนื่องจากอุปสงค์ในประเทศยังคงแข็งแกร่ง ยอดขายในประเทศเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 13 เป็น 2.8 ล้านคัน เนื่องจากนโยบายในประเทศที่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าผลักดันให้ยอดขายเพิ่มขึ้น แม้ว่าภาคการผลิตรถยนต์จะมีสัดส่วนการใช้เหล็กของจีนต่ำกว่าร้อยละ 10 แต่ก็มีส่วนในความต้องการเหล็กแผ่นรีดร้อนที่เพิ่มขึ้นซึ่งช่วยเพิ่มอัตรากำไรของเหล็ก เรายังเห็นว่าในเดือนพฤศจิกายนการส่งออกรถยนต์แต่ละระดับสูงสุดที่ 128,000 คัน เนื่องจากอุปสงค์จากต่างประเทศฟื้นตัวแม้ว่าจากต้นปีจนถึงปัจจุบันยอดขายรถยนต์ไปยังต่างประเทศยังคงลดลงร้อยละ 7.3 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 15 ธันวาคม 2563)

การนำเข้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นในช่วงเดือนธันวาคมโดยมีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 39.1 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้น 2.7 ล้านดอลลาร์ จากเดือนธันวาคม 2562 จีนนำเข้าถ่านหิน 304 ล้านดอลลาร์ในปี 2563 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 จากปีก่อนหน้าเนื่องจากความต้องการที่สูงขึ้น โดยได้รับแรงหนุนจากการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศที่หนาวเย็นและกิจกรรมการผลิตที่สูง การนำเข้าถ่านหินของจีนที่เพิ่มสูงขึ้นแสดงให้เห็นว่าแม้ว่าการนำเข้าของจีนจะถูกควบคุมอย่างเข้มงวด แต่ระดับ “green zone” (ราคาถ่านหินอยู่ในช่วงระหว่าง 500 หยวนถึง 570 หยวนต่อตัน) ก็มีส่วนสำคัญเช่นกัน ปัจจุบันราคาถ่านหินของจีนอยู่ที่ 782 หยวนต่อตันซึ่งสูงกว่าระดับ “green zone” ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับการนำเข้าถ่านหินในปี 2564 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 14 มกราคม 2564)

จีนกลับมารักษาปริมาณการเพิ่มขึ้นของข้าวโพดและซื้อข้าวโพดในปริมาณ 3.5 ล้านดอลลาร์จากยูเครนตั้งแต่เดือนกันยายน แต่กลับซื้อข้าวโพดจากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นอย่างมากซึ่งสหรัฐอเมริกาส่งออกไปยังจีนเพิ่มขึ้นเป็น 7.2 ล้านดอลลาร์ในครึ่งหลังของปี 2563 เทียบกับปริมาณ 0.3 ล้านดอลลาร์สำหรับทั้งปี 2562 การซื้อข้าวโพดเหล่านี้ประกอบกับการนำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐอเมริกาที่เพิ่มขึ้นเป็นปัจจัยสำคัญทั้งสำหรับไตรมาสที่แข็งแกร่งและการผลักดันให้ตลาดสินค้าแห่งเทกองเริ่มกลับมาแข็งแกร่งที่สุดในเดือนมกราคมในรอบ 10 ปี นอกจากนั้นยังมีข่าวดีคือ ยอดขายข้าวโพดที่มีปริมาณมากและแข็งแกร่งในปัจจุบันที่มีปริมาณกว่า 29 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้น 19 ล้านดอลลาร์จากปีก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นร้อยละ 190) โดยมียอดขายไปยังประเทศจีนเกือบ 12 ล้านดอลลาร์ ปัจจัยเหล่านี้เป็นสัญญาณที่กระตุ้นให้เกิดการส่งออกจากสหรัฐฯ ในครึ่งแรกของปี 2564 หลังจากมีปริมาณการขนส่งเพียงเล็กน้อยในปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 15 มกราคม 2564)

สำนักงานสถิติแห่งชาติของจีนรายงานการผลิตถ่านหินปริมาณ 351.9 ล้านดอลลาร์ในเดือนธันวาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 6.1 จากปีก่อนหน้า การผลิตเหล็กแต่ละ 91.3 ล้านดอลลาร์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 จากเดือนก่อนหน้าและร้อยละ 8.3 จากปี

ก่อนหน้า) การผลิตถ่านหินและเหล็กของจีนในช่วงปี 2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 และร้อยละ 9.7 ตามลำดับจากปี 2562 แม้จะมีการระบาดของ Covid-19 แต่การผลิตเหล็กของจีนกลับเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ในปี 2563 การผลิตไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 จากปีก่อนหน้าซึ่งสะท้อนถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศ และความต้องการถ่านหิน กิจกรรมทางเศรษฐกิจในจีนเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักของอุปสงค์ที่ดีในสินค้าแห่งเทกอง ควบคู่ไปกับการกำหนดโควตาการนำเข้าถ่านหินของประเทศ และปริมาณสินค้าคงคลังที่หมดลงซึ่งน่าจะส่งผลดีต่ออุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกอง (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 18 มกราคม 2564)

จีนเป็นประเทศเศรษฐกิจหลักเพียงแห่งเดียวที่ GDP เติบโตร้อยละ 2.3 ในปี 2563 แม้มีการแพร่ระบาดของ Covid-19 ก็ตาม ความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นด้วยยอดขายปลีกที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ในปี 2563 แม้ว่าจะต่ำกว่าการเติบโตในปี 2562 การผลิตเหล็กดิบของจีนเพิ่มขึ้นเป็นเกินกว่า 1 พันล้านตันเป็นครั้งแรกโดยผลผลิตในปี 2563 สูงถึง 1,050 ล้านตันซึ่งสูงขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จีนผลิตเหล็กได้ร้อยละ 58 ของปริมาณการผลิตของโลกในปี 2563 เทียบกับร้อยละ 54 ในปี 2562 การผลิตไฟฟ้าของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปีก่อนหน้า การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร (FAI) (โครงสร้างพื้นฐาน) เติบโตร้อยละ 1.4 ในปี 2563 เนื่องจากจีนใช้มาตรการเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและขณะเดียวกันก็ควบคุมการกู้ยืม ตลาดที่อยู่อาศัยยังคงอ่อนตัวในปี 2563 เนื่องจากราคาบ้านในจีนเพิ่มขึ้นในระดับต่ำสุดนับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ในขณะที่พื้นที่ที่ใช้สอยเริ่มลดลงร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยแนวโน้มนี้จะยังคงดำเนินต่อไปเนื่องจากภาครัฐยังคงรักษาเสถียรภาพในตลาดอสังหาริมทรัพย์ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 18 มกราคม 2564)

การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนในปีการตลาดปี 2564 ถึงปี 2565 (เดือนตุลาคม - เดือนกันยายน) มีแนวโน้มที่จะเกิน 110 ล้านตัน ซึ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ จากการเพิ่มขึ้นมากกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจากการฟื้นตัวมากกว่าการคาดการณ์ของสุกรและฝูงหมูจากโรคไข้หวัดหมูแอฟริกันตามรายงานของ S&P Global Platts Analytics (ข้อมูลจาก Platts วันที่ 21 มกราคม 2564)

ปริมาณการบริโภคถ่านหินและแร่เหล็กของจีนเพิ่มสูงขึ้นจากอุปสงค์และกิจกรรมทางอุตสาหกรรมที่สูงเกินคาด ซึ่งทำให้การคาดการณ์ค่าระวางระยะสั้นที่เพิ่มขึ้นของเราเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเราคาดว่าค่าระวางจะเพิ่มขึ้นตลอดปี 2564 แต่ค่าระวางได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงต้นปี แม้ว่าจะลดลง แต่ราคาแร่เหล็กและเหล็กกล้ายังคงแข็งแกร่งและส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นระหว่างอัตราค่าระวางและราคาแร่เหล็กเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับเจ้าของเรือ (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 26 มกราคม 2564)

ในสัปดาห์นี้ USDA ได้ยืนยันการขายข้าวโพดจากสหรัฐไปยังจีนสามรายการสำหรับการส่งมอบในปี 2563 -ปี 2564 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 สิงหาคม โดยมียอดขายรวม 3.74 ล้านตัน หนึ่งในยอดของดังกล่าวมีปริมาณ 1.7 ล้านตันซึ่งประกาศไปเมื่อวันที่ 28 มกราคม เป็นปริมาณการขายข้าวโพดสหรัฐที่มากที่สุดเป็นอันดับหกในประวัติศาสตร์ตั้งแต่ปี 2520 อีก 2 รายการเป็นการขายข้าวโพดไปยังจีนในเดือนกรกฎาคม 2563 มีปริมาณสูงสุดติด 5 อันดับแรก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 มกราคม 2564)

สำนักข่าว Xinhua ของทางการจีนรายงานว่ เรือบรรทุกแร่เหล็กจากเหมือง Tonkolili ทางตะวันตกของทวีปแอฟริกาออกเดินทางไปจีนจากท่าเรือ Pepel ใน Sierra Leone เมื่อวันที่ 31 มกราคม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 มกราคม 2564)

สมาคมเหล็กและเหล็กกล้าของจีนได้แนะนำให้เพิ่มอัตราการเงินภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 สำหรับราคาเศษเหล็กในประเทศ เป็นร้อยละ 70 จากปัจจุบันร้อยละ 30 อัตราที่เพิ่มขึ้นจะลดภาษีมูลค่าเพิ่มที่แท้จริงจากร้อยละ 9.1 (หลังอัตราเงินคืนร้อยละ 30) เป็นร้อยละ 3.9 (ร้อยละ 70) ดัชนีราคาเศษเหล็กของ Mysteel (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) อยู่ที่ 464 เหรียญสหรัฐต่อตันซึ่งปรับตามการลดภาษีมูลค่าเพิ่มที่เสนอจะลดลงเหลือ 440 เหรียญสหรัฐต่อตัน (หรือลดลงร้อยละ 5.2) ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของจีนในการพึ่งพาตนเองทางด้านวัตถุดิบที่ร้อยละ 45 ภายในปี 2568 องค์ประกอบสำคัญในการบรรลุเป้าหมายนี้คือการเพิ่มปริมาณเศษเหล็กในประเทศเป็น 300 ล้านตันต่อปี (เทียบกับปริมาณ 240 ล้านตันในปี 2562) ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ลดลงจะเป็นผลบวกสำหรับกลุ่มเรือสินค้าแห่งเทกองขนาดกลาง (บรรทุกเศษเหล็ก) และส่งผลกระทบต่อเรือขนาดใหญ่ (บรรทุกแร่เหล็ก) เนื่องจาก การลดลงจะเอื้อต่อความต้องการเศษเหล็กที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นปัจจัยสนับสนุนราคาเศษเหล็ก (ข้อมูลจาก DNB วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564)

ข้อมูลเศรษฐกิจฉบับใหม่บ่งชี้ว่าดัชนี PMI ของภาคการผลิต Caixin ของจีนลดลงในเดือนมกราคมอยู่ที่ 51.5 จุดจาก 53.0 จุดในเดือนธันวาคม นับเป็นการลดลงรายเดือนครั้งใหญ่ที่สุดของดัชนี PMI นับตั้งแต่เกิดการระบาดของโควิด-19 ในเดือนมกราคมปี 2563 มีรายงานว่า การปิดเมืองรอบใหม่ในจีนทำให้อิจกรรมหยุดชะงักในเดือนมกราคม โดยหวังว่ากิจกรรมจะฟื้นตัวในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้าเมื่อการระบาดรอบใหม่ได้รับการควบคุม ข้อจำกัดด้านการเดินทางของทางรถไฟที่ออกมาเมื่อเร็ว ๆ นี้คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อผลผลิตของภาคการผลิตในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้าแม้จะใกล้ช่วงวันหยุดเนื่องจากคนงานยังคงต้องทำงานอยู่ในที่สุดภาคอสังหาริมทรัพย์มีการชะลอตัวเนื่องจากข้อจำกัดการกู้ยืมที่เข้มงวดมากขึ้นส่งผลให้ดัชนีการก่อสร้างของจีนลดลงจาก 60.7 จุด เป็น 60.0 จุด (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2564)

จีนวางกำลังการผลิตไฟฟ้าถ่านหินใหม่ 38.4 กิกะวัตต์ ในปี 2563 ซึ่งเป็นกำลังการผลิตมากกว่าสามเท่าของปริมาณการผลิตในส่วนอื่นทั่วโลกและอาจทำลายเป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศระยะสั้น รวมถึงการลดกำลังการผลิต กำลังการผลิตจากโรงไฟฟ้าถ่านหินของจีนเพิ่มขึ้นสุทธิ 29.8 กิกะวัตต์ ในปี 2563 แม้ว่าส่วนอื่น ๆ ของโลกจะลดลง 17.2 กิกะวัตต์ จีนอนุมัติการสร้างกำลังโรงไฟฟ้าถ่านหินที่มีปริมาณการผลิตอีก 36.9 กิกะวัตต์ในปีที่แล้วซึ่งมากกว่าปีก่อนหน้าถึง 3 เท่า ทำให้ยอดรวมของกำลังการผลิตที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอยู่ที่ 88.1 GW ขณะนี้มีพลังงานถ่านหิน 247 กิกะวัตต์ที่อยู่ระหว่างการพัฒนาเพียง ซึ่งเป็นปริมาณที่มากพอสำหรับอุปทานทั้งหมดของเยอรมัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2564)

ทวีปอเมริกา

ด้วยการผลิตน้ำตาลเป็นประวัติการณ์ของบราซิลที่ 40 ล้านตันในปี 2563 เนื่องจากผลการเก็บเกี่ยวที่ดีเยี่ยมและการใช้เอทานอลในประเทศที่ลดลงอย่างรวดเร็ว (ลดลงร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้า) การส่งออกได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก การส่งออกที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกส่งไปยังเอเชียส่งผลให้การขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นในปี 2563 ครั้งหนึ่งของปริมาณการส่งออกทั้งหมดในปีนี้ได้ถูกขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ / ขนาดอัลตราแมกซ์ ส่วนที่เหลือขนส่งด้วยเรือขนาดแอสคี้ไซส์และเรือขนาดปานาแมกซ์ จากรายงานข่าวในสัปดาห์นี้ที่รายงานว่าจีนได้ระงับการนำเข้าน้ำตาลจากออสเตรเลียเนื่องจากความตึงเครียดทางการเมือง การส่งออกน้ำตาลของบราซิลจะได้รับประโยชน์ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research วันที่ 6 พฤศจิกายน 2563)

คาดว่าบราซิลจะนำเข้าถั่วเหลือง 1 ล้านตันในปี 2563 หลังจากที่ผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกขายถั่วเหลืองที่ผลิตได้หมดในช่วงต้นปี หากทำได้ตามการคาดการณ์นี้จะเป็นตัวเลขการนำเข้าสูงสุดของบราซิลนับตั้งแต่ปี 2551 และเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 10 ปีที่ 260,000 ตัน การนำเข้าถั่วเหลืองยังคงดำเนินต่อไปในปี 2564 โดยการนำเข้าถั่วเหลืองในปีหน้าจะอยู่ที่ 0.5 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Arrow วันที่ 9 พฤศจิกายน 2563)

บราซิลส่งมอบข้าวโพด 4.2 ล้านตันในเดือนก่อนหน้า ซึ่งลดลงร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปริมาณการจัดส่งในช่วงเดือนตุลาคม 2562 ปริมาณการขนส่งข้าวโพดในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2563 อยู่ที่ 24.2 ล้านตันลดลงร้อยละ 25 จากปีก่อนหน้า เป็นการขนส่งด้วยเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเช่น เรือขนาดอัลตราแมกซ์ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ อย่างไรก็ตามเป็นสัดส่วนรวม 1.4 ล้านตันในเดือนตุลาคม ลดลงร้อยละ 29 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดปานามาแมกซ์มีปริมาณการขนส่งข้าวโพดจากบราซิล 2.8 ล้านตันในเดือนก่อนหน้า ลดลงร้อยละ 21 จากปีก่อนหน้า ผลผลิตข้าวโพดของบราซิลในปีนี้ได้รับผลกระทบจากภัยแล้งในหลายรัฐหลักที่เป็นแหล่งผลิต อย่างไรก็ตาม พื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดที่เคยมีปริมาณการปลูกสูงเป็นประวัติการณ์ยังคงมีปริมาณที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง การส่งออกข้าวโพดนับจากต้นปีถึงปัจจุบันยังคงสูงขึ้นร้อยละ 55 เมื่อเทียบกับปี 2561 (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 10 พฤศจิกายน 2563)

ตามรายงานจาก USDA บราซิลจะมีการเก็บเกี่ยวถั่วเหลืองปริมาณ 133 ล้านตันในปี 2563 / ปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 หน่วยงานด้านการเกษตรแห่งชาติของบราซิลมองว่าการเก็บเกี่ยวมีแนวโน้มที่จะเติบโตมากขึ้น โดยคาดว่าบราซิลจะเก็บเกี่ยวได้มากถึงเกือบ 135 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Maersk Broker วันที่ 18 ธันวาคม 2563)

การขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลยังคงอยู่ในระดับต่ำในปีนี้ ในช่วง 10 วันแรกของเดือนมกราคม ปริมาณการขนส่งเฉลี่ยต่ำกว่า 0.75 ล้านตันต่อวัน ลดลงร้อยละ 32 จากค่าเฉลี่ยของเดือนธันวาคม 2563 อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ในภูมิภาคนี้ต่ำกว่าในแปซิฟิกมาก มีสัญญาณต่างๆ ที่บ่งบอกว่าส่วนต่างนี้กำลังลดลง โดยตลาดออสเตรเลียที่แข็งแกร่งส่งผลให้เรือจำนวนมากอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกและลดอุปทานสำหรับบราซิล ความแออัดของเรือขนาดเคปไซส์ในบราซิลยังค่อนข้างต่ำโดยลดลงร้อยละ 27 จากเดือนก่อนหน้าเหลือ 5.8 ล้านตันต่อวันในช่วงต้นสัปดาห์นี้ เนื่องจากการแล่นเรือเปล่าที่ลดลงในช่วงสองสามสัปดาห์ที่ผ่านมา การลดลงดังกล่าวได้เริ่มฟื้นตัวขึ้นสำหรับเรือ VLOC และเรือขนาดเคปไซส์ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 12 มกราคม 2564)

ทวีปเอเชีย

แม้จะมีคำสัญญาซ้ำๆ จากรัฐบาลอินเดียว่าจะลดการนำเข้าถ่านหินแต่ปริมาณการนำเข้าถ่านหินก็ยังคงเพิ่มขึ้น ในปี 2562 อินเดียนำเข้าถ่านหินเทอร์มอลและถ่านหินโค้ก 206 ล้านตัน แต่ไม่รวมปิโตรเลียมโค้ก ปริมาณดังกล่าวเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 จากปีก่อนหน้าจากปริมาณ 195.9 ล้านตันที่นำเข้าในปี 2561 ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2563 อินเดียนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 149.9 ล้านตันซึ่งแสดงถึงการลดลงสุทธิร้อยละ 13.4 จากปีก่อนหน้าเทียบกับ 173.1 ล้านตันที่นำเข้าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2562 ในเดือนตุลาคม 2563 มีปริมาณถึง 17.8 ล้านตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8 จากเดือนเดียวกันของปีก่อนหน้า การนำเข้าอาจสูงถึง 20 ล้านตันในเดือนพฤศจิกายนและ/หรือเดือนธันวาคม (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563)

ข้อมูลจากอินเดียเมื่อวันศุกร์แสดงให้เห็นถึง GDP ที่ลดลงร้อยละ 8.2 ในไตรมาสสาม แม้ว่าตัวเลขนี้จะผลักดันให้อินเดียเข้าสู่ภาวะถดถอยครั้งแรกนับตั้งแต่ปี 2539 แต่ก็เป็นการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วจากการหดตัวทางเศรษฐกิจที่ร้อยละ 24 ในไตรมาสสอง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 พฤศจิกายน 2563)

ข้อมูลชั่วคราวจากกระทรวงการค้าแสดงให้เห็นว่าในปี 2563 อินเดียส่งออกข้าวมากเป็นประวัติการณ์ที่ปริมาณ 14 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.9) (ข้อมูลจาก Hindustan Times วันที่ 4 มกราคม 2564)

สภาพอากาศหนาวเย็นทั่วเอเชียเพิ่มความตึงตัวในตลาดถ่านหินที่ผันผวน ด้วยราคา LNG ที่เพิ่มสูงขึ้นจากอุปทานที่มีปริมาณน้อย ความต้องการถ่านหินจึงเพิ่มขึ้นจากการผลิตกระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้าในเดือนมกราคม ปัจจุบันพลังงานนิวเคลียร์ถูกจำกัดโดยงานซ่อมบำรุง ในขณะที่ฝนตกในอินโดนีเซียส่งผลให้อุปทานถ่านหินตึงตัวและราคาเพิ่มขึ้น ในเดือนธันวาคมพบว่า การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นฟื้นตัวขึ้นจากการผลิตกระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น แต่ความต้องการถ่านหินโลกยังเพิ่มขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นทะลุ 16 ล้านตันในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากเดือนก่อนหน้า แต่ลดลงร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า การนำเข้าจะยังคงแข็งแกร่งในเดือนมกราคม (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 12 มกราคม 2564)

ตามข้อมูลสุดท้ายล่าสุด การนำเข้าเศษเหล็กของเวียดนามเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปีก่อนหน้าเป็น 6.3 ล้านตัน โดยมีปริมาณการนำเข้าเกือบ 0.8 ล้านตันในเดือนธันวาคม เวียดนามยังคงก้าวสู่การเติบโตทางอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วในปี 2563 โดยการระบาดของโควิด-19 มีผลกระทบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ เศรษฐกิจของเวียดนามคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.4 ในปีก่อนหน้าทำให้อุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กเป็นหลักยังคงอยู่ในกลุ่มที่มีการเติบโต การผลิตเหล็กของประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 43 จากปีก่อนหน้าในปี 2563 เป็น 29 ล้านตัน โดยมีปริมาณแร่เหล็กและถ่านหินที่มีปริมาณมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ตัวเลขดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นซึ่งผลักดันให้มีการนำเข้าเศษเหล็กเพิ่มขึ้น ราคาวัตถุดิบที่สูงมากในช่วงปลายปี 2563 อาจแสดงถึงความต้องการซื้อเศษเหล็กของเวียดนามเนื่องจากอัตรากำไรจากการรีไซเคิลที่มากขึ้น (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 25 มกราคม 2564)

ความต้องการถ่านหินของปากีสถานคาดว่าจะยังคงมีแนวโน้มที่ดีในปี 2564 เนื่องจากมีโรงไฟฟ้าถ่านหินและการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในปีนี้ ผู้ผลิตและส่งออกปูนซีเมนต์แห่งหนึ่งคาดว่าความต้องการถ่านหินจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 40 ในปี 2564 จากปริมาณปัจจุบันที่มากกว่า 20 ล้านตันเนื่องจากความต้องการปูนซีเมนต์เพิ่มขึ้นตามด้วยการเริ่มต้นโรงไฟฟ้าถ่านหินแห่งใหม่ (ข้อมูลจาก Dawn วันที่ 30 มกราคม 2564)

ส่วนอื่นของโลก

เกษตรกรชาวออสเตรเลียกำลังเก็บเกี่ยวข้าวสาลีปริมาณมากเป็นอันดับสองหลังจกภัยแล้งหลายปี ตามที่หัวหน้านักคาดการณ์ของประเทศได้ปรับเพิ่มประมาณการการผลิตของออสเตรเลียในวันอังคารขึ้นเกือบร้อยละ 10 เป็นปริมาณการผลิตมากกว่า 30 ล้านตันเนื่องจากปริมาณน้ำฝนที่พอดี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ธันวาคม 2563)

แอฟริกาได้เป็นผู้ส่งออกถ่านหินรายใหญ่อันดับ 4 รองจากออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และรัสเซีย ในปี 2562 แอฟริกาได้ส่งออกถ่านหิน 67.4 ล้านตัน การส่งออกของแอฟริกาได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับตลาดในเอเชียซึ่งต้องเผชิญกับการแข่งขันจากผู้ผลิตจากอินโดนีเซียและออสเตรเลีย ในช่วง 11 เดือนแรกของปี 2563 แอฟริกาได้ส่งออกถ่านหิน 63.6 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 จากปีก่อนหน้า เทียบกับปริมาณ 61.2 ล้านตันที่ส่งออกในปี 2562 การส่งออกไปยังเวียดนามเพิ่มขึ้นเป็น 5.2 ล้านตันในเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2563 เพิ่มขึ้นจาก 0.4 ล้านตันในปีก่อนหน้า การส่งออกไปจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 101 จากปีก่อนหน้าเป็น 3.6 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 13 ธันวาคม 2563)

ในที่สุดรัฐบาลรัสเซียก็ได้อนุมัติข้อเสนออย่างเป็นทางการในการปรับขึ้นภาษีการส่งออกข้าวสาลีของประเทศ นับจากวันที่ 1 มีนาคม การส่งออกข้าวสาลีจะถูกเก็บภาษีที่ 50 ยูโรต่อตันจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน ทางกรรัสเซียได้วางแผนที่จะเรียกเก็บภาษี 25 ยูโรต่อตันสำหรับการส่งออกข้าวสาลีในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ถึง 1 มีนาคม นอกจากนี้การส่งออกข้าวบาร์เลย์และข้าวโพดจะถูกเก็บภาษีที่ 10 ยูโรต่อตันและ 35 ยูโรต่อตันตามลำดับตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคมถึง 30 มิถุนายน วัตถุประสงค์ของการเรียกเก็บภาษีก็เพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาธัญพืชในประเทศและต่อสู้กับอัตราเงินเฟ้อด้านอาหาร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเศรษฐกิจของรัสเซียกล่าวในแถลงการณ์ว่ารัสเซียจะติดตามสถานการณ์ต่อไปและพร้อมที่จะปรับมาตรการในการควบคุมการส่งออกธัญพืชเพิ่มเติมหากจำเป็น ในทำนองเดียวกันยูเครนได้ประกาศในสัปดาห์นี้ว่าประเทศจะจำกัดปริมาณข้าวโพดสำหรับการส่งออกในปีการตลาดปี 2563 / ปี 2564 ไว้ที่ 24 ล้านตัน ยูเครนยังตั้งเป้าที่จะป้องกันไม่ให้ราคาธัญพืชเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและรักษาระดับของอุปทาน อย่างไรก็ตาม ผู้ค้าขายในตลาดยูเครนมองว่าข้อจำกัดดังกล่าวเป็นขั้นตอนเชิงสัญลักษณ์มากกว่าความต้องการที่แท้จริงในการจำกัดการส่งออกเนื่องจากมีปริมาณข้าวโพดในประเทศเพียงพอทั้งสำหรับการส่งออกและการบริโภคในประเทศ (ข้อมูลจาก Maersk Brokers วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564)

