

เลขที่ 2562-010

วันที่ 7 พฤษภาคม 2562

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2562

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสแรก ปี 2562 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรก ปี 2562 อยู่ที่ 9,273 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าตัวเลขในไตรมาสแรกในปี 2561 โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ด้านล่างซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ที่ดีกว่าดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,816 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่ บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐ และสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของปีที่แล้ว ในไตรมาสแรก รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 10.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่ำกว่าตัวเลขในไตรมาสแรกในปี 2561 ขาดทุนต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.05 บาทสำหรับไตรมาสแรกของปี 2562

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2562	ไตรมาส 1 ปี 2561
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	21,193	17,708
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,273	10,965
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	8,686	10,460
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	9,691	11,266
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	9,982	11,832
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,816	4,482
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	10.64	16.79

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(2.63)	3.43
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(2.67)	3.43
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นบาท)	(0.05)	0.07
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (หน่วยเป็นบาท)	(0.05)	0.07

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแชนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 414 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,029 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแชนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ อยู่ที่ 8,686 เหรียญสหรัฐนั้น สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ถึงร้อยละ 44 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 703 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,638 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้ว จะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 9,691 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 27 ทั้งนี้ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,982 เหรียญสหรัฐ และสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ถึงร้อยละ 31 (เนื่องจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์โดยเฉพาะ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เปรียบเทียบกับดัชนี BSI) ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่จะทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันพุธที่ 15 พฤษภาคม 2562 เวลา 15.20 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ มีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยมีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางจำนวน 2.81 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างไตรมาสแรกปี 2562 สำหรับเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณการปลดระวางเรือที่ 1.71 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกของปีที่แล้ว ทั้งนี้ อายุของกองเรือโลก ณ ปัจจุบันและแรงกดดันทางกฎเกณฑ์ (กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) และกฎเกณฑ์การใช้เชื้อเพลิงสะอาด (IMO 2020)) น่าจะส่งผลทำให้กองเรือโลกขยายตัวอย่างช้าๆ อันจะช่วยทำให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 16 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 148 ล้านเหรียญสหรัฐ

ปี	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 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
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	13,585	13,875	13,875	14,211	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	32.72	30.47	30.39	28.30	26.55

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

มุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

ดัชนี BDI ดูเหมือนว่าได้หยุดร่วงลง โดย ณ สิ้นไตรมาสแรก อยู่ที่ระดับ 689 จุด จากที่ระดับ 1,282 จุด เมื่อตอนต้นปี อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าสถานการณ์จะไม่ได้เลวร้ายอย่างที่เห็น

- ณ สิ้นไตรมาสแรก ปี 2562 ดัชนี PMI ของจีนอยู่ในระดับที่สูงที่สุดตั้งแต่ปี 2555 จากการที่ตลาดเงินกู้จากธนาคารต่างๆ กลับมาแข็งแกร่งและนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ของภาครัฐ ประมาณการตัวเลขจีดีพีอยู่ที่ร้อยละ 6 - 6.5 โดยไตรมาสแรก ปี 2562 อยู่ที่ถึงร้อยละ 6.4! ภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่แข็งแกร่งและการปล่อยเงินกู้ที่ง่ายขึ้นน่าจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและภาคอุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกอง
- หากพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ของดัชนี BDI จะเห็นได้ว่าเรือขนาดเล็กทำรายได้ได้ดีกว่าเรือขนาดใหญ่ เนื่องจากอุปสงค์ที่แข็งแกร่งของสินค้าแห่งเทกองรอง (minor bulks) (สินค้าโภคภัณฑ์หลักที่เรือของบริษัทฯ ขนส่ง) ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตของเหมืองแร่เหล็กของ Vale จากการที่ดัชนี BDI ตามรูปแบบการคำนวณแบบใหม่นั้นได้เน้นไปที่เรือขนาดใหญ่ (ดัชนี BDI ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2561 ได้ให้สัดส่วนร้อยละ 40 มาจากดัชนีเรือขนาดแคปไซส์ ร้อยละ 30 มาจากดัชนีเรือขนาดปานามาแมกซ์ และร้อยละ 30 มาจากดัชนีเรือขนาดซูปราแมกซ์ และไม่รวมดัชนีเรือขนาดแฮนด์ไซส์) การลดลงของรายได้ของเรือขนาดใหญ่ก็น่าจะส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI อย่างมากซึ่งอาจนำไปสู่การสรุปที่คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง
- ในประเด็นเรื่องภาษีทางการค้านั้น โดยทั่วไปการใช้มาตรการภาษีทางการค้าจะส่งผลให้มีการเปลี่ยนประเทศสินค้าต้นทางอันส่งผลต่อประสิทธิภาพของการขนส่งทางเรืออันทำให้มีปริมาณการขนส่งในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มมากขึ้น ปัจจัยดังกล่าวนี้ ถือเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าแห่งเทกองตรงเท่าที่ภาษีทางการค้าที่จัดเก็บไม่ทำให้อุปสงค์ลดลงหรือหดไป
- ตามรายงานของ Bloomberg ในช่วงสัปดาห์ที่ 3-4 ของเดือนเมษายน ดูเหมือนว่าทางออกของสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีนน่าจะเกิดขึ้นในเดือนพฤษภาคม โดยการทำข้อตกลงระหว่างผู้นำของทั้งสองประเทศ ซึ่งหากเกิดขึ้นจริง ความพยายามของจีนในการลดการขาดดุลทางการค้าโดยการนำเข้าสินค้าวัตถุดิบเพิ่มขึ้นจากสหรัฐฯ (ถั่วเหลือง น้ำมัน/ก๊าซ และถ่านหิน) จะส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมาก

- จากการที่อัตราค่าระวางอ่อนตัวลง ปริมาณการรีไซเคิลเรือจึงได้เพิ่มขึ้นจาก 0.91 ล้านเดทเวทตันในเดือนมกราคม 2562 เป็น 2.81 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นไตรมาสแรกปี 2562 หากคำนวณตัวเลขทั้งปี จะมีปริมาณการรีไซเคิลเรือที่เกือบถึง 12 ล้านเดทเวทตัน
- การที่บริษัทฯ อยู่ในกลุ่มการเดินเรือขนาดเล็ก หมายความว่าบริษัทฯ จะสามารถทำรายได้จากการที่อุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองรองที่แข็งแกร่งขึ้น โดยจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.5 จากการคาดการณ์ของ Clarksons เมื่อเทียบกับตัวเลขการเติบโตของกองเรือของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนส่งบนเรือที่ร้อยละ 2.82 ในขณะที่ยังได้ประโยชน์จากการที่ตลาดโดยรวมดีขึ้นจากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น
- ปี 2563 น่าจะเป็นปีที่น่าจับตามองอย่างยิ่งเนื่องจากความกดดันทางกฎเกณฑ์ต่างๆ จากการที่กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ด้วยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำซึ่งคาดว่าจะสูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูงที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น วิธีที่ง่ายที่สุดในการลดการใช้เชื้อเพลิงก็คือการลดความเร็วในการแล่นเรือ หากลดความเร็วในการแล่นเรือจาก 12 นอตเป็น 10 นอต จะสามารถลดอุปทานลงได้ถึงร้อยละ 17 ในชั่วโมงสั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ซึ่งมีขนาดระวางรวม 65.55 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.8 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2562 น่าจะได้รับความกดดันมากที่สุดและน่าจะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการปลดระวางเนื่องจากมีเครื่องยนต์เก่าซึ่งไม่สามารถเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำได้ อีกทั้งจะต้องใช้เงินทุนในการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือเหล่านี้เมื่อถึงกำหนดการสำรวจเรือพิเศษ ทั้งนี้ ปี 2563 จะเป็นปีที่ต้องเผชิญกับภาวะอุปทานหดตัวอย่างรวดเร็วเนื่องจากการลดความเร็วในการแล่นเรือของกองเรือทั้งหมดหรือเนื่องจากการปลดระวางเรือเก่าประกอบกับการลดความเร็วในการแล่นเรือของกองเรือที่มีอยู่
- อีกวิธีหนึ่งในการคาดการณ์อนาคตของตลาดคือการเปรียบเทียบปริมาณการส่งต่อเรือล่องหน้า (อยู่ที่ร้อยละ 10.9) ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นไตรมาสแรก (842.79 ล้านเดทเวทตัน) และเทียบกับเมื่อครั้งสุดท้ายที่ตัวเลขอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ กล่าวคือ เมื่อช่วงสิ้นปี 2545 และเป็นปีที่ทราบกันดีว่าอะไรเกิดขึ้นหลังจากนั้น!

มุมมองอื่นๆ ต่อตลาด

ปี 2561 เป็นปีที่ดีพอสมควรสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ โดยค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์และขนาดแฮนด์ไฮส์ อยู่ที่ 11,486 เหรียญสหรัฐ และ 8,700 เหรียญสหรัฐ ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากตัวเลขเมื่อปี 2560 ร้อยละ 22.7 และร้อยละ 14.0 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ตัวเลขในช่วงสองเดือนแรกของปี 2562 นั้นน่าผิดหวัง โดยค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ ลดลงร้อยละ 27.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 7,275 เหรียญสหรัฐ และค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ลดลงร้อยละ 30.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 5,710 เหรียญสหรัฐ คาดว่าปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2562 จะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 9 ล้านเดทเวทตัน จากปริมาณเพียงแค่ 7.2 ล้านเดทเวทตันในปี 2561 ในช่วงสองเดือนแรกของปี 2562 เราได้รายงานการส่งมอบเรือ 27 ลำขนาดระวางบรรทุกระหว่าง 20,000 – 64,999 เดทเวทตัน รวมทั้งสิ้น 1.2 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 42 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เราคาดว่าอัตราการปลดระวางเรือจะเพิ่มขึ้นในปี 2562 ถึง 4 ล้านเดทเวทตัน เนื่องจากคาดว่าตลาดจะอยู่ระดับปานกลางในปีนี้ รวมทั้งผลกระทบจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือ และการใช้เชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ

อย่างไรก็ตาม ในช่วงสองเดือนแรกของปี 2562 เราไม่ได้รายงานการปลดระวางเรือของเรือขนาดดังกล่าวเลยแม้แต่ลำเดียว ดังนั้น เราจึงคาดว่าตัวเลขการขายตัวของกองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 2 ในปี 2562 เมื่อเทียบกับปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 3 โดยในช่วงสองเดือนแรกของปี 2562 มีการสั่งต่อเรือจำนวน 6 ลำขนาดระวางบรรทุกระหว่าง 20,000 - 64,999 เดทเวทตัน รวมทั้งสิ้น 0.3 ล้านเดทเวทตัน ดังนั้น จุดสมจุดระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์ยังคงฟื้นตัวต่อไปแม้ว่าตัวเลขการปลดระวางเรือจะชะลอตัวลง ในขณะที่การเติบโตทางการค้ายังคงอยู่ในระดับที่ดีพอสมควร เราคาดว่าอุปสงค์สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์จะขยายตัวอย่างน้อยร้อยละ 3 ในปี 2562 อย่างไรก็ตาม ความเข้มงวดในการนำเข้าถ่านหินของจีนอย่างต่อเนื่องอาจทำให้ปริมาณถ่านหินนำเข้าของจีนไม่มาก ในขณะที่เรายังคงคาดว่าอุปสงค์ถ่านหินนำเข้าจากอินเดียและประเทศในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะยังคงแข็งแกร่ง สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนยังคงส่งผลกระทบต่อการค้าถั่วเหลือง ในขณะที่สินค้าประเภทอื่นมีแนวโน้มไปในทางที่ดี เช่น แร่เหล็กซึ่งอินโดนีเซียกลับมาเพิ่มปริมาณการส่งออกอีกครั้ง และน้ำตาลซึ่งมีการส่งออกเพิ่มขึ้นจากอินเดียและไทย รวมทั้งการคาดการณ์เชิงบวกสำหรับการค้าเมล็ดธัญพืชในปัจจุบัน (ข้อมูลจาก Banchero Costa ณ วันที่ 3 เมษายน 2562)

เศรษฐกิจของจีนเติบโตร้อยละ 6.4 ในช่วงไตรมาสแรก จากข้อมูลที่ประกาศในช่วงเช้านี้ ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ก่อนหน้านี้สำหรับการเติบโตของตัวเลขจีดีพีที่ร้อยละ 6.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ภาคอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กฟื้นตัวในเดือนมีนาคม โดยขยายตัวร้อยละ 8.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า (ซึ่งเป็นการขยายตัวที่สูงที่สุดตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2557) และเพิ่มขึ้นจากตัวเลขการขยายตัวในเดือนมกราคม และเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 5.3 นอกจากนี้ โรงถลุงเหล็กในจีนผลิตเหล็กดิบได้ 80.3 ล้านตันเมื่อเดือนที่แล้ว ซึ่งถือเป็นการขยายตัวร้อยละ 9 จากปีก่อนหน้า เราเห็นว่าปัจจัยเหล่านี้สนับสนุนการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยเราคาดว่าสัดส่วนการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดในแ่งตัน-ไมล์ของจีนจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 40 และสัดส่วนการนำเข้าแร่เหล็กในแ่งตัน-ไมล์จะอยู่ที่ร้อยละ 75 (ข้อมูลจาก Arctic Shipping ณ วันที่ 17 เมษายน 2562)

บรรยากาศของตลาดสำหรับค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์ได้ปรับตัวดีขึ้นหลังจาก Vale ได้ประกาศการกลับมาผลิตของเหมือง Brucutu ซึ่งจะช่วยให้มีปริมาณแร่เหล็กในตลาดเพิ่มขึ้น 30 ล้านตันต่อปี แม้ว่าปัญหาทางการผลิตได้คลี่คลายลง ผู้ค้าบางรายยังคงกังวลจากสภาพอากาศที่เลวร้ายในช่วงเดือนมีนาคมและเดือนเมษายน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการขนส่งจากท่าเรือ Ponta da Madeira ในบราซิล ความล่าช้าในการขนส่งในท่าเรือดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิตของเหมืองทางตอนเหนือของ Vale อย่างไรก็ตาม Vale ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงเป้าหมายปริมาณการขายรายปีสำหรับสินค้าแร่เหล็กและเหล็กก้อนที่ 307-332 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Seatrade Maritime News ณ วันที่ 18 เมษายน 2562)

จากสภาพตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่อัตราค่าระวางเรือมีความผันผวนที่จะตกต่ำได้อย่างง่ายดาย จากการที่เขื่อน Brumadinho ถล่ม ตลาดจึงยังคงขำแย่อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ กล่าวคือ การที่จีนได้รายงานการเติบโตของตัวเลขจีดีพีที่ร้อยละ 6.4 สำหรับไตรมาสแรก ซึ่งเกินความคาดหมาย และยิ่งไปกว่านั้นเป็นช่วงที่มีการคาดการณ์ว่าเป็นจุดที่ต่ำของวัฏจักรเศรษฐกิจของจีน ข้อมูลล่าสุดได้แสดงถึงแนวโน้มเชิงบวกต่างๆ แม้ว่าจะมีผลกระทบจากสงครามทางการค้าอยู่ก็ตาม โดยในเดือนมีนาคม ภาคอุตสาหกรรมการผลิตได้เติบโตแบบก้าวกระโดดจากเมื่อกลางปี 2557 โดยขยายตัวที่ร้อยละ 8.5 โดยปริมาณการผลิตเหล็กกล้าในไตรมาสแรกอยู่ที่ 230 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า นโยบายการกระตุ้น

เศรษฐกิจของภาครัฐได้เริ่มที่จะแสดงผลเชิงบวกในการส่งเสริมเศรษฐกิจของจีน โดยล่าสุดมีการประกาศใช้นโยบายลดภาษีจำนวน 2 ล้านล้านหยวน ทั้งนี้ ยังคงมีมุมมองเชิงบวกถึงทางออกของสงครามทางการค้า โดยสหรัฐฯ ได้ส่งผู้แทนไปเยือนจีนเพื่อหารือในเรื่องดังกล่าวในวันที่ 30 เมษายน และตามมาด้วยการประชุมที่กรุงวอชิงตันในสัปดาห์ถัดไป แม้ว่ายังมีความกังวลในเรื่องข้อตกลงระหว่างสองประเทศและข้อตกลงจะคงอยู่ยาวนานแค่ไหน แต่ทางออกใดๆ ก็ตามและความมีเสถียรภาพย่อมจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและภาคอุปสงค์ ในขณะที่เดียวกัน จีนยังคงผลักดันแผนการริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (One Belt, One Road Initiative) โดยมีการจัดประชุมผู้นำ 37 ประเทศในกรุงปักกิ่งในสัปดาห์นี้เพื่อรายงานถึงความคืบหน้าของแผนการดังกล่าว การกลับมาผลิตของเหมือง Brucutu จะช่วยส่งเสริมปริมาณการผลิตและบรรยากาศในตลาด นอกจากนี้ ค่าระวางเรือได้เพิ่มขึ้นจากระดับที่ต่ำที่สุดในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มเชิงบวกจากการที่ข่าวร้ายต่างๆ ได้ค่อยๆ จางหายไป (แม้ว่าอัตราการเช่าเรือทำสัญญาไปแล้วสำหรับปี 2562 และปี 2563 จะยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าอัตราค่าระวางก่อนที่เหมือง Brumadinho จะถล่มก็ตาม) จากการที่เราผ่านพ้นประเด็นปัญหาต่างๆ ตามฤดูกาลและปัญหาจากสภาพอากาศ และการที่เศรษฐกิจของจีนดูเหมือนได้ฟื้นตัวขึ้น ซึ่งถ้าเราอยู่ในภาวะปกติเราก็ควรจะได้ยึดถือตลาดที่ฟื้นตัวหรืออย่างน้อยที่ทรงตัวแบบสามารถทำอะไรได้บ้าง แม้ว่าเรายังไม่อยู่ในภาวะปกติ แต่ยังมีสัญญาณเชิงบวกให้เห็นซึ่งแสดงให้เห็นว่ายังคงพอมีหวัง (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 25 เมษายน 2562)

การเปลี่ยนแปลงหลักของอุปทาน

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองโลก เริ่มต้นปี 2562 ที่ 836.46 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 842.79 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นไตรมาสแรกปี 2562 ซึ่งอีกร้อยละ 4.2 (35.25 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2562 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 20 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2561 อัตราการส่งมอบล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 18.15) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีปริมาณ 12 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ในไตรมาสแรกปี 2562 การปลดระวางเรืออยู่ที่ 2.81 ล้านเดทเวทตัน) กองเรือจะขยายตัวสุทธิร้อยละ 2.25 (19.01 ล้านเดทเวทตัน) ก่อนสิ้นปี 2562 และร้อยละ 3.2 (27.8 ล้านเดทเวทตัน) ก่อนสิ้นปี 2563

มุมมองอื่นๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุปทาน

ตั้งแต่ต้นปีจนถึงบัดนี้ มีการส่งมอบเรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ จำนวน 7 ลำและเรือขนาดเคปไซส์จำนวน 4 ลำ เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกปี 2561 ซึ่งมีการส่งมอบเรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ จำนวน 4 ลำและเรือขนาดเคปไซส์จำนวน 14 ลำ ทั้งนี้ การส่งมอบเรือที่เห็นความแตกต่างได้ชัดเจนจะเป็นเรือขนาดคามซาร์แมกซ์ที่มีการรับมอบเรือไปแล้วในปีนี้นับจำนวน 31 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 13 ลำในปีก่อน เราไม่คาดว่าปริมาณการส่งมอบเรือจะเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งหลังของปีนี้ สอดคล้องกับตัวเลขการปลดระวางที่มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ และเรือขนาดเคปไซส์ซึ่งภาพรวมตลาดยังคงมีความท้าทาย เห็นได้ชัดว่าในเดือนมีนาคมมีการปลดระวางเรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ จำนวน 2 ลำและเรือขนาดเคปไซส์จำนวน 6 ลำ เราคาดว่าจำนวนเรือที่ส่งมอบและจำนวนเรือที่ถูกปลดระวางในปี 2562 จะคล้ายคลึงกับตัวเลขในปี 2560 กล่าวคือ มีการส่งมอบเรือใหม่ปริมาณ 39 ล้านเดทเวทตัน และมีการปลดระวางเรือปริมาณ 15 ล้านเดทเวทตัน หากเป็นเช่นนั้นจริง การขยายตัวของกองเรือน่าจะเหมือนในปี 2561 ที่ร้อยละ 2.8 (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 18 เมษายน 2562)

ตามข้อมูลของ Tradewinds มีการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ไปแล้วในปีนี้อันจำนวน 18 ลำ หลังจากที Korea Line Corp ได้ขายเรือ Bluebell ที่สร้างเมื่อปี 2539 ในขณะที่ครบกําหนดสำรวจเรือขึ้นต้นเมื่อเรือครบอายุ 22.5 ปี ตลาดเรือขนาดเคปไซส์ที่ตกต่ำในปี 2562 ได้ส่งผลให้จำนวนการปลดระวางเรือจนถึงเดือนเมษายนนี้มีมากกว่าจำนวนเรือที่ถูกปลดระวางของทั้งปี 2561 (ซึ่งอยู่ที่ 17 ลำ หรือร้อยละ 1.1 ของกองเรือโลก) และหากคำนวณทั้งปีจะอยู่ที่ 54 ลำ (ร้อยละ 3.1 ของกองเรือโลก) ณ สิ้นปี 2562 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงกว่าจำนวนเรือ 33 ลำที่ถูกปลดระวางในปี 2560 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2 ของกองเรือโลก แต่ยังคงต่ำกว่าจำนวน 78 ลำและ 93 ลำที่มีถูกปลดระวางในปี 2559 และปี 2558 ตามลำดับ ค่าเฉลี่ยอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์จนถึงปัจจุบันอยู่ที่ 8,079 เหรียญสหรัฐต่อวันนั้นต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 35 (ทั้งปี 2561 อยู่ที่เฉลี่ย 16,529 เหรียญสหรัฐต่อวัน) แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยอัตราค่าระวางในช่วงเดียวกันของปี 2558 และปี 2559 (อยู่ที่ 5,421 เหรียญสหรัฐต่อวัน และ 3,418 เหรียญสหรัฐต่อวันตามลำดับ) ดังนั้น การปลดระวางเรือจนถึงปัจจุบันในปีนี้อันดูเหมือนจะสอดคล้องกับตลาดค่าระวางเรือในช่วงสี่ปีที่ผ่านมา ในรายงานของเราซึ่งตีพิมพ์เมื่อวันที่ 6 มีนาคม นั้น เราได้ประมาณการว่าจะมีเรือปริมาณร้อยละ 1.4 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งกองถูกปลดระวางในปี 2562 ซึ่งเราอาจปรับประมาณการนี้ขึ้นหากตัวเลขการปลดระวางยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดที่จะบังคับใช้ในเดือนกันยายนี้นี้ (กฎเกณฑ์การจัดการน้ำถ่วงเรือ) และในปี 2563 (กฎเกณฑ์การใช้เชื้อเพลิงค่ากําะถันต่ำ) เรายังคงมองว่าตลาดค่าระวางจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีเนื่องจาก Vale กลับมาผลิตแร่เหล็กออกสู่ตลาด และมีการปลดระวางเนื่องจากแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ IMO 2020 เราคาดว่าจะมีอุปทานร้อยละ 1.7 ออกไปจากตลาดเพื่อไปติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อนและล้างถังน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2562 โดยเห็นได้ชัดในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 และมากที่สุดในปีไตรมาสสี่ปี 2562 กล่าวคือ เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า หรือ 4 เท่า (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 26 เมษายน 2562)

แรงกดดันจากกฎเกณฑ์ IMO 2020

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากําะถันต่ำ (LSFO) ณ ท่าเรือหลักต่างๆ ในอาร์เจนตินาและบราซิล สามารถหาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากําะถันสูง HSFO ได้ซึ่งมีค่ากําะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่หากลองนำน้ำมันที่ซื้อได้มาทดสอบดู จะเห็นได้ว่าน้ำมันดังกล่าวมีค่ากําะถันอยู่ที่เพียงร้อยละ 0.2 - 0.73 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง HSFO ที่ขายในทวีปอเมริกาใต้สูงกว่าสิงคโปร์ประมาณ 40 - 45 เหรียญสหรัฐต่อตัน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิง HSFO ณ ท่าเรือหลักในทวีปอเมริกาใต้มีค่ากําะถันต่ำจากการที่น้ำมันดิบที่ผลิตได้ในประเทศเหล่านั้นมีคุณสมบัติเบากว่าน้ำมันดิบจากโรงกลั่นในสิงคโปร์ จากรายงานของ Platts ฉบับก่อน ได้แสดงว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิง LSFO และ HSFO จะมีราคาต่างประมาณ 40 เหรียญสหรัฐถึง 100 เหรียญสหรัฐ

การตรวจสอบน้ำมัน LSFO ในช่วงสองปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบน้ำมันเชื้อเพลิง HSFO ทุกชุดที่ซื้อสำหรับเรือทั้งหมดของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือของเรา สินค้าที่เราขนส่ง และลูกเรือที่ปลอดภัย วันที่ 1 มกราคม 2563 โกลด์เข้ามาทุกที่ขั้นตอนการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงจึงมีความสำคัญอย่างมาก น้ำมัน LSFO ทุกชุดจะถูกตรวจสอบก่อนที่จะใช้บนเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องการทดสอบให้มั่นใจว่าน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ว่าจะเป็น HSFO หรือ LSFO ก็ตามจะต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ISO ซึ่งจะส่งผลให้เรือ ลูกเรือ และสินค้ามีความปลอดภัย

เรือเก่าใช้น้ำมัน LSFO ในงานประมงต่างๆ ของอุตสาหกรรม มีประเด็นคำถามนี้อยู่มีเสมอ โดยผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคต่างๆ (ABS BV และบริษัทอื่นๆ) ต่างกล่าวว่าเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าซึ่งใช้น้ำมันเชื้อเพลิง HSFO มาโดยตลอดนั้นจะต้องถูกบังคับให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง LSFO ในช่วงบั้นปลายของอายุเรือ ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าของเรือของเรือเก่าเหล่านี้จะต้องใช้เงินจำนวนมากในการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อให้เรือเก่าเหล่านี้สามารถเผาผลาญน้ำมัน LSFO ได้ หรือไม่ก็ต้องเผชิญกับการที่เรือชำรุดเสียหาย

การเตรียมพร้อมของบริษัทฯ สำหรับการใช้น้ำมัน LSFO เรือจำนวน 36 ลำในกองเรือของบริษัทฯ ซึ่ง ณ ต้นปีนี้มีอายุเฉลี่ยเพียง 7.28 ปี เรือของบริษัทฯ ที่มีความทันสมัยซึ่งมีถังน้ำมันอยู่บริเวณข้างลำเรือและสามารถเข้าถึงได้อย่างง่ายดายไม่ว่าในขณะที่อยู่กลางทะเล หรือท่าเรือ หรือในขณะที่ขนสินค้าเต็มบนเรือก็ตาม การทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือที่ทันสมัยเหล่านี้สามารถทำได้ง่ายโดยถูกเรือ ทำให้ไม่ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นและไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด สำหรับเรือบางลำของบริษัทฯ ที่ค่อนข้างอายุมากซึ่งมีถังน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ท้องเรือ นั้น บริษัทฯ ได้ใช้วิธีการเดิมส่วนผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวด้วยน้ำยาเคมีเพื่อลดความหนืดของเศษน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งติดอยู่ที่ถังน้ำมัน น้ำยาเคมีนี้จะถูกใส่เข้าไปในถังน้ำมันก่อนที่จะมีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่และมีการเผาผลาญน้ำมันจนหมด และมีการทำแบบนี้ไปซ้ำๆ หลังจากทำเช่นนี้ไปสามรอบ ถังน้ำมันจะไม่มีเศษน้ำมันหลงเหลือทำให้ต้องทำความสะอาดเพียงเล็กน้อยเท่านั้นในการรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงสะอาด บริษัทฯ ดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวข้างต้นกับเรือเก่าของบริษัทฯ

มุมมองอื่นๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักทางด้านกฎเกณฑ์

สิงคโปร์ได้ส่งสาสน์ไปยังบริษัทเดินเรือต่างๆ ที่กำลังคิดหาวิธีการทางลัดเพื่อให้ไม่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ในการลดมลพิษที่จะบังคับใช้ต้นปีหน้า โดยมุ่งหวังเพื่อลดค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง ว่าอย่าได้กระทำเพราะกัปตันและเจ้าของเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเกินที่กำหนดในน้ำมันของเขตประเทศอาเซียนอาจต้องถูกจำคุกเป็นระยะเวลาถึง 2 ปี นับตั้งแต่ต้นปี 2563 ตามข้อมูลของ Maritime and Port Authority of Singapore ซึ่งหากมีการบังคับใช้ บทลงโทษดังกล่าวจะเป็นหนึ่งในบทลงโทษที่ร้ายแรงในการปราบปรามการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ช่วยในการลดมลพิษที่เป็นสาเหตุของฝุ่นควันและฝนกรด (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 3 เมษายน 2562)

ฝรั่งเศสได้เสนอต่อ IMO ให้มีการบังคับให้เรือต่างๆ แล่นช้า โดยทางการฝรั่งเศสต้องการให้บังคับใช้มาตรการกำหนดความเร็วในการแล่นเรือโดยด่วนที่สุด ตามข้อเสนอต่อกลุ่มทำงานในการลดปรากฏการณ์เรือนกระจกของ IMO จากรายงานของสำนักข่าวของ Platts โดยฝรั่งเศสได้เสนอให้กำหนดความเร็วเรือให้แตกต่างกันไปสำหรับเรือแต่ละประเภท โดยฝรั่งเศสได้เสนอการบังคับใช้การกำหนดการปล่อยก๊าซเสียของเจ้าของเรือแต่ละรายตั้งแต่ปี 2566 การแล่นเรือที่ช้าลงจะช่วยลดการปล่อยมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศในระยะสั้นและทำให้อุปทานลดลง (ข้อมูลจาก TradeWinds ณ วันที่ 10 เมษายน 2562)

กรมพาณิชย์ของเดนมาร์กกำลังวางแผนในการใช้โดรนขนาดใหญ่เพื่อตรวจสอบการปล่อยมลพิษของเรือต่างๆ ที่เข้าสู่น่านน้ำของประเทศว่าปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 หรือไม่ โดยโดรนที่ European Maritime Safety Agency (EMSA) จัดหามานั้นจะติดตั้งด้วยเครื่องตรวจวัดปริมาณการปล่อยกำมะถัน โดยการเข้าไปที่ปล่องควันเสียที่เรือปล่อยออกมาและเครื่องตรวจวัดสามารถบอกปริมาณกำมะถันของน้ำมันเชื้อเพลิงได้ โดยทางการสามารถให้ข้อมูลที่ได้อย่างทันทีในการจัดการกับเรือที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (ข้อมูลจาก Seatrade Maritime News ณ วันที่ 15 เมษายน 2562)

มุมมองต่อเครื่องดักจับเขม่าควันและกฎเกณฑ์ IMO 2020 Baltic Exchange ได้ประกาศว่าตัวชี้วัดในการนำม่านควันค้ำขึ้นสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะยังคงใช้รายได้ของเรือที่ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งถือเป็นค่ามาตรฐาน ในขณะที่การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือนั้นยังคงเป็นประเด็นที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์และมีความคิดเห็นต่างกันออกไป ในความเป็นจริงนั้น เมื่อเดือนมกราคม 2563 จะมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แล่นอยู่จำนวนไม่เกินร้อยละ 10 ที่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ในปีหน้าเรือส่วนมากจะเลือกใช้วิธีการที่ง่ายคือการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่างๆ ก่อนข้างระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากหลายปีที่ตลาดค้ำค่าเจ้าของเรือเหล่านี้ก็ไม่มีเงินสดมากนัก ดังนั้น การที่จะต้องลงทุนในการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันโดยต้องมีค่าใช้จ่ายเป็นล้านๆ เหรียญสหรัฐฯ โดยหวังว่าอาจจะได้รับผลตอบแทนจึงเป็นเรื่องที่เสี่ยงเกินไป ชาวต่างๆ ที่เกี่ยวกับผลเสียของเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดซึ่งเรือส่วนใหญ่ได้ติดตั้งไปนั้นอาจช่วยให้มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันน้อยลง หากพิจารณาในเชิงเศรษฐศาสตร์ เครื่องดักจับเขม่าควันน่าจะคุ้มค่าสำหรับเรือขนาดใหญ่ เช่น เรือขนาดเคปไซส์ และเรือขนส่งแร่ขนาดใหญ่ แต่สำหรับเรือขนาดเล็ก เช่น เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไซส์นั้น ดูเหมือนจะไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน เนื่องจากต้องใช้พื้นที่บนเรือในการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งมีขนาดใหญ่กินพื้นที่ ตามข้อมูลในปัจจุบันแสดงให้เห็นว่า ณ สิ้นปี 2563 อาจจะมีเรือขนาดเคปไซส์ถึงร้อยละ 30 ที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน สำหรับเรือขนาดเล็ก สัดส่วนการติดตั้งจะน้อยกว่ามาก ซึ่งปัจจัยนี้เองจะส่งผลกระทบต่อแรงจูงใจ กล่าวคือ เรือขนาดเล็กส่วนมากจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ดังนั้น จึงมีแรงจูงใจเพียงเล็กน้อยที่ซัพพลายเออร์น้ำมันเชื้อเพลิงจะสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงในท่าเรือต่างๆ ที่อยู่ไกลออกไป ดังนั้น เรือขนาดเล็กที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันอาจเผชิญปัญหาขาดแคลนน้ำมัน เป็นไปได้ว่าค่าเช่าเรือขนาดเล็กที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจะสูงกว่าค่าเช่าเรือขนาดเล็กที่ไม่ได้ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งเรือเหล่านี้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงที่มีราคาต่ำกว่า แต่คำถามคือ ส่วนต่างของค่าเช่านี้จะคุ้มกับต้นทุนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันหรือไม่? คำตอบก็จะขึ้นอยู่กับส่วนต่างของราคาน้ำมันทั้งสองประเภท ความแข็งแกร่งของตลาดค่าระวางเรือ และรวมถึงอำนาจในการต่อรองระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวนมากจะเลือกใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 ผสมกับ marine gasoil ซึ่งเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่ง น้ำมันเชื้อเพลิงผสมนั้นใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงผสมกับของเหลวอย่างเช่น vacuum gasoil ซึ่งถือเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งซึ่งมีราคาถูกกว่า อย่างไรก็ตาม น้ำมันผสมยังไม่มีการจัดทำมาตรฐานและการทดสอบ จึงมีความกังวลอย่างมากถึงความมีเสถียรภาพของน้ำมันดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง น้ำมันผสมจากซัพพลายเออร์หลายราย ซึ่งมีความเสี่ยงที่เครื่องยนต์จะชำรุดเสียหาย ในช่วงแรกของการบังคับใช้กฎเกณฑ์ในปี 2563 เจ้าของเรือหลายรายจะเลือกวิธีการที่ปลอดภัยโดยใช้น้ำมันเชื้อเพลิง MGO ที่มีการทดสอบแล้วแต่มีราคาสูงกว่า เป็นที่แน่นอนว่าปี 2563 น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์จะมีราคาสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้กันอยู่ทุกวันนี้ กฎเกณฑ์ IMO 2020 จะส่งผลให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะสร้างผลกระทบมากมาย (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 26 เมษายน 2562)

ข่าวเศรษฐกิจหลัก

จากการที่จำนวนประชากรเมืองยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอีกหลายทศวรรษข้างหน้า คาดว่าจำนวนอาคารต่างๆ ของโลกจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าภายในปี 2603 ซึ่งเสมือนการเพิ่มเมืองนิวยอร์กทุกๆ เดือนตั้งแต่วันนี้จนถึงอนาคต ซึ่งต้องใช้ซีเมนต์และเหล็กกล้าปริมาณมหาศาล (ข้อมูลจาก Annual Letter – Bill and Melinda Gates ณ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562)

มีการทำสัญญาเงินกู้จากแหล่งเงินทุนสำหรับธุรกิจเดินเรือในหลายปีที่ผ่านมา ธนาคารผู้ปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจเดินเรือกำลังขายเงินกู้ทิ้ง เมื่อเดือนมิถุนายน 2561 Varde Partners and Oak Hill Advisors ได้ซื้อเงินกู้มูลค่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จาก Deutsche Bank Hedge funds และผู้ลงทุนภาคเอกชนได้เปลี่ยนจากการซื้อเรือไปเป็นการซื้อเงินกู้และหุ้นสำหรับธุรกิจเดินเรือแทน เมื่อเดือนที่แล้ว Cerberus ได้ซื้อเงินกู้ที่มีปัญหามูลค่า 3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากธนาคาร NordLB ซึ่งมีแผนที่จะลดเงินกู้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ที่เคยได้ปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจเดินเรือมูลค่าเกือบ 4.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ภายในสิ้นปี 2562 DZ Bank ได้พยายามขายเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือมูลค่า 1.13 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ของฝ่ายปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจขนส่งของตน (DVB Bank) มีรายงานในสัปดาห์นี้ว่า Piraeus Bank ของประเทศกรีซ กำลังพยายามขายเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือทั้งที่เป็นเงินกู้ชั้นดีและเงินกู้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ ด้วยมูลค่าเล็กน้อยเพียงเกือบ 680 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Compass Maritime ณ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562)

การค้าโลกได้ตกต่ำอย่างมากซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจโลกอยู่ในจุดที่ต่ำที่สุดตั้งแต่วิกฤตทางการเงินเมื่อทศวรรษที่ผ่านมา ตัวเลขที่มีการประกาศเมื่อวันจันทร์แสดงให้เห็นว่าปริมาณการค้าลดลงร้อยละ 1.8 ในช่วงสามเดือนตั้งแต่เดือนมกราคมเมื่อเทียบกับงวดก่อนหน้า ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ปี 2552 เมื่อเทียบเป็นรายปีแล้ว จะเห็นได้ว่าปริมาณการค้าได้ลดลงในช่วงไตรมาสแรกนี้เป็นครั้งแรกในรอบเก้าปีที่ผ่านมา ธนาคารกลางต่างๆ ได้ตอบสนองต่อการชะลอตัวทางการค้าโดยเสนอการเลื่อนการใช้มาตรการ tightening ออกไป แต่คำถามก็คือสถานการณ์ต่างๆ จะมั่นคงหรือไม่ และถ้ายังไม่มั่นคง อะไรที่ภาครัฐสามารถทำได้หากสถานการณ์เลวร้ายลงไปอีก Charles Evans ประธาน Chicago Federal Reserve ได้กล่าวเมื่อวันจันทร์ว่า ขณะนี้ มีความเสี่ยงที่สถานการณ์เศรษฐกิจจะตกต่ำมากกว่าที่จะดีขึ้น David Lipton ซึ่งเป็น First Deputy Managing Director ของ IMF ได้กล่าวว่า ความเสี่ยงและความไม่แน่นอนกำลังเพิ่มขึ้น ซึ่งรวมไปถึงการกีดกันทางการค้า และสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 25 มีนาคม 2562)

Christine Lagarde กรรมการผู้จัดการของ IMF ได้กล่าวว่าการเติบโตของเศรษฐกิจโลกได้ถดถอยลงตั้งแต่ต้นปีที่ผ่านมา ทำให้เศรษฐกิจโลกอยู่ในสถานะที่ไม่ปลอดภัย Lagarde ได้กล่าวเมื่อวันอังคารในการปราศรัยที่ U.S. Chamber of Commerce ในกรุงวอชิงตัน ว่าเศรษฐกิจโลกได้ซบเซาลงจากรายงานการคาดการณ์ของ IMF ครั้งก่อนเมื่อปลายเดือนมกราคม แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยอาจไม่เกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ เมื่อเดือนมกราคม IMF ได้ปรับลดประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจโลกลงเป็นร้อยละ 3.5 สำหรับปีนี้ และร้อยละ 3.6 สำหรับปี 2563 ซึ่งถือเป็นการปรับลดประมาณการครั้งที่สองในสามเดือนที่ผ่านมา IMF จะประกาศภาพรวมเศรษฐกิจโลกอีกครั้งในวันที่ 9 เมษายน (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 2 เมษายน 2562)

หากพิจารณาถึงภาพรวมทางเศรษฐกิจแล้ว เศรษฐกิจของจีนยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่งที่ร้อยละ 6.6 ในปี 2561 ซึ่งเพิ่มมูลค่า 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯให้แก่เศรษฐกิจโลก ประเด็นที่สอง คือ จำนวนประชากรของโลกที่มีรายได้ระดับปานกลางได้เพิ่มขึ้นจาก

1.8 พันล้านคนในปี 2552 เป็นจำนวน 3.2 พันล้านคนในปี 2563 ซึ่งจะช่วยสนับสนุนภาคอุปสงค์ของโลก ประเด็นที่สาม คือ แม้ว่าท่ามกลางสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯกับจีน จีนยังส่งออกสินค้าให้แก่สหรัฐฯ ร้อยละ 4 ของตัวเลขจีดีพีของประเทศ และสหรัฐฯ ยังคงส่งออกสินค้าให้แก่จีน ร้อยละ 3 ของตัวเลขจีดีพีของประเทศ ประเด็นที่สี่ คือ ปริมาณการส่งออกเรือของโลกอยู่ในระดับที่ต่ำมาก กล่าวคือ ต่ำกว่าร้อยละ 10 ในหลากหลายกลุ่มเรือ โดยเรือ LNG มีปริมาณการส่งออกที่ร้อยละ 25 ส่วนเรือประเภทอื่นๆ อยู่ที่ร้อยละ 10 หรือน้อยกว่า และประเด็นสุดท้าย คือ การจัดหาแหล่งเงินทุน แม้ว่าแหล่งเงินทุนมีอยู่มากมาย แต่ธนาคารต่างๆ ก็เข้มงวดมากขึ้นในการปล่อยเงินกู้ ดังนั้น ในระยะสั้นดูเหมือนจะมีเรื่องที่น่าเฝ้าจับตามองมากมาย บทความโดย Andreas Soehmen-Pao (ข้อมูลจาก SEA Asia Conference ณ วันที่ 9 เมษายน 2562)

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับลดการคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกลงต่ำที่สุดตั้งแต่เกิดวิกฤตทางการเงินท่ามกลางภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศหลักๆ ของโลกที่ตกต่ำลงและได้ส่งสัญญาณว่ามีการเพิ่มมาตรการการจำกัดเก็บภาษีทางการค้า เศรษฐกิจโลกจะเติบโตขึ้นร้อยละ 3.3 ในปีนี้ ซึ่งลดลงจากร้อยละ 3.5 สำหรับปี 2562 ตามที่ IMF ได้คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนมกราคมของ IMF จากคำกล่าวของ IMF เมื่อวันอังคารในรายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook) ฉบับล่าสุด ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2562 จะเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2552 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจถดถอย นี่เป็นครั้งที่สามที่ IMF ได้ปรับลดการคาดการณ์ของตนภายในระยะเวลาหกเดือน (ข้อมูลจาก Bloomberg ณ วันที่ 9 เมษายน 2562)

รายงาน Seaport Global เมื่อวันอังคาร ได้ระบุว่า ข้อตกลงเพื่อยุติสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน อาจนำไปสู่การตอบสนองอย่างทันทีจากผู้ส่งออกถ่านหินจากสหรัฐฯ ให้จีน อันส่งผลดีต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและช่วยส่งเสริมตลาดเหล็กกล้า Mark Levin และ Nathan Martin นักวิเคราะห์ของ Seaport ได้ระบุว่า Jack Porco ของ Xcoal ได้ระบุว่าหากมีการทำข้อตกลงระหว่างสหรัฐฯ กับจีนได้สำเร็จและข้อตกลงดังกล่าวได้รวมสินค้าถ่านหิน น่าจะให้เห็นการตอบสนองของตลาดสหรัฐฯ โดยการเพิ่มปริมาณการส่งออกถ่านหินจากสหรัฐฯ ให้จีน “ข้อตกลงทางการค้าที่รวมสินค้าถ่านหินดูเหมือนจะเหมาะสมผลเนื่องจากจีนกำลังเข้มงวดกับสินค้าถ่านหินจากออสเตรเลียในการผ่านพิธีศุลกากรในระยะเวลาที่เหมาะสม” นักวิเคราะห์ได้ระบุไว้ในรายงาน Seaport (ข้อมูลจาก Platts ณ วันที่ 16 เมษายน 2562)

เศรษฐกิจจีนได้แข็งแกร่งตั้งแต่เริ่มต้นปีนี้ แม้ว่าจะมีความกังวลในเรื่องการชะลอตัวของเศรษฐกิจของจีน โดยรัฐบาลจีนได้ประสบความสำเร็จในการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อรองรับสงครามทางการค้ากับสหรัฐฯ ตัวเลขจีดีพีของจีนได้เติบโตร้อยละ 6.4 ในไตรมาสแรกเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว ตามรายงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติเมื่อวันพุธ ซึ่งมากกว่าการคาดการณ์ของนักวิเคราะห์ต่างๆ ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 6.3 และยังคงอยู่ในระดับที่รัฐบาลได้ตั้งเป้าหมายไว้ที่ระหว่างร้อยละ 6.0 - 6.5 สำหรับปีนี้ Ding Shuang หัวหน้าฝ่ายเศรษฐศาสตร์ประเทศจีนของ Standard Chartered ได้กล่าวว่า การเติบโตในไตรมาสสองน่าจะแข็งแกร่งกว่าไตรมาสแรก อย่างไรก็ตาม ในขณะที่ตัวเลขในเดือนมีนาคมได้แสดงว่าจีนสามารถจัดการกับการจำกัดเก็บภาษีทางการค้าของสหรัฐฯ ได้ แต่ Ding ยังคงเตือนว่ายังคงต้องมีการทำข้อตกลงเพื่อยุติสงครามทางการค้า และตราบไคที่ยังไม่มีการทำข้อตกลงก็ยังถือว่าเป็นความเสี่ยงที่ใหญ่ที่สุดสำหรับเศรษฐกิจจีนในอนาคต” แต่หากมีการทำข้อตกลงทางการค้าและเศรษฐกิจของประเทศได้ผ่านจุดต่ำสุดไปแล้ว จีนอาจปรับนโยบายต่างๆ ภายในประเทศ รวมทั้งการจำกัดการใช้จ่ายของประเทศ (ข้อมูลจาก South China Morning Post ณ วันที่ 17 เมษายน 2562)

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกยังคงดี จาก Current Activity Index (CAI) ได้ปรับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.6 ในเดือนเมษายน ซึ่งปัจจัยบวกส่วนใหญ่มาจากจีนซึ่งตัวเลขที่แข็งแกร่งที่เพิ่มขึ้นใน CAI เป็นร้อยละ 7.6 ในเดือนมีนาคม (เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เมื่อธันวาคมที่ผ่านมา) โดยตัวเลขรายเดือนของจีนได้รับผลกระทบจากเทศกาลตรุษจีน แรงกระตุ้นได้เร่งให้ไตรมาสแรกแข็งแกร่ง และเราปรับเพิ่มการคาดการณ์ตัวเลขจีดีพีของจีนเป็นร้อยละ 6.5 เราเห็นสองปัจจัยขับเคลื่อนหลักของการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีน กล่าวคือ (1) นโยบายเชิงมหภาคต่างๆ (นโยบายทางการเงิน การบัญชี และการปกครอง) และ (2) ความคืบหน้าในการเจรจาทางการค้าซึ่งได้ช่วยให้บรรยากาศโดยรวมดีขึ้น จากกรณีที่เศรษฐกิจจีนฟื้นตัว เป็นไปได้ว่าจะมีการเปลี่ยนนโยบายของรัฐบาลโดยให้การสนับสนุนน้อยลง แม้ว่าเรามองว่าการปรับปรุงเศรษฐกิจและตลาดอาจทำให้เกิดการผ่อนคลายทางนโยบาย” จากกรณีที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ กำลังฟื้นตัว ดัชนี US CAI ของเราได้ปรับเพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 2.4 ในช่วงสามเดือนที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Goldman Sachs ใน Global Views ณ วันที่ 21 เมษายน 2562)

ต้องยอมรับว่าปีที่แล้วเป็นปีที่ไม่น่ามีปัญหามาก มีปัญหาใหญ่ 3 เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจโลก กล่าวคือ การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ใช้นโยบาย tightening ทำให้ค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลง อันส่งผลกระทบต่อตลาดเงินในประเทศตลาดเกิดใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดที่มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนทางการเงินของโลก ต่อมาได้เกิดสถานการณ์ตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ กับจีนซึ่งสร้างความเสี่ยงต่อภาคส่งออกและสร้างความกังวลต่อภาพรวมเศรษฐกิจโลกในอนาคต และช่วงกลางปีเศรษฐกิจจีนซึ่งเป็นประเทศผู้ขับเคลื่อนหลักของการเติบโตของเศรษฐกิจโลกได้เริ่มชะลอตัวลงซึ่งสร้างความกังวลแก่ผู้ลงทุน เหตุการณ์เหล่านี้ถือว่าเป็นปัญหาใหญ่ที่เกิดขึ้นในปีที่แล้ว แต่ดูเหมือนในท้ายที่สุดขณะนี้สถานการณ์ได้เริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น กล่าวคือ ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ส่งสัญญาณที่จะหยุดพักการขึ้นนโยบาย tightening ชั่วคราวในปีนี้ ซึ่งทำให้ผู้กู้ต่างคลายความกังวลลง มีการพักการใช้มาตรการจัดเก็บภาษีทางการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ชั่วคราวซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดี และทั้งสองประเทศน่าจะสามารถทำข้อตกลงกันได้ภายในกลางปีนี้แม้ว่ายังคงมีความกังวลอยู่บ้างก็ตาม ในประเด็นสุดท้าย จีนได้เพิ่มพยายามในการกระตุ้นเศรษฐกิจของตนโดยใช้มาตรการต่างๆ ตั้งแต่การลดภาษีจนถึงการลดค่าเงินลงเล็กน้อย (ข้อมูลจาก HSBC Global Research: Economics ประจำเดือนเมษายน 2562)

การริเริ่มแถบและเส้นทางเศรษฐกิจ (The Belt and Road Initiative (BRI)) ของจีนจะช่วยเชื่อมประเทศต่างๆ ซึ่งช่วยสร้างรายได้ให้แก่กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ และเชื่อมต่อโลกให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน แผนการ BRI ได้กลายเป็นแรงขับเคลื่อนหลักสำหรับความร่วมมือของประเทศต่างๆ และการเติบโตทางเศรษฐกิจ

- 126 ประเทศและ 29 องค์กรระหว่างประเทศได้ลงนามเข้าร่วมกับแผน BRI กับจีน
- มูลค่าการค้าระหว่างจีนกับประเทศ BRI มากกว่า 6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ
- การลงทุนของจีนในประเทศต่างๆ เหล่านี้มีมูลค่าเกิน 8 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ
- บริษัทต่างๆ ของจีนได้ทำรายได้ที่ต้องเสียภาษีมากกว่า 2 พันล้านเหรียญสหรัฐ และสร้างงานกว่า 300,000 งานสำหรับคนงานในประเทศต่างๆ
- Kazakhstan ได้เข้าถึงช่องทางออกสู่มหาสมุทรแปซิฟิกผ่านท่าเรือ Lianyungang ของจีน
- การให้บริการรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับยุโรปได้สร้างงานมากกว่า 6,000 งานใน Duisburg ประเทศเยอรมนี

- Jamaica Montenegro และ Uganda ได้มีทางด่วนแรกในประเทศ
 - Belarus ได้พัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของตนเอง
 - Sir Lanka ได้เห็นการสิ้นสุดของภาวะการขาดแคลนกระแสไฟฟ้าซึ่งเกิดขึ้นมาเป็นเวลานาน
 - มีการก่อตั้ง Asian Infrastructure Investment Bank และ Silk Road Fund เพื่อช่วยเป็นแหล่งเงินทุน
 - แผนการ BRI มุ่งสร้างสังคมซึ่งเกิดจากความร่วมมือของมนุษย์
 - แผนการ BRI นั้นเปิดกว้าง ครอบคลุมเป็นวงกว้าง โปรงใส
 - ไม่มีประเทศใดต้องเผชิญวิกฤตหนี้ตั้งแต่ได้เข้าร่วมแผนการ BRI
 - Honeywell International กำลังพัฒนาเส้นทางน้ำมันและก๊าซในประเทศที่เข้าร่วมแผนการ BRI
 - General Electric จะช่วยจัดหากระแสไฟฟ้าและพลังงานให้แก่ประเทศที่เข้าร่วมแผนการ BRI
 - Caterpillar กำลังช่วย Pakistan แก้วิกฤตการขาดแคลนกระแสไฟฟ้า
 - Citibank ได้ปล่อยกู้ให้แก่โครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ BRI
- (ข้อมูลจาก Fortune Magazine ณ วันที่ 23 เมษายน 2562)

นิตยสาร Fortune ได้กล่าวถึงการคาดการณ์ภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ดังต่อไปนี้

- อัตราผลตอบแทน (yield curve) เมื่ออัตราดอกเบี้ยสำหรับพันธบัตรรัฐบาลรายสามเดือนสูงกว่ารายสิบปี ถือเป็นสัญญาณอันตราย โดยอัตราผลตอบแทนได้พลิกกลับเป็นเวลา 5 วันในเดือนมีนาคม ซึ่งหากนานกว่านั้นก็จะทำให้เกิดปัญหา
- สินเชื่อสำหรับรถยนต์ คำถามก็คือ สินเชื่อสำหรับรถยนต์ที่กำลังมีจำนวนมากในตลาดจะสร้างปัญหาเหมือนวิกฤตสินเชื่อซับไพรม์หรือไม่ เราอาจต้องจับตามองอัตราการผิดชำระหนี้เงินกู้
- ผู้บริโภคชาวจีน ซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนวัฏจักรเศรษฐกิจ แต่ยอดขาย iPhone ที่ลดลงแสดงให้เห็นว่าผู้บริโภคได้ใช้จ่ายลดลง ซึ่งอาจจะเป็นจุดเริ่มต้นของจุดจบก็เป็นได้
- หนี้ภาคธุรกิจ ซึ่งขณะนี้มียาจำนวน 66 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 29 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเมื่อช่วงก่อนวิกฤตทางการเงิน หากมีการปรับอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น ก็น่าจะทำให้เกิดปัญหาขึ้น
- กำไรของภาคธุรกิจ จากการที่ค่าแรงเพิ่มขึ้น กำไรของภาคธุรกิจอาจลดลง และจะส่งผลเสียต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ แม้ว่าเป็นความคิดเชิงลบ แต่กำไรที่ลดลงจะทำให้เกิดการถดถอยทางเศรษฐกิจโดยรวม

(ข้อมูลจาก Fortune CEO Daily ณ วันที่ 24 เมษายน 2562)

Deborah Brautigam กรรมการของสำนักวิจัยประเทศจีนและแอฟริกาแห่งมหาวิทยาลัย John Hopkins ได้แสดงความกังวลว่าจีนกำลังสร้าง “ก้นดักหน้ทางการทูต” ผ่านแผนการ BRI “เราค้นพบหลักฐานที่บ่งชี้ว่าธนาคารจีนต่างๆ ซึ่งกระทำการแทนรัฐบาลจีนได้กำลังปล่อยเงินกู้จำนวนมากเกิน หรือ กำลังให้เงินทุนกับโครงการที่สร้างผลขาดทุนเพื่อที่จะสร้างความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ให้แก่จีน” (ข้อมูลจาก New York Times ณ วันที่ 26 เมษายน 2562)

ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์กับผู้นำสภาองเกรสได้ตกลงกันเมื่อวันอังคารในการร่วมกันทำงานสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ แต่ก็ยังมีคำถามว่าจะจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการดังกล่าวได้อย่างไร (ข้อมูลจาก Time Magazine ณ วันที่ 30 เมษายน 2562)

ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ได้ยกเลิกข้อเรียกร้องให้จีนจัดการกับการโจรกรรมทางการค้าทางไซเบอร์ เพื่อสรุปข้อตกลงทางการค้าระหว่างสหรัฐกับจีน มีประเด็นข้อเรียกร้องมากมายที่ถูกตัดออกไปในระหว่างการเจรจาเนื่องจากประธานาธิบดีทรัมป์ต้องการให้สรุปข้อตกลงทางการค้ากันได้ จากแหล่งข่าวที่แจ้งให้ Financial Times ซึ่งกล่าวว่าสหรัฐฯ เกือบยอมตามเงื่อนไขของจีนในเรื่องการโจรกรรมทางการค้าทางไซเบอร์ ซึ่งหากเกิดขึ้นจริง ดูเหมือนจะเป็นชัยชนะของจีนแม้ว่าประเด็นปัญหาดังกล่าวดูเหมือนจะไม่เป็นเรื่องยากก็ตาม สหรัฐฯต้องการให้จีนสัญญาที่จะหยุดยั้งในสิ่งที่จีนเองก็บอกว่าไม่ได้ทำอยู่แล้ว (ข้อมูลจาก Financial Times ณ วันที่ 1 พฤษภาคม 2562)

Steven Mnuchin ซึ่งเป็น US Treasury Secretary และ Robert Lighthizer ซึ่งเป็น US Trade Representative ได้ประชุมเพื่อหารือกันก่อนที่ Lui He Vice Premier ของจีนจะเดินทางมายังกรุงวอชิงตันในสัปดาห์หน้าเพื่อเจรจากันอีกรอบในการยุติสงครามทางการค้า “Ambassdor Lighthizer กับผมได้ประชุมหารือกับ Lui He Vice Premier ของจีน และจะยังคงประชุมหารือกันต่อไปในกรุงวอชิงตัน ในสัปดาห์หน้า” Mnuchin ได้เขียนใน twitter แต่ไม่ได้ระบุรายละเอียดแต่อย่างใด (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 1 พฤษภาคม 2562)

การเปลี่ยนแปลงหลักในภาคอุปสงค์

ประเทศจีน

การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน อยู่ที่ 91.3 ล้านตันในเดือนมกราคม หรือลดลงร้อยละ 9 จากปริมาณ 100.3 ล้านตันในปี 2561 ลดลงเล็กน้อยจากปริมาณ 92 ล้านตัน ในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กรายเดือนเพิ่มขึ้น (86.7 ล้านตัน ในเดือนธันวาคม 2561) และสูงสุดตั้งแต่ปริมาณ 93.5 ล้านตันในเดือนกันยายน 2561 ผลกระทบจากวิกฤตของ Vale ยังไม่ได้แสดงให้เห็นในตัวเลขดังกล่าว และต้นปี 2562 ยังแสดงว่าปริมาณนำเข้าคงที่เนื่องจากยังคงใช้จากแร่เหล็กคงคลัง การนำเข้าถ่านหินของจีนปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งโดยปริมาณนำเข้าถ่านหินเมื่อเดือนมกราคม อยู่ที่ 33.5 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณรายเดือนที่สูงที่สุดตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.5 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว และถือเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นจากปริมาณนำเข้าเพียง 10.2 ล้านตันเมื่อเดือนธันวาคม 2561 พายุในบริเวณตอนเหนือของออสเตรเลียไม่น่าจะสร้างผลกระทบใดๆ ต่อตัวเลขการนำเข้าแร่แต่อาจสร้างผลกระทบต่อตัวเลขปริมาณการนำเข้าถ่านหินในเดือนหน้า สัญญาที่แข็งแกร่งนี้แสดงให้เห็นถึงอุปสงค์จากจีนที่ยังคงเพิ่มขึ้นในปีนี้ซึ่งถือเป็นปัจจัยเชิงบวกต่อตลาดเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ท้ายที่สุด ถั่วเหลืองนำเข้ามีปริมาณ 7.4 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 13 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่สูงกว่าตัวเลขการนำเข้าในไตรมาสสี่ และเดือนธันวาคมที่ 5.7 ล้านตัน ปัญหาการค้าธัญพืชได้ทำให้ค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ลดลงจากมากกว่า 11,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวัน เมื่อต้นปี เหลือ 5,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวันเมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2562)

ในช่วงห้าปีที่ผ่านมาราคาถ่านหินเทอร์มอลภายในประเทศของจีนสูงกว่าราคาถ่านหินนำเข้าจนกระทั่งเดือนสิงหาคม 2561 ที่ราคาถ่านหินภายในประเทศถูกกว่าถ่านหินนำเข้า 20-25 เหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากความต้องการน้อยลง จีนได้ตอบสนองโดยการประกาศห้ามการทำพิธีการศุลกากรสำหรับถ่านหินนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในท่าเรือทางตอนเหนือและได้จำกัดปริมาณถ่านหินนำเข้าเป็นเวลาหลายเดือน ดังนั้น ปริมาณการนำเข้าถ่านหินในเดือนสิงหาคมที่มีเกือบ 26 ล้านตันได้ลดลง

เหลือเพียงกว่า 7 ล้านตันในเดือนธันวาคม 2561 ความล่าช้าในการขนส่ง ณ ท่าเรือ Bayuquan ได้สะท้อนให้เห็นสถานการณ์ในท่าเรืออื่นๆ หลายแห่งของจีนด้วย แต่การที่ราคากำหนดขึ้นภายในประเทศปรับเพิ่มขึ้นและได้เริ่มกลับมาที่มีความต้องการมากขึ้น หลังจากช่วงเทศกาลตรุษจีน ความแออัดที่ท่าเรือจึงเบาบางลง ปัญหาทางเศรษฐกิจในปัจจุบันได้แสดงว่าจีนไม่น่าจะนำเข้าถ่านหินได้มากเท่าปีที่แล้วซึ่งมีปริมาณมากถึง 245 ล้านตัน และมีข่าวลือว่าทางการจีนอาจจำกัดปริมาณการนำเข้าถ่านหินที่ทำเรือทางตอนเหนือ นอกจากนี้ สถานการณ์ตึงเครียดของรัฐบาลออสเตรเลียได้สร้างความกังวลว่าจะมีการห้ามการนำเข้าถ่านหินจาก New South Wales และ Queensland ซึ่งอาจเป็นการตอบสนองต่อราคากำหนดขึ้นภายในประเทศซึ่งถูกกว่าประมาณ 30 เหรียญสหรัฐฯ เมื่อเทียบกับถ่านหินนำเข้าคุณภาพสูงจากออสเตรเลีย (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562)

นิเกิลเป็นแร่ที่ตามปกติใช้เป็นส่วนผสมกับโลหะประเภทอื่น โดยประมาณร้อยละ 70 ของแร่นิเกิลของโลกใช้ผลิตเหล็กกล้า สแตนเลส จีนเป็นผู้ผลิตหลักและผู้บริโภคหลักเหล็กกล้าสแตนเลส โดยคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการผลิตเหล็กกล้าสแตนเลสของโลก ตามข้อมูลจาก International Stainless-Steel Forum (ISSF) ปริมาณการผลิตเหล็กกล้าสแตนเลสของจีนในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นปริมาณ 20.7 ล้านตัน ในปี 2561 จีนนำเข้านิเกิลปริมาณ 47.6 ล้านตันมากกว่าปริมาณในปี 2560 ร้อยละ 35.7 ปริมาณการนำเข้านิเกิลที่เพิ่มขึ้นนั้นส่วนใหญ่มาจากอินโดนีเซียซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 292.0 เป็นปริมาณ 14.9 ล้านตันในปี 2561 คาดว่าปริมาณการนำเข้านิเกิลจากอินโดนีเซียจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่ง เนื่องจากโควตาการส่งออกแร่ของอินโดนีเซียที่มีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการจีนได้นำเข้านิเกิลจากฟิลิปปินส์ซึ่งเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เป็นปริมาณ 30.7 ล้านตันในปี 2561 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64 ของปริมาณนิเกิลนำเข้าทั้งหมดของจีน การก่อสร้างโรงหลอมแร่เหล็กผสมนิเกิลในอินโดนีเซียยังคงเป็นความเสี่ยงต่อการนำเข้าแร่นิเกิลของจีนและอุปสงค์โดยรวมในแ่งตัน-ไมล์ เนื่องจาก โรงหลอมเหล่านั้นจัดส่งแร่เหล็กผสมนิเกิลในปริมาณน้อยกว่าให้แก่จีน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 1 มีนาคม 2562)

จีนนำเข้าแร่บ็อกไซต์ปริมาณ 7.9 ล้านตันเมื่อเดือนมกราคม ซึ่งน้อยกว่าปริมาณการนำเข้ารายเดือนเมื่อเดือนมกราคม 2557 เพียงเล็กน้อย ซึ่งเป็นช่วงที่จีนจัดเก็บแร่ต่างๆ สำรองอย่างจริงจังเนื่องจากอินโดนีเซียได้ประกาศห้ามการส่งออก การลงทุนที่สำคัญของจีนในประเทศนี้ทั้งในเมืองและท่าเรือต่างๆรวมทั้งเครนลอยน้ำ ณ Port De Bokoff Kamsar ได้ส่งผลให้มีการขนส่งสินค้าไปจีนมากขึ้นจากปริมาณ 0.3 ล้านตัน ในปี 2558 เป็นปริมาณ 38.2 ล้านตัน เมื่อปีที่แล้ว โดยปริมาณ 4.3 ล้านตันมีการนำเข้าในเดือนมกราคม ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุดที่นำเข้าจากประเทศดังกล่าว ตัวเลขการส่งออกแร่บ็อกไซต์จากจีนให้จีนนั้นเกือบทั้งหมดถูกขนส่งโดยเรือขนาดเคปไซส์โดยเพิ่มปริมาณการขนส่งโดยเรือขนาดเคปไซส์จากกิโลระหว่างปี 2560 และปี 2561 13.4 ล้านตัน ซึ่งมากกว่าปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลไปจีนที่เพิ่มขึ้น 4.3 ล้านตัน เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (แม้ว่ามีปริมาณการค้าขายแร่เหล็กนั้นมีปริมาณ 234 ล้านตันในปี 2561) ในปี 2561 บ็อกไซต์ที่ส่งออกจากออสเตรเลียไปจีนนั้นก็มียุทธศาสตร์มากที่สุด โดยเพิ่มขึ้น 4.3 ล้านตัน เป็น 29.8 ล้านตัน ซึ่งเมื่อคำนึงถึงการขยายท่าเรือ Gove และ Weipa จะเห็นได้ว่า มีการขนส่งโดยเรือขนาดใหญ่กว่าเรือขนาดปานาแมกซ์ ปริมาณ 24.5 ล้านตันในปีที่แล้ว ซึ่งตรงกันข้ามกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดปานาแมกซ์ซึ่งขนส่งเพียงแค่ปริมาณ 2 ล้านตัน และ 3 ล้านตัน ตามลำดับ โดยขนส่งระหว่างตอนเหนือของออสเตรเลียไปยังจีน อินโดนีเซียได้กลับมาส่งออกแร่บ็อกไซต์ให้จีนภายหลังจากการยกเลิกการห้ามส่งออกแร่บ็อกไซต์คุณภาพสูงเมื่อปีที่แล้ว โดยในปี 2561 มีการส่งออกปริมาณ 7.5 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2560 ปริมาณ 6.4 ล้านตัน แม้ว่า

Solomans Islands มีการส่งออกแร่บ็อกไซต์เพียง 1.65 ล้านตัน แต่ได้แซงหน้าบราซิลขึ้นเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่อันดับที่ 4 ให้แก่จีน แต่ในปี 2562 อาจเปลี่ยนไปเนื่องจากเมื่อไม่นานมานี้มาเลเซียได้ประกาศก่อนคลายการห้ามส่งออกบ็อกไซต์ตั้งแต่เดือนเมษายน โดยเมื่อปี 2558 มาเลเซียได้ส่งออกแร่บ็อกไซต์ให้จีนปริมาณ 24.5 ล้านตัน จึงน่าจะเร่งการผลิตแร่บ็อกไซต์ให้เร็วขึ้นได้เป็นที่เห็นได้ชัดว่าการเปลี่ยนแปลงการส่งออกแร่บ็อกไซต์ใดๆ ผู้จีนย่อมมีผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ตัวอย่างเช่น การเพิ่มปริมาณการส่งออกจากอินโดนีเซียและการกลับมาส่งออกจากมาเลเซีย (ทดแทนการส่งออกจากแหล่งอื่น) จะส่งผลดีต่อเรือขนาดซูปราแมกซ์ แม้ว่าปริมาณอุปสงค์ในแง่ต้น-ไม่ก็จะลดลงก็ตาม (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 1 มีนาคม 2562)

รัฐบาลจีนจะจำกัดปริมาณการนำเข้าถ่านหินในปีนี้เป็นเช่นเดียวกับปี 2561 จากแหล่งข่าว 4 ราย ที่ได้รายงานโดย Reuters เมื่อวันที่ 9 มกราคม เพื่อสนับสนุนผู้ผลิตถ่านหินในประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้บริโภครถถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 281.23 ล้านตัน เมื่อปี 2561 อันรวมไปถึงถ่านหินเทอร์มอล ถ่านหินโค้ก และถ่านหินแอนทราไซต์ อย่างไรก็ตาม การผลิตถ่านหินภายในประเทศก็ได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีก 100 ล้านตันในปีนี้ จากคำกล่าวของเจ้าหน้าที่รัฐเมื่อวันที่ 9 มกราคม โดยแหล่งข่าว 3 รายได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานศุลกากรโดยสั่งจำกัดปริมาณการนำเข้าถ่านหินในปี 2562 ไม่ให้เกินปี 2561 และแหล่งข่าวรายที่ 4 ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่รัฐซึ่งดูแลเรื่องนโยบายการนำเข้าได้กล่าวว่าจะคณะรัฐมนตรีของจีนได้ตัดสินใจในการจำกัดการนำเข้าถ่านหินแล้ว (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 9 เมษายน 2562)

ในวันนี้ จีนได้รายงานสถิติทางการค้าสำหรับเดือนมีนาคม โดยการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ประเภทหลักๆ (แร่เหล็ก ถ่านหิน และถั่วเหลือง) สำหรับไตรมาสแรกแสดงตัวเลขที่น่าผิดหวัง การนำเข้าแร่เหล็กลดลงร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (แต่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9.0 จากตัวเลขในเดือนมกราคม) การนำเข้าถ่านหินลดลงร้อยละ 1.1 (ลดลงจากตัวเลขในเดือนมกราคมถึงร้อยละ 20.5) และการนำเข้าถั่วเหลืองลดลงร้อยละ 14.3 โดยเราคาดว่าปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กจะเติบโตร้อยละ 0 ในปีนี้ และปริมาณการนำเข้าถ่านหินจะเติบโตร้อยละ 16 ซึ่งหมายความว่าตัวเลขการนำเข้าในไตรมาสแรกยังน้อยกว่าการคาดการณ์ของเรา วิกฤตการผลิตแร่เหล็กของ Vale แทบไม่ได้ส่งผลกระทบต่อตัวเลขที่ประกาศออกมาล่าสุด แต่ น่าจะกระทบต่อตัวเลขในเดือนเมษายน ปริมาณการนำเข้าถ่านหินในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนมีนาคมได้ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 14 ทำให้เข้าใจได้ว่าปริมาณการผลิตถ่านหินในประเทศของจีนน่าจะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีการประกาศตัวเลขออกมาในสัปดาห์หน้า แต่ควรระวังว่าปริมาณถ่านหินคลังของจีนนั้นลดลงอย่างรวดเร็วจากเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ (ลดลงร้อยละ 28) (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 12 เมษายน 2562)

ตามข้อมูลของกรมศุลกากรเมื่อวันศุกร์ ปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กของจีนในเดือนมีนาคมได้เพิ่มขึ้นภายหลังเดือนกุมภาพันธ์ซึ่งมีปริมาณน้อยที่สุดในรอบสิบเดือน โดยโรงถลุงเหล็กได้กำลังสำรองแร่เหล็กไว้คลังเนื่องจากการห้ามผลิตเหล็กในฤดูหนาวได้สิ้นสุดลง ในเดือนมีนาคมมีการนำเข้าแร่เหล็กปริมาณ 86.42 ล้านตัน จากข้อมูลจาก General Administration of Customs ซึ่งเป็นปริมาณที่เพิ่มขึ้นจากเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งอยู่ที่ 83.08 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นจากปริมาณในเดือนมีนาคม ปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ 85.79 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 12 เมษายน 2562)

ในเดือนมีนาคม 2562 ปริมาณการผลิตเหล็กดิบของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องจากโรงถลุงเหล็กต่างๆ ได้เร่งการผลิตจากการที่กลับมาทำกำไรได้เพิ่มขึ้นและการผ่อนคลายการห้ามผลิตเหล็กเพื่อลดมลพิษของประเทศ จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติเมื่อวันพุธ จีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลกได้ผลิตเหล็ก 80.33 ล้านตันเมื่อเดือนที่แล้ว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 73.98 ล้านตันในเดือนมีนาคม 2561 สำหรับสามเดือนแรกของปีนี้ จีนผลิตเหล็กกล้า 231.07 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จากข้อมูลของทางการ (ข้อมูลจาก Reuters ณ วันที่ 17 เมษายน 2562)

เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กรายใหญ่ได้รับผลกระทบทางลบจากไข้หวัดหมูแอฟริกาที่ระบาดอย่างรวดเร็วในจีนซึ่งทำให้หมูล้มตายเป็นล้านๆตัว โดยพบไข้หวัดหมูระบาดทั่วประเทศครั้งแรกเมื่อเดือนสิงหาคม โดยจีนเป็นประเทศที่เลี้ยงหมูจำนวนครั้งหนึ่งของโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าขายของโลกรายแรง จากรายงานประจำสัปดาห์ล่าสุดของ Cleaves Securities ระบุว่า “อุตสาหกรรมหมูของจีนนำเข้าเมล็ดพืชน้ำมันปริมาณมาก อันรวมไปถึงสินค้าโภคภัณฑ์สำคัญต่างๆ เช่น เมล็ดถั่วเหลือง และเมล็ดคาโนลา ซึ่งเมล็ดพืชน้ำมันเหล่านี้บ่งชี้ว่าบ่งชี้ว่านำเข้ามาจากประเทศซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งในแง่ต้น-ไม่ล้อย่างมาก เช่น แคนาดา สหรัฐฯ บราซิล” Cleaves ได้กล่าวถึงผลกระทบทางลบต่อกลุ่มเรือขนาดเล็กรายใหญ่ เช่น เรือขนาดซูเปราแมกซ์ และเรือขนาดแฮนด์ไฮส หากไข้หวัดหมูระบาดมากขึ้น ซึ่งจีนได้พยายามกลบข่าวมาจนทุกวันนี้ (ข้อมูลจาก Splash24/7.com ณ วันที่ 29 เมษายน 2562)

สหรัฐอเมริกา

การเพาะปลูกพืชก่อนกำหนดและสภาพเพาะปลูกที่เอื้ออำนวยปีได้ทำให้เกษตรกรชาวบราซิลในพื้นที่เพาะปลูกถั่วเหลืองหลักของ Mato Grosso และ Parana จะได้เก็บเกี่ยวผลผลิตได้เร็วขึ้น ดังนั้น บราซิลสามารถได้ประโยชน์จากราคาถั่วเหลืองระหว่างประเทศที่มีเสถียรภาพ รวมทั้งการที่ค่าเงินสกุลเรอัลของบราซิลได้อ่อนค่าลง เมื่อเดือนที่แล้ว บราซิลส่งออกถั่วเหลืองปริมาณ 6 ล้านตัน ซึ่งนอกจากจะเป็นปริมาณที่มากกว่าปริมาณการส่งออกในเดือนกุมภาพันธ์สองเท่าแล้วยังเป็นปริมาณที่มากกว่าเมื่อสองปีที่แล้วอย่างมากซึ่งอยู่ที่ 0.9 ล้านตัน ซึ่งปริมาณการส่งออกเกือบทั้งหมดของปีนี้ (7 ล้านตัน จากปริมาณการส่งออกทั้งหมด 8.2 ล้านตัน) เป็นการส่งออกให้แก่จีน และหากสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีนไม่คลี่คลายลง มีความเป็นไปได้ว่าตัวเลขการส่งออกถั่วเหลืองจากบราซิล (ซึ่งขณะนี้มีส่วนร้อยละ 85) จะยังคงอยู่ในระดับมากเช่นนี้ต่อไป แม้จะมีการขนส่งถั่วเหลืองให้จีนในปริมาณมากในขณะนี้ โดยมีการแล่นเรือขนาดปานามาแมกซ์เปล่าไปชายฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ (ซึ่งทดแทนจากปริมาณที่หายไปของการค้าถั่วเหลืองของสหรัฐฯ ในช่วงสองสามเดือนที่ผ่านมา) อัตราค่าระวางเรือในปัจจุบันยังคงอยู่ในระดับต่ำที่เพียงน้อยกว่า 30 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน ตามข้อมูลของ HRP Santos/China Panamax Grain Index เมื่อเทียบกับ 40 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน เมื่อเดือนตุลาคมที่ผ่านมา ตอนที่บราซิลส่งออกถั่วเหลืองปริมาณ 5.3 ล้านตัน ซึ่งมากกว่าปริมาณในเดือนตุลาคม 2560 ถึงสองเท่า (ข้อมูล Howe Robinson Research ณ วันที่ 8 มีนาคม 2562)

Vale ได้ระบุถึงภาพรวมของบริษัทภายหลังจากที่เกิดเหตุการณ์เขื่อน Brumadinho พังทลายเมื่อวันที่ 25 มกราคม มีการหยุดการผลิตปริมาณ 93 ล้านตัน และปริมาณ 30 ล้านตันจากปริมาณการผลิตสำรองประมาณ 50 ล้านตันต้องได้รับผลกระทบ บริษัทมีความเชื่อมั่นว่าจะเหมือง Brucutu (มีกำลังการผลิตที่ 30 ล้านตัน) จะกลับมาผลิตได้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ภายหลังจากที่เหมืองได้รับใบรับรองสำหรับการกลับมาผลิตภายในสิ้นเดือนนี้ สำหรับกำลังการผลิตส่วนที่เหลือนั้นยังคงไม่มีความแน่นอนใดๆ บริษัทได้ระบุว่าจะปริมาณการขายของปี 2562 จะได้รับผลกระทบ 50-70 ล้านตัน ซึ่งน่าจะปิดที่ 307-322 ล้านตัน แต่ลงท้าย

ด้วยข้อความเชิงระมัดระวัง เมื่อเทียบแล้ว ปี 2561 Vale มีปริมาณการขายที่ 309 ล้านตัน แม้ว่าผลิตได้ 385 ล้านตัน ซึ่งหมายความว่าปริมาณการขายน่าจะอยู่ที่ระดับเดิมหากเทียบกับปีที่แล้ว ส่วนต่างในปริมาณนี้นั้น โดยหลักมีสาเหตุมาจากปริมาณแร่เหล็กคองคั้งของจีน มาเลเซีย และที่เหมืองในบราซิล เนื่องจากปริมาณแร่เหล็กคองคั้งจำนวนมากน่าจะอยู่ในประเทศต่างๆ ในทวีปเอเชีย ดังนั้น อุปสงค์ในการขนส่งย่อมได้รับผลกระทบมากกว่า ในแบบจำลองของเรา เราได้สมมติปริมาณการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลลดลง 40 ล้านตัน ในปี 2562 จากการที่เหมือง Brucutu กลับมาผลิตทันที ปริมาณการผลิตแร่เหล็กข้อมลดลง 65 ล้านตัน ดังนั้น การคาดการณ์ของเราดูเหมือนจะเป็นไปในเชิงบวกและเราเชื่อว่าข่าวต่างๆ ในปัจจุบันนี้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (ข้อมูลจาก DNB Markets ณ วันที่ 28 มีนาคม 2562)

ในปี 2561 สหรัฐฯ ลดกำลังการผลิตไฟฟ้าพลังถ่านหินลง 12.9 กิกะวัตต์ ตามประมาณการของบางอุตสาหกรรม จะมีการลดกำลังการผลิตไฟฟ้าพลังถ่านหินลงอีก 6 กิกะวัตต์ ในปี 2562 และอีก 5 กิกะวัตต์ในปี 2563 จากการที่ปริมาณความต้องการในประเทศลดลง ผู้ผลิตถ่านหินในสหรัฐฯ กำลังพึ่งพิงตลาดส่งออกมากขึ้น ในขณะที่เมื่อปี 2549 สหรัฐฯ ส่งออกถ่านหินที่ผลิตได้เพียงร้อยละ 4 ต่อมาสัดส่วนนี้ได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15 ในปี 2561 โดยส่งออกถ่านหินปริมาณ 105 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 19.3 และเป็นปีที่ถือว่าส่งออกมากที่สุดเป็นอันดับที่สอง (เมื่อปี 2555 สหรัฐฯ ส่งออกถ่านหินมากที่สุดเป็นปริมาณ 114.2 ล้านตัน) และในปีนี้เริ่มต้นด้วยตัวเลขการส่งออกที่ค่อนข้างมากซึ่งอยู่ที่ 10.8 ล้านตันในเดือนมีนาคม สูงกว่าเดือนมีนาคม 2561 ซึ่งมีปริมาณ 7.3 ล้านตัน ตามข้อมูลของ Refinitiv ในปริมาณการส่งออก 105 ล้านตันในปี 2561 นั้น ปริมาณ 55.8 ล้านตันเป็นถ่านหินโค้ก (เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน) ในขณะที่ 49.1 ล้านตันเป็นถ่านหินเทอร์มอล (เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.8 เมื่อเทียบกับปีก่อน) โดยส่งให้หลากหลายประเทศ ถ่านหินส่งออกของสหรัฐฯ ส่วนใหญ่ถูกส่งออกจากทางชายฝั่งตะวันออก โดยส่วนใหญ่น่าจะเป็นการส่งไปยัง ยุโรป และตะวันออกกลาง และชายฝั่งทางตะวันออกของแอฟริกา ประมาณครึ่งหนึ่งของปริมาณถ่านหินส่งออกของสหรัฐฯ ในปี 2561 นั้นถูกส่งไปยังยุโรปและแอฟริกาเหนือ และมีปริมาณมากไปยังบราซิลและอาร์เจนตินา และประมาณหนึ่งในสี่ถูกส่งไปยังเอเชีย ประเทศผู้ซื้อถ่านหินโค้กของสหรัฐฯ ในปี 2561 ได้แก่ บราซิล (7.6 ล้านตัน) เนเธอร์แลนด์ (5.6 ล้านตัน) และญี่ปุ่น (5.4 ล้านตัน) ประเทศผู้ซื้อถ่านหินเทอร์มอลของสหรัฐฯ ในปี 2561 ได้แก่ อินเดีย (10.5 ล้านตัน) เกาหลีใต้ (5.8 ล้านตัน) และเนเธอร์แลนด์ (5.6 ล้านตัน) คงเป็นเรื่องที่น่าสนใจอย่างมากหากการหยุดขยายหรือในประเด็นสงครามทางการค้านั้นสร้างผลกระทบให้เกิดการส่งออกถ่านหินจากสหรัฐฯ ไปยังจีน ในปีที่ผ่านมาปริมาณการส่งออกถ่านหินของสหรัฐฯ ให้จีนนั้นอยู่ในระดับปานกลาง มีปริมาณมากที่สุดที่กว่า 1 ล้านตันในเดือนกุมภาพันธ์ 2560 หลังจากนั้นก็ลดลงมาโดยตลอดโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 0.5 ล้านตันต่อเดือน หนึ่งในทางเลือกสำหรับการเจรจาระหว่างสหรัฐฯ กับจีนก็คือการที่จีนเพิ่มปริมาณการนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์จากสหรัฐฯ เช่น น้ำมันและก๊าซ LNG เพื่อลดการขาดดุลทางการค้าของสหรัฐฯ ซึ่งอาจจะรวมไปถึงถ่านหิน และหากเกิดขึ้นจริง คงจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งในแ่งตัน-ไมล์ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa ณ วันที่ 5 เมษายน 2562)

ภายหลังจากปี 2559 ที่โคลัมเบียส่งออกถ่านหินไปยุโรป อิสราเอล และตุรกี มากที่สุดที่ปริมาณ 57 ล้านตัน ในปีที่แล้วตัวเลขการส่งออกอยู่ที่ 43 ล้านตัน และในช่วงสองเดือนแรกของปีตัวเลขการส่งออกได้ลดลงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 6.1 ล้านตัน (ในเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2561 มีปริมาณ 8.2 ล้านตัน) ปริมาณการส่งออกไปเนเธอร์แลนด์ลดลงอย่างมากโดยลดลง 1.3 ล้านตัน เหลือ 0.6 ล้านตันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เกือบทั้งหมดของการขนส่งในแ่งตันดินนั้นใช้เรือขนาดเคปไซส์ และนี่คืออีกหนึ่งปัจจัยลบสำหรับกลุ่มเรือขนาดนี้ซึ่งมีความกดดันอยู่แล้ว ตุรกี

ยังคงเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดของถ่านหินจากโคลัมเบียโดยนำเข้าปริมาณ 18 ล้านตันในปี 2561 แต่ในช่วงสองเดือนแรกของปี นี้ก็ได้นำเข้าลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จนถึงบัดนี้โคลัมเบียยังไม่สามารถทดแทนปริมาณส่งออกที่ หายไปให้กับประเทศอื่นๆ ได้ ปริมาณการส่งออกถ่านหินไปชิลีอยู่ที่ 7.8 ล้านตัน แชนห์นาเนเธอร์แลนด์ขึ้นเป็นผู้นำเข้าถ่านหิน โคลัมเบียอันดับที่สอง ในปี 2561 ซึ่งดูเหมือนจะคงที่ ในขณะที่ปริมาณการส่งออกให้เกาหลีใต้ซึ่งเป็นประเทศนำเข้าหลักใน ทวีปเอเชียในไตรมาสแรกอยู่ที่ 2.4 ล้านตันซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสแรกปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ 5.4 ล้านตัน อุปสงค์ในถ่านหินที่ ะลดตัวลงกำลังเริ่มส่งผลกระทบต่อราคาถ่านหินในแอตแลนติก โดยราคา Puerto Bolivar 6,400cal FOB ได้ลดลงจาก 90 เหรียญสหรัฐ เป็น 64 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 5 เมษายน 2562)

ถ่านหินเทอร์มอลของโคลัมเบียได้รับความสนใจจากผู้ซื้อในจีนซึ่งเลือกซื้อถ่านหินในราคาถูกมากจากผู้ผลิตและผู้ขาย โดยกำลัง มีการขนส่งถ่านหินดังกล่าวปริมาณ 1 ล้านตันถึง 1.35 ล้านตันมายังจีนจากผู้ส่งออกในอเมริกาใต้ รวมถึงการขนส่งให้แก่ ประเทศในทวีปเอเชียตอนเหนือ อันรวมไปถึง เกาหลีใต้ จากแหล่งข่าวในตลาดเมื่อวันที่พฤหัสบดี (ข้อมูลจาก Platts ณ วันที่ 11 เมษายน 2562)

ทวีปเอเชีย

ปริมาณการบริโภคเหล็กกล้าของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ได้ส่งผลให้ปริมาณการผลิตเหล็กกล้าในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในช่วง 10 เดือนแรกของปีบัญชี 2561/2562 เห็นได้จากตัวเลขการส่งออกที่ลดลงร้อยละ 35 และการผลิตเหล็กดิบปริมาณ 88 ล้าน ตัน ตามข้อมูลของรัฐบาล นอกจากนี้ มีการเพิ่มกำลังการผลิตเหล็กกล้าโดยการเปิดโรงถลุงเหล็กแห่งใหม่ อย่างไรก็ตาม อินเดีย ยังคงเป็นประเทศผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กสำเร็จรูป (ข้อมูลจาก Braemar ACM ณ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562)

เศรษฐกิจของอินเดียยังคงแข็งแกร่งและจากการคาดการณ์ล่าสุดของ Moody's การเติบโตของตัวเลขจีดีพีของอินเดียจะเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 7 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 7.3 ในปี 2562 และอยู่ในระดับนี้ในปี 2563 ปัจจุบันดูเหมือนว่าอินเดียจะเผชิญความเสี่ยงจาก การที่ภาคการผลิตของโลกได้ชะลอตัวน้อยกว่าประเทศหลักอื่นๆ ในเอเชียและประเทศตลาดเกิดใหม่ เห็นได้จากอุตสาหกรรม เหล็ก โดยอุปสงค์ในเหล็กที่ผลิตในประเทศที่แข็งแกร่งส่งผลให้ต้องเพิ่มกำลังการผลิตอีก 5 ล้านตัน เป็น 106 ล้านตัน ในขณะที่ ตัวเลขส่งออกลดลง 5.2 ล้านตัน เป็น 11 ล้านตัน โดยตัวเลขการนำเข้าคงที่ที่ 7.7 ล้านตัน การเพิ่มกำลังการผลิตของอินเดียทำให้มี การนำเข้า metcoal เพิ่มขึ้น 7.4 ล้านตัน เป็น 55 ล้านตัน โดยนำเข้าจากออสเตรเลียมากที่สุด (45 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้น 4 ล้านตันจาก ปีก่อนหน้า) แต่ก็นำเข้าเพิ่มขึ้นมากจากสหรัฐฯ (5.1 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้น 1.9 ล้านตันจากปีก่อนหน้า) และแคนาดา (4.5 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้น 1.5 ล้านตันจากปีก่อนหน้า) ซึ่งเพิ่มปริมาณการขนส่งในแ่งตัน-ไมล์ ที่น่าแปลกใจมากกว่าเห็นจะเป็นปริมาณการ นำเข้าแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าโดยมีปริมาณ 15 ล้านตันในปี 2561 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็กให้อินเดียเพียง 1 ล้านตัน ในปี 2560 และได้เพิ่มขึ้นอย่างมากเป็น 9 ล้านตัน ในปีที่แล้ว โดยอินเดียนำเข้าแร่เหล็กจากแอฟริกาใต้ที่ระดับปานกลาง (3.4 ล้าน ตัน) และบราซิล (1.6 ล้านตัน) โรงงานเหล็กในอินเดียต้องการแร่เหล็กมากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ การค้าแร่เหล็กบริเวณชายฝั่งได้เพิ่มขึ้นอย่างมากโดยมีปริมาณ 10-11 ล้านตัน อินเดียได้กลายเป็นผู้ผลิตเหล็กกล้ารายใหญ่อันดับ ที่สองของโลกแซงหน้าญี่ปุ่นซึ่งผลิตเหล็กได้ในปริมาณคงที่ในช่วงสี่ทศวรรษที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 29 มีนาคม 2562)

สภาวะภัยแห้งที่ยังคงเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่เพาะปลูกธัญพืชของออสเตรเลียยังคงจำกัดตัวเลขการขายและการส่งออก ในปี 2560 การส่งออกข้าวสาลีของออสเตรเลียอยู่ที่ 22 ล้านตัน แต่ได้ลดลงมาเหลือเพียง 12.3 ล้านตันในปีที่แล้ว การส่งออกข้าวบาร์เลย์ลดลงอย่างมากจาก 9 ล้านตัน เป็น 6.1 ล้านตัน อินโดนีเซียเป็นผู้นำเข้าหลักสำหรับข้าวสาลีของออสเตรเลียโดยนำเข้า 5.2 ล้านตัน ในปี 2560 แต่ได้ลดลงมากกว่าครึ่งเหลือเพียง 2.25 ล้านตันในปี 2561 ในขณะที่การส่งออกให้จีนลดลงจากปริมาณ 1.7 ล้านตัน ในปี 2560 เป็น 0.47 ล้านตัน ในปีที่แล้ว จีนเป็นผู้นำเข้าข้าวบาร์เลย์สามในสี่จากออสเตรเลียโดยการส่งออกได้ลดลง 1.4 ล้านตัน เป็น 4.7 ล้านตันในปี 2561 ในขณะที่การส่งออกให้แก่ประเทศสำคัญ กล่าวคือ ซาอุดีอาระเบีย ได้ร่วงลงจาก 0.75 ล้านตันในปี 2560 เหลือเพียงการขนส่งเพียงเที่ยวเดียวในปริมาณ 66,000 ตัน ในปีที่แล้ว ในช่วงสองเดือนแรกของปีนี้ ออสเตรเลียได้ส่งออกข้าวสาลีปริมาณ 1.7 ล้านตัน และข้าวบาร์เลย์ปริมาณ 0.9 ล้านตัน ปริมาณการขายที่ลดลงส่งผลต่อขนาดการขนส่งโดยปีนี้เกินครึ่งของการขนส่งนี้มีการขนส่งโดยเรือขนาดแฮนด์ไซส์เมื่อเทียบกับร้อยละ 30 ของการขนส่งเมื่อสองปีที่แล้ว เห็นได้ชัดว่าการส่งออกข้าวสาลีและข้าวบาร์เลย์จากออสเตรเลียที่ลดลงนั้นส่งผลกระทบต่อตลาดเรือขนาดเล็กกว่าเรือขนาดเคปไซส์ที่เล่นในมหาสมุทรแปซิฟิก อย่างไรก็ตาม ปริมาณการส่งออกที่ขาดหายไปมีการทดแทนโดยข้าวสาลี (44 ล้านตัน) และข้าวบาร์เลย์ (5.5 ล้านตัน) จากรัสเซีย ในปีนี้ซึ่งน่าจะมากกว่าปีที่แล้ว ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อตลาดเรือขนาดเล็กกว่าเรือขนาดเคปไซส์ที่เล่นในทะเลดำในช่วงไตรมาสสี่ (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research ณ วันที่ 12 เมษายน 2562)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกาลิต ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ