

# รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 35 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

## ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสี่ปี 2566/ ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงฐานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ครั้งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 12,429 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 10,907 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือต่ำกว่าตัวเลขประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าเมื่อปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 5,332 เหรียญสหรัฐ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือทั้งปีอยู่ที่ 5,205 เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 5,400 เหรียญสหรัฐสำหรับปีนี้ และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือที่เกิดขึ้นจริงเมื่อปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 4,895 เหรียญสหรัฐ

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 20.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับทั้งปีอยู่ที่ 63.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสสี่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 7.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.16 บาทต่อหุ้น ในปี 2566 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.46 บาทต่อหุ้นสำหรับปีนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2566	ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2566*	ไตรมาส 4 ปี 2565*
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	26,546	52,816	26,546	36,948
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,907	19,924	12,429	14,343
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดเฮนดีไซส์)	10,280	17,523	11,414	12,525
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	10,638	20,371	12,607	16,162



นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2566	ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2566*	ไตรมาส 4 ปี 2565*
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	12,856	25,422	14,890	17,066
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	11,682	22,748	13,682	16,587
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,205	4,895	5,332	4,815
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	63.81	180.33	20.70	27.89
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.97	138.66	9.14	17.16
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	20.35	138.61	7.03	15.26
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.42	3.11	0.21	0.40
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.46	3.11	0.16	0.35

\* ตัวเลขมาจากการอ้างอิง

### จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

บริษัทฯ รายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 709.60 ล้านบาท (ปี 2565 : 4,850.79 ล้านบาท) โดยมีรายได้รวมเป็นจำนวน 5,192.98 ล้านบาท (ปี 2565 : 9,146.64 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 16,245.75 ล้านบาท (ปี 2565 : 16,462.81 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมอยู่ที่ 24,345.82 ล้านบาท (ปี 2565 : 24,303.96 ล้านบาท) จำนวนเรือทั้งหมดของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ในปี 2566 และปี 2565

เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 10,907 เหรียญสหรัฐในปี 2566 ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 19,924 เหรียญสหรัฐในปี 2565 รายได้จากเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทลดลงร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 4,895

เหรียญสหรัฐในปี 2565 เป็น 5,205 เหรียญสหรัฐในปี 2566 โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือ และค่าพัสดุภัณฑ์/ค่าอะไหล่ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 8 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 13 ลำ เข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีสำหรับ 30 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 30 มกราคม 2567 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 7.80 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 30 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ถึงร้อยละ 15.76 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566
ค่าเฉลี่ยดัชนี	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066	2,943	1,934	1,378
ค่าระวางเรือ (BDI)												
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)	136.96	138.61	20.35
จำนวนเรือเฉลี่ย	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36	36	36.99	38
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ ต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)	3.80	3.75	0.54

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ใถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ใถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดลดค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 ถึง ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 ถึง ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดใถ่ถอนหุ้นกู้สองฉบับ จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครั้ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระดมซื้อพิพาทกับผู้อู่ต่อเรือ Sainty นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการใถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนด ซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน และจัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 133.45 ล้านเหรียญสหรัฐผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมจำนวน 3 ฉบับ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 17.10 ล้านเหรียญสหรัฐ ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 1 ฉบับ และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 2 วง และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 2 ลำ บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมสำหรับปีนี้เป็นจำนวนรวม 69.44 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ มูลค่ารวมจำนวน 244.05 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 105.15 ล้านเหรียญสหรัฐ บริษัทฯ จ่ายชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้าและจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวนรวม 67.74 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มียอดเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 138.90 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีระยะเวลาเบิกถอนได้ภายในสองปีเพื่อใช้ในการซื้อเรือเพื่อลดอายุกองเรือของบริษัทฯ

กองเรือของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2566 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,657,579 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 43,621 เดทเวทตันต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 12 ปี

## การเปรียบเทียบประจำปี

Marine Money สำนักพิมพ์ชั้นนำที่รายงานเกี่ยวกับ Ship Finance เปิดเผยการจัดอันดับประจำปีของบริษัทเดินเรือที่มีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลก ในการจัดอันดับสำหรับปี 2565 แสดงให้เห็นว่าในบรรดา 21 บริษัทที่จดทะเบียนทั่วโลกในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง PSL ได้ตำแหน่งสูงสุดในด้านอัตรากำไรจากการดำเนินงาน โดยได้อันดับที่ 6 ในด้านอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE) และได้อันดับที่ 3 ในด้านอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) นอกจากนี้ PSL ยังมีอัตราส่วนหนี้สินต่อโครงสร้างเงินทุนต่ำที่สุดเป็นอันดับ 6 และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้อยู่ในอันดับที่ 4 ประสิทธิภาพโดยมีผลประกอบการทางการเงินโดยรวมอยู่ในลำดับที่ 12 เมื่อเทียบกับบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกทั้งหมด 78 แห่ง และอยู่ในลำดับที่ 2 เมื่อเทียบกับกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกทั้งหมด 21 แห่ง ผลงานที่โดดเด่นนี้เป็นเครื่องพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของบริษัทฯ และการมีส่วนร่วมอันยอดเยี่ยมของพนักงานทุกคนของเรา

## รางวัลและเกียรติยศ

- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยประจำปี 2565 ถึงปี 2566
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการในระดับ “ดีเยี่ยม” เป็นระยะเวลา 14 ปีติดต่อกัน นับตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2566 โดย IOD และ National CG Committee
- บริษัทฯ ได้รับคะแนนการประเมิน AGM เต็ม 100 ติดต่อกันเป็นเวลา 6 ปีตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2566 ตามการตัดสินใจของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- ในปี 2566 บริษัทฯ ได้รับรางวัล “Best Investor Relations Awards” สำหรับบริษัทที่มีมูลค่าตลาดระหว่าง 10,000 ล้านบาทถึง 30,000 ล้านบาท ในงาน SET Awards 2566 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทฯ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองระดับโลกที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุดในการจัดอันดับการประเมินความยั่งยืนขององค์กร (CSA) ของ S&P ประจำปี 2564 และอยู่ในลำดับที่ 12 ของบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกในปี 2565

## การแบ่งส่วนตลาดในปี 2566

ในระหว่างปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 579 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,420 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,280 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 1.34 ในปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,022 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,240 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,682 เหรียญสหรัฐสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.93 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

## สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 162.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,908	13,870	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,581	2,051	1,825	1,686
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	40%	15%	13%	12%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)**	14,446	14,648	14,550	14,699
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	80.62	30.04	26.55	24.78

\* จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

\*\* อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2567 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

**วัน SET Opportunity Day** ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามปี 2566 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2566 มีผู้เข้าชมผ่านทางกรถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 139 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 45 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 184 ราย บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลประกอบการครั้งต่อไป ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 16:15 นาฬิกา ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยบริษัทฯ จะได้รับรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสถัดโดยละเอียดมากขึ้น

## ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญาณี นารี

นับจากที่ได้รายงานไปในฉบับที่แล้ว ศาลสูงแห่งประเทศไทยในจี้เรียมีการกำหนดพิจารณาคดีเพื่อรับฟังข้อโต้แย้งด้วยวาจาสำหรับข้อโต้แย้งขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 โดยศาลมีกำหนดตัดสินสำหรับข้อโต้แย้งดังกล่าวในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

## คำทำนายสำหรับปี 2567?

ปี 2566 เป็นปีที่สิ่งต่าง ๆ เลวร้ายลงเรื่อย ๆ โดยสงครามอันร้อนแรงครั้งที่สองได้เริ่มต้นขึ้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ระหว่างกลุ่มฮามาสและอิสราเอลและดำเนินต่อไปเป็นระยะเวลากว่า 4 เดือน ในขณะที่เดียวกัน สงครามร้อนครั้งแรกยังมีอยู่อย่างต่อเนื่องจนครบรอบสองปี ด้วยการคว่ำบาตรถ่านหิน น้ำมัน และก๊าซของรัสเซีย ซึ่งบริษัทและบุคคลต่าง ๆ ถูกคว่ำบาตรโดยสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป รวมไปถึงอาหาร ธัญพืช และการส่งออกปุ๋ย การพึ่งพาแหล่งพลังงานจากรัสเซียของสหภาพยุโรปถูกทำลายลงและถูกแทนที่ด้วยการพึ่งพาสหรัฐอเมริกาทั้งหมด ผู้คนบนโลกโดยเฉพาะคนยากจน ไม่ว่าจะอาศัยอยู่ในโลกที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนา ต่างต้องจ่ายราคาอาหาร เชื้อเพลิง และปุ๋ยในอัตราสูงชันจนนำไปสู่การรัดเข็มขัดที่แน่นขึ้น ไม่ใช่แค่รอบท้องของพวกเขาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงรอบคอของพวกเขาด้วย คนยากจนเหล่านั้นต้องดำรงชีวิตอันน่าเวทนา

ปี 2566 ถือเป็นปีที่ไร้ความปรานีต่อธนาคารในภูมิภาคของสหรัฐอเมริกาอย่างมาก โดยธนาคารบางแห่งต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลกลางสหรัฐฯ เหตุผลเนื่องมาจากการลดลงของพันธบัตรรัฐบาลที่มีอายุยาวนานซึ่งธนาคารเหล่านี้ถือครองในสภาพแวดล้อมที่อัตราดอกเบี้ยพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ความสูญเสียที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของตราสารดังกล่าวมีมูลค่ารวมกันมากกว่า 680,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจำเป็นต้องมีการแทรกแซงด้านกฎระเบียบและการช่วยเหลือทางการเงินให้แก่ธนาคารเหล่านี้ แน่แน่นอนว่า JP Morgan กลายเป็นผู้ชนะเพียงคนเดียวจากเหตุการณ์ล่มสลายครั้งนี้ด้วยเงินฝากมากกว่า 50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยประกาศผลกำไรของธนาคารที่มากที่สุดเท่าที่เคยมีมาในประวัติศาสตร์อเมริกาที่ 49,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 35 จากปี 2565)

การหยุด-เริ่ม-หยุดของการแล่นเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท Maersk ผ่านคลองสุเอซหลังเดือนพฤศจิกายน 2566 ส่งผลให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์จากเอเชียไปยังตะวันตกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รายงานบางฉบับระบุว่าสูงกว่าในอดีตถึง 4 เท่า หรือสูงกว่าอัตราที่ควรจะเป็น ขณะที่อิสราเอลเตือนว่าการโจมตีฉนวนกาซาของพวกเขาจะดำเนินต่อไป แม้ว่าจะกินเวลาตลอดปี 2567 จนกว่านักรบฮามาสคนสุดท้ายจะถูกสังหาร อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไปและคงความแข็งแกร่งไว้ได้นานขึ้น ภูมิศาสตร์การเมืองมีผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจซึ่งผู้นำต่าง ๆ มีทั้งที่เข้าใจและไม่สนใจ หรือมีแนวโน้มว่าพวกเขาจะไม่ใช้สถานการณ์ดังกล่าวในการตัดสินใจของพวกเขา

ในทางตรงกันข้าม ปี 2567 ที่จะมาถึงนี้ดูเหมือนจะเต็มไปด้วยสถานการณ์ที่ตรงกันข้าม 2 สถานการณ์ กล่าวคือ สถานการณ์หนึ่งคือข่าวดีและอีกสถานการณ์หนึ่งคือข่าวร้าย

ประการแรก สำหรับข่าวร้าย ผู้มีสิทธิเลือกตั้งอาจเลือกผู้นำที่แย่ในปี 2567 โดยที่ประชาชน 4 พันล้านคนจะเข้าร่วมการเลือกตั้งในกว่า 50 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ของ GDP โลก ในการแข่งขันชิงตำแหน่งประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกา นับเป็นครั้งแรกของรัฐไอโอวาที่ผู้สมัครจากพรรครีพับลิกันชนะการเลือกตั้งโดยได้รับคะแนนโหวตอย่างท่วมท้น ซึ่งหมายความว่าทรัมป์จะลงแข่งและมีแนวโน้มที่จะชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาครั้งต่อไป ภูมิศาสตร์การเมืองอาจแย่งอย่างแน่นอนเมื่อพิจารณาจากผลการเลือกตั้งเหล่านี้ เป็นสัญญาณของสถานการณ์ที่อาจเลวร้ายยิ่งขึ้นสำหรับสงครามรัสเซีย-ยูเครน เช่น การโจมตีด้วยนิวเคลียร์ สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สองระหว่างอิสราเอล-ฮามาสได้ลุกลามเข้าสู่โลกทางทะเลแล้ว โดยส่งผลเป็นการเพิ่มขึ้นของระยะทางในแง่ต้นทุนไม่ล้นสำหรับเจ้าของเรือที่ไม่ต้องการความเสี่ยงต่อเรือของพวกเขา หรือเจ้าของเรือชาวอิสราเอล หรือมีความเกี่ยวข้องกับอิสราเอล หรือทำการค้ากับอิสราเอล ซึ่งกำลังตกอยู่ท่ามกลางไฟลุกลามในทะเลแดง สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สามระหว่างไต้หวัน-จีน ซึ่งขณะนี้ไต้หวันได้เลือกประธานาธิบดีที่มีท่าทีต่อต้านจีน เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแออย่างต่อเนื่องส่วนใหญ่มาจากการตัดสินใจเชิงนโยบายที่ไม่ดี โรคระบาดใหญ่ครั้งใหม่ทำให้เงินภาษีขาดแคลน การโจมตีทางไซเบอร์ที่ขัดขวางโครงสร้างพื้นฐานที่ผลักดันให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย การล่มสลายที่เป็นไปได้ของโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินทั่วโลกที่ยังคงคืนหลังวิกฤตการเงินปี 2551 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหนี้สิน การชำระคืนเงินต้นหรือดอกเบี้ย ในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศยากจนที่สร้างคลื่นเศรษฐกิจที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรุนแรงขึ้นจากราคาพลังงานและอาหารที่สูง ส่งผลให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย ประชาธิปไตยที่พัฒนาแล้วถูกบ่อนทำลายโดยระบบทุนนิยมทางการเงินซึ่งก่อให้เกิดความโศก ความขุ่นเคือง ต่อผู้ยากไร้ และท้ายที่สุดก็จะเกิดการโค่นล้มสถาบันอย่างรุนแรง การแข่งขันระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกายังคงดำเนินต่อไปโดยผู้ซึ่งอาจขึ้นมาเป็นผู้นำคนต่อไปของสหรัฐอเมริกา แต่ละคนก็ไม่ได้แตกต่างกันซักเท่าไรในสิ่งที่พวกเขาปฏิบัติกับจีน และการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกที่ต่ำกว่ามาตรฐานอาจส่งผลให้มีนักการเมืองฝ่ายขวามากขึ้นที่ชนะการเลือกตั้งโดยมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้นโยบายประชานิยมที่อาจเพิ่มลัทธิกีดกันทางการค้าและทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย

แต่สิ่งต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องจมอยู่ในความมืดมนและหายนะ ในปี 2567 เราอาจมีข่าวดี หากคุณเกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่ง คุณจะเป็นคนมองโลกในแง่ดีไปโดยปริยาย และด้วยเหตุนี้คุณก็มีแนวโน้มที่จะหันไปสนใจสถานการณ์ข่าวดีที่ดีกว่าที่ตามมา โลกเพิ่งรอดพ้นจากสถานการณ์โรคระบาดใหญ่ที่กินเวลาสามปี ซึ่งเหมือนจะหมดไปหากแต่ยังคงอยู่รอบ ๆ นอกจากนี้ เป็นระยะเวลาสองปีเต็มของสงครามรัสเซีย-ยูเครน สีเดือนของความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาส การอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ทั้งหมดนี้อยู่ในเกณฑ์ดีพอสมควร เราน่าจะสามารถยุติสงครามรัสเซีย-ยูเครนได้ การหยุดยั้งในความขัดแย้งระหว่างอิสราเอล-ฮามาส ตามด้วยสันติภาพและการสร้างเมืองใหม่ ไม่มีสงครามอันร้อนแรงระหว่างไต้หวันและจีน มาตรการกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนเข้ามามีบทบาท การค้าโลกดีขึ้น ภาคอุปทานของเรือต่อใหม่ยังคงตั้งตัวด้วยการรีไซเคิลที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมเริ่มมีผลใช้บังคับ ชัยชนะจากการต่อสู้กับเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ยเริ่มลดลง ตามสัญญาณของธนาคารกลางสหรัฐ นักการเมืองที่ได้รับเลือกจะมีความสมดุลมากขึ้นในมุมมองโลกของตนโดยไม่มีเวทีการเลือกตั้งแบบประชานิยม ไม่มีวิกฤตหนี้ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศยากจน ตลาดการเงินเติบโตอย่างแข็งแกร่ง GDP ของสหรัฐฯ เติบโตเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ และผู้ยากไร้จะได้รับการแบ่งปันส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมทางการเงินในประเทศที่พัฒนาแล้ว

หากเราดูปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เมื่อโลกได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่ทั่วโลกที่ยาวนานถึงสามปี สงครามใหญ่ในยุโรปครั้งแรกหลังจากใช้เวลานานกว่า 7 ทศวรรษ และผลที่ตามมาจากการหยุดชะงักมากมาย

แต่อุตสาหกรรมของเราก็ยังคงทำได้ดีมาก ความวุ่นวายทางเศรษฐกิจอาจถึงจุดสูงสุดในปี 2565 จีนพ้นจากนโยบายปิดโควิด และเริ่มใช้ชีวิตร่วมกับไวรัส การบริโภคหลักในจีนยังคงดำเนินต่อไป โดยมีผู้ต่อเรือ รถยนต์ EV โครงสร้างพื้นฐาน และการส่งออกเหล็ก เข้ามาแทนที่ภาคอสังหาริมทรัพย์ในฐานะผู้บริโภครายใหญ่ และมาตรการกระตุ้นสำหรับบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาตพิเศษจำนวน 50 แห่ง น่าจะเป็นประโยชน์ต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนและนำการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วกลับมาสู่โลกการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การฟื้นตัวนี้จะได้รับความช่วยเหลือจากอัตราส่วนการส่งออกเรือใหม่ที่ต่ำมากที่ร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 เมื่อเทียบกับปริมาณเรืออายุ 20 ปีในกองเรือที่ร้อยละ 8.48 ความล่าช้าอันเนื่องมาจากสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ ความแออัดในท่าเรือส่งออกธัญพืชของบราซิล ความแออัดในท่าเรือถ่านหินของอินโดนีเซีย การขาดแคลนน้ำในคลองปานามาส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ของเรือที่แล่นไปรอบ ๆ แหลมกูดโฮปเพิ่มขึ้นหลายตันไมล์ การแทรกแซงด้วยอาวุธของกลุ่มฮูตีในทะเลแดง บังคับให้เรือต้องใช้เส้นทางที่ยาวกว่าไปทางตะวันตกผ่านแหลมกูดโฮป ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ความล่าช้าที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจาก EEXI และ CII ซึ่งส่งผลให้เรือต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงและเพิ่มแรงกดดันในการรีไซเคิลเรือที่มีปริมาณมากขึ้นในปี 2567 ความวุ่นวายและการหยุดชะงัก ในทางตรงข้ามกลับเป็นผลดีต่อการขนส่ง ดังที่เราได้เห็นในช่วงที่มีการระบาดใหญ่และผลการดำเนินงานที่ประกาศในปี 2565 นั้นสูงกว่าหรือใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในปี 2564 ไข่แล้ว ภาวะเศรษฐกิจในปี 2567 อาจอ่อนแอกว่าปี 2566 แต่สิ่งนี้สามารถเอาชนะได้หากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านอสังหาริมทรัพย์และเหล็กที่เข้มข้นของจีนเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ปราศจากนโยบายปิดโควิด ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีประวัติการเติบโตอย่างต่อเนื่องในแ่งตันไมล์ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตเป็น 2 ถึง 3 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2553 และเรากำลังคุ้นเคยกับอัตราการเติบโตในแ่งตันไมล์ซึ่งอยู่ระหว่าง 1 ถึง 2 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก อุปทานเรือเทกองในอนาคตมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากการเบียดเสียดกันของกลุ่มเรือในภาคส่วนอื่น ๆ ที่แย่งพื้นที่ต่อเรือที่มีอยู่ทั้งหมด ต่อเรือพบว่าพวกเขาทำอะไรได้มากกว่าในการต่อเรือที่มีมูลค่าสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือที่มีกำไรต่ำที่สุดในการต่อ การเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสันดาปภายในไปเป็นแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ ในอนาคต ได้มีส่วนส่งผลให้อัตราการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำมากเพียงร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 แรงกดดันด้านกฎระเบียบจะมีส่วนช่วยลดปริมาณกองเรือในปัจจุบันผ่านการรีไซเคิลและ/หรือการแล่นเรือช้าลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าที่ใคร ๆ เคยให้เครดิตมา ดังนั้น ในแง่ดุลยภาพ เราคิดว่าเรายังมีเหตุผลอีกมากที่จะมองในแง่ดี!

เพื่อยืนยันความคิดเห็นของเรา การนำเสนอครั้งแรกของปี 2567 ของ Fearnley ได้ให้ข้อสรุปดังนี้ เรามีความมั่นใจในโอกาสทางการตลาดในปี 2567 รายได้จากอัตราค่าระวางอาจสูงกว่าปี 2566 โดยเฉลี่ยอย่างน้อยร้อยละ 50 มูลค่าสินทรัพย์มีแนวโน้มที่จะเห็นการฟื้นตัวที่ไม่ชัดเจนมากขึ้น เราเชื่อว่าภาวะถดถอยจะเริ่ม ณ จุดใดจุดหนึ่งในปี 2568 ซึ่งมีแนวโน้มในช่วงปลายปี (แต่เร็วเกินไปที่จะสรุป)

## ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI

สมการอุปสงค์-อุปทานมีสองด้าน เมื่อความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สิ่งที่คุณต้องมีคืออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยหรืออุปทานเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และอัตราค่าระวางเรืออาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม ตลาดอยู่ในโหมดขาลง ไม่ใช่เพราะตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเราอย่างจีนมีประสิทธิภาพต่ำกว่าปกติ แต่สาเหตุหลักมาจากประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งทำได้ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็นต่างหาก ซึ่งอาจเป็นไปได้หากไม่เข้าไปพัวพันกับสงครามอันร้อนแรงถึงสองครั้ง (รัสเซีย-ยูเครน และอิสราเอล-ฮามาส) สงครามเย็นหนึ่งครั้ง (สหรัฐฯ-จีน) การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่รวดเร็วที่สุดเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อโดยธนาคารกลางในประเทศที่พัฒนาแล้ว ยกเว้นญี่ปุ่น ซึ่งผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้เข้าสู่ภาวะถดถอย โดยที่สหภาพยุโรปจะตกอยู่ในภาวะถดถอยทางเทคนิค ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและรั้งอุปสงค์ไว้ ดังนั้น แม้แต่ด้านอุปทานที่ตึงตัวเนื่องจากการหยุดให้บริการของคลองปานามาและความล่าช้าของสภาพอากาศก็ไม่สามารถชดเชยอุปสงค์ที่ลดลงได้เนื่องจากความไม่แน่นอนที่เกิดจากปัจจัยข้างต้น อัตราดอกเบี้ยในการจำนองบ้านระยะเวลา 30 ปีสำหรับบ้านใหม่ในสหรัฐอเมริกาที่เกือบร้อยละ 8 เป็นตัวอย่างสำคัญซึ่งทำลายอุปสงค์จากผู้ซื้อบ้านครั้งแรก ปัจจัยดังกล่าวลดอุปสงค์ของสินค้าที่จำเป็นในการสร้างบ้านใหม่ซึ่งประกอบด้วยปูนซีเมนต์ เหล็ก และไม้ ปริมาณการขนส่งตามฤดูกาลจะมีบทบาทได้ก็ต่อเมื่อเศรษฐกิจขนาดใหญ่ในประเทศที่พัฒนาแล้วดำเนินไปอย่างรวดเร็วเท่านั้น หากแต่ไม่ได้เป็นเช่นนั้นในช่วง

12 ถึง 18 เดือนที่ผ่านมา นี่คือเหตุผลที่รัฐให้อุปสงค์กลับมากอยู่ในขอบเขตของตลาด โดยเจ้าของเรือส่วนใหญ่ขาดทุนหรือมีกำไรเพียงเล็กน้อยจนถึงและรวมถึงไตรมาสสาม ขณะที่สหรัฐอเมริกาหลุดพ้นจากการอภิปรายทางเศรษฐกิจแบบแข็งตัว / อ่อนตัว / ยังคงเติบโตต่อไปแม้จะมีนโยบายการเงินที่หดตัวหลายครั้งก็ตาม ส่งผลให้เศรษฐกิจเดินหน้าต่อไปเช่นเดียวกับที่เคยทำได้ในไตรมาสสาม อัตราค่าระวางเรือก็ดีขึ้นอย่างรวดเร็ว มูลค่าทรัพย์สินกำลังเพิ่มขึ้นสู่ระดับปี 2551 ซึ่งเกือบจะสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับเรือต่อใหม่ เหตุผลก็คือ ความจุของตู้ต่อเรือหดตัวลงร้อยละ 35 ถึงร้อยละ 40 จากจุดสูงสุดในปี 2553/ปี 2554 โดยการขนส่งทุกภาคส่วนเฟื่องฟูในเวลาเดียวกัน ยกเว้นการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง แม้แต่เรือบรรทุกน้ำมันก็เฟื่องฟูเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลอื่นๆ ส่งผลให้มีการสั่งต่อเรือใหม่มากขึ้นไปเพื่อจัดส่งในแต่ละภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และบีบบังคับเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองไม่ให้ทำผิดพลาดแบบเดียวกับที่ภาคส่วนอื่น ๆ ได้ทำไปแล้วหรือกำลังทำอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้จากมุมมองของตู้ต่อเรือ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือประเภทที่ให้กำไรน้อยที่สุดในช่วงเวลาขาขึ้นหรือขาดทุนสูงสุดในช่วงเวลาขาลง ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจึงเป็นประเภทเรือที่ตู้ต่อเรือต้องการต่อน้อยที่สุด นั่นคือสาเหตุที่อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ร้อยละ 8.33 เมื่อเทียบกับกองเรือที่มีอายุ 20 ปีที่มีอยู่ซึ่งอยู่ร้อยละ 8.48 ณ ต้นปี 2567 ปัจจุบันเรืออายุ 5 ปีมีราคาถูกลงกว่า โดยคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง โดยอิงจากราคาต่อเรือใหม่ในปัจจุบัน แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องสมเหตุสมผลที่จะซื้อเรือในช่วงปลายไตรมาสสี่ เนื่องจากมูลค่าทรัพย์สินยังสูงอยู่มาก แต่รายได้กลับใกล้เคียงระดับต่ำมาก ความผิดพลาดนี้หมายความว่ารายได้ต้องเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หรือมูลค่าสินทรัพย์ต้องตกลงไปอยู่ในระดับที่ปัจจัยทั้งสองนี้เท่าเทียมกัน โดยทั่วไปความคิดปกติดังกล่าวจะเกิดขึ้นระยะสั้น แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น และเมื่อนั้นอัตราค่าระวางก็จะเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาผลลัพธ์สูงสุดได้จากอัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์ สำหรับในช่วงปี 2566 จากระดับต่ำที่ 2,246 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566) อัตราพุ่งสูงขึ้นเป็น 54,584 เหรียญสหรัฐต่อวันที่ระดับสูงสุด (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566) ตัวเลขเหล่านี้คือสิ่งอธิบายว่า “เมื่อมีความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบ” ระหว่างอุปสงค์และอุปทาน คุณจะมีกำไรเคลื่อนไหวที่รวดเร็วและผันผวนในอัตราค่าระวางการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นหรือลดลง กล่าวคือ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในการลดลงของอุปทานหรือการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง

สภาการเดินเรือทะเลบอลติกและระหว่างประเทศ (BIMCO) ได้ออกมาพร้อมกับการคาดการณ์ประจำปีที่คุณมีคณสำหรับปี 2567/ปี 2568 และกล่าวถึงด้านอุปสงค์ดังต่อไปนี้ “GDP โลกสามารถเติบโตที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2567 และร้อยละ 3.2 ในปี 2568 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 3.7 ต่อปีระหว่างปี 2553 ถึงปี 2562 ปริมาณการจัดส่งแร่เหล็กคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 3.0 ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 โดยได้แรงหนุนจากการเติบโตของอุปสงค์หลักทั่วโลก การขนส่งถ่านหินอาจลดลงร้อยละ 4.0 ในปี 2568 เมื่อเทียบกับปี 2566 อุปสงค์ในประเทศเศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วอาจยังคงลดลง และการทำเหมืองในอินเดียและจีนอาจจำกัดการเติบโตของอุปสงค์การนำเข้า ในปี 2567 คาดว่าการขนส่งข้าวโพดจะเพิ่มขึ้นและในปี 2568 ปริมาณข้าวสาลีจะสามารถฟื้นตัวได้ ระหว่างปี 2566 ถึงปี 2568 การจัดส่งธัญพืชอาจเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1” ในด้านอุปทาน พวกเขา กล่าวว่า “ยอดคำสั่งต่อเรือใหม่ในปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 8.1 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์สามารถเติบโตได้เร็วที่สุด ในขณะที่คำสั่งต่อเรือขนาดแคปไซส์ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ท่ามกลางการเติบโตของกองเรือที่ต่ำและตลาดที่มั่นคง เราประเมินว่าอาจมีการรีไซเคิลในปริมาณเฉพาะตัวเพียง 15.5 ล้านเฉพาะตัวในช่วงปี 2567 ถึงปี 2568 กฎระเบียบด้านสภาพอากาศอาจทำให้ความเร็วในการแล่นเรือลดลงร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 ตลาดที่เข้มงวดมากขึ้นในปี 2568 อาจทำให้ความเร็วในการแล่นเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ” และข้อสรุปของพวกเขาคือ “อุปทานคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ทั้งในปี 2567 และปี 2568 การเติบโตของกองเรือจะชะลอตัวลงในช่วงเวลานี้ อุปสงค์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ในปี 2567 และร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2.5 ในปี 2568 ภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้นคาดว่าจะทำให้อุปสงค์แข็งแกร่งขึ้นในปี 2568 ความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานน่าจะทรงตัวในปี 2567 และกระชับขึ้นเล็กน้อยในปี 2568 ด้วยเหตุนี้ อัตราค่าระวางการขนส่งอาจยังคงอยู่ที่อัตราประมาณปี 2566 ในปี 2567 และอาจเพิ่มขึ้นได้ในปี 2568”

รายงานต่าง ๆ ที่ถูกส่งมาดูเหมือนจะกังวลเกี่ยวกับปัญหาทางเศรษฐกิจของเศรษฐกิจในส่วนของโลก ยกเว้นจีนและอินเดีย แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่ต่ำในภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง มีความกังวลว่าการหดตัวของภาคการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อาจส่งผลให้สินค้าย้ายโดยตู้คอนเทนเนอร์มากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วย



กองเรือที่ไร้ประสิทธิภาพ (ทะเลแดงเป็นพื้นที่ห้ามเดินทางสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์) และย้ายสินค้าจากเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าระวางในไตรมาสที่กลับผันผวนกว่าที่เคยเป็นมาเป็นเรื่องปกติสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเมื่ออุปสงค์-อุปทานอยู่ในระดับสมดุลความผันผวนจะเพิ่มสูงขึ้น โดยจะตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานและ/หรืออุปสงค์อย่างไม่เป็นสัดส่วน

ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ขับเคลื่อนด้วยภูมิรัฐศาสตร์ได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งเชิงพาณิชย์ด้วยการเข้ายึดเรือขนส่งรถยนต์ กล่าวคือเรือ Galaxy Leader ของบริษัท Ray Shipping ซึ่งชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ โดยกลุ่มกบฏฮูตีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2566 และปัจจุบันเรือลำดังกล่าวอยู่ที่ท่าเรือ Hodeidah มีลูกเรือผู้บริสุทธิ์ 25 คนบนเรือ Galaxy Leader ซึ่งไม่ใช่ชาวอิสราเอล (ลูกเรือสัญชาติยูเครน บัลแกเรีย ฟิลิปปินส์ และเม็กซิกัน) ถัดมาคือการโจมตีด้วยโดรนคามิกาเซ่บนเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ CMA CGM SYMI ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ ซึ่งเรือได้รับความเสียหายทางกายภาพแต่โชคดีที่ไม่มีลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ตามด้วยการบุกขึ้นเรือบรรทุกสารเคมี Central Park ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของโดยโจรสลัดโซมาเลียและได้ปล่อยเรือในเวลาต่อมาด้วยการแทรกแซงของกองทัพเรือสหรัฐฯ ขณะนี้กลุ่มกบฏฮูตีได้ขยายเป้าหมายไปยังเรือใด ๆ ก็ตามที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล ด้วยเหตุนี้ สายการบินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เกือบทั้งหมดจึงเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือของตนออกจากทะเลแดง และเพิ่มระยะเวลาการเดินทางเรือในทะเลเพิ่มเติมอย่างมากในการเดินทางจากเอเชียไปยังตะวันตกและเดินทางกลับ เช่นเดียวกับเรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือควบคุมทั้งหมด หรือเรือที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล เบี่ยงประกันภัยสำหรับทะเลแดงพุ่งสูงขึ้น และความเสี่ยงต่อทรัพย์สินของพวกเขาที่มีอยู่จริงอย่างมาก บลูมเบิร์กกล่าวว่า “ความพยายามของสหรัฐฯ ในการตอบโต้กลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนขณะที่พวกเขาโจมตีเรือในทะเลแดงได้ถูกขัดขวางเนื่องจากความขัดแย้งระหว่างพันธมิตรอาหรับของวอชิงตัน” เกือบหนึ่งเดือนหลังจากการยึดครองเรือ Galaxy Leader ในวันที่ 14 ธันวาคม “เรือ Ruen” ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาด 40,000 เดทเวทตัน ของบริษัท Navibulgar ได้ถูกเข้าครอบครองและแล่นไปยังโซมาเลีย โจรสลัดโซมาเลียได้ลงมือกระทำโดยใช้ความสับสนที่เกิดจากกลุ่มกบฏฮูตี และใช้ประโยชน์จากมัน ขณะนี้ (สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 24 ธันวาคม) สายการบินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่ได้หยุดเรือของตนที่ด่านนอกทางเข้าทะเลแดงเพื่อรอความชัดเจนหรือแล่นไปรอบ ๆ แหลมกูดโฮป เพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือเจ้าหน้าที่ สินค้า และส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าด้วยความล่าช้าที่สุด กองเรือที่ถูกเปลี่ยนเส้นทางนี้จะต้องเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่แอฟริกาใต้ ส่งผลให้เกิดแรงกดดันต่อการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงที่นั่น คุณเคยได้เลยว่าสิ่งนี้จะส่งผลเชิงบวกต่ออุปสงค์ในแ่งต้นไมล์ อย่างที่เราได้กล่าวอยู่ซ้ำ ๆ การหยุดชะงักจะส่งผลต่อภาคการขนส่ง คำถามที่แท้จริงก็คือ การหยุดชะงักนี้จะคงอยู่นานแค่ไหน? หากการหยุดชะงักยังคงดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ แต่ไม่สิ้นสุดในเวลาที่เราคาดการณ์ไว้ และสงครามอย่างที่เราเคยเห็นมาดูเหมือนจะมีจิตใจและอายุขัยตามเจตนาของมันเอง การหยุดชะงักนั้นจะส่งผลสะท้อนกลับที่ความยั่งยืน ข้อมูลของ Clarksons แสดงให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมที่มาถึงทางเข้าทะเลแดงลดลงร้อยละ 43 (ระหว่างวันที่ 18 ถึงวันที่ 21 ของเดือนธันวาคม เทียบกับครั้งแรกของเดือนธันวาคม) ซึ่งเพิ่มขึ้นคิดเป็นการลดลงของอุปทานถึงร้อยละ 82 ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2567 ทาง Bloomberg เวลาประมาณ 10.15 น. ตามเวลากรุงเทพฯ ถึงสถานการณ์ในทะเลแดง มันเป็นเรื่องวิบัติสั่น ๆ แต่จะบอกคุณถึงสิ่งที่คุณต้องรู้เกี่ยวกับสิ่งที่เกิดขึ้นที่นั่น ทั้งนี้ ในขณะที่บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์กับ Bloomberg เรือลำหนึ่งของบริษัทฯ ได้กำลังเดินทางผ่าน “พื้นที่เสี่ยงสูง” (High Risk Area: HRA) และด้วยโชคช่วยเรือลำดังกล่าวแล่นผ่านพื้นที่บริเวณดังกล่าวมาได้โดยไม่ได้รับอันตรายใด ๆ ในระหว่างการสัมภาษณ์เพียงช่วงสั้น ๆ บริษัทฯ ไม่มีเวลาเพียงพอในการอธิบายว่าเพราะเหตุใดเรือของบริษัทฯ จึงได้แล่นผ่านเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูงดังกล่าว ดังนั้นบริษัทฯ จึงขออธิบายไว้ ณ ที่นี้ การที่บริษัทฯ แล่นเรือผ่านเส้นทางดังกล่าวนี้เนื่องมาจากลูกค้าของบริษัทฯ ผู้ซึ่งใช้บริการเช่าเหมาลำเรือของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 2 ทศวรรษ โดยบริษัทฯ และลูกค้าดังกล่าวมีความสัมพันธ์ที่ดี เป็นมิตรและมีความสัมพันธ์อันอบอุ่นแน่นแฟ้น ด้วยจิตวิญญาณดังกล่าว บริษัทฯ ได้ติดต่อไปยังลูกค้าเพื่อขอเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือโดยการเปลี่ยนเส้นทางไปแล่นเรืออ้อมผ่านแหลมกูดโฮป โดยที่บริษัทฯ เสนอที่จะช่วยเหลือด้าน “ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม” บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกันระหว่างบริษัทฯ ลูกค้าของบริษัทฯ และผลประโยชน์ด้านการขนส่งสินค้า ลูกค้าของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบกับลูกค้าด้านการขนส่งสินค้า ซึ่งเห็นได้ชัดว่าพวกเขาปฏิเสธที่จะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของลูกค้า สินค้าของพวกเขา และเรือของบริษัทฯ โดยการเปลี่ยนไปใช้เส้นทางที่ยาวนานกว่าในการขนส่ง ปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่วิธีการทำงานของ

กฎหมายในสถานการณ์ดังกล่าว หากเรือมี “ประกันภัยจากสงคราม” หากเรือลำอื่นกำลังเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง และหากคุณ เรือของคุณ ลูกเรือของคุณ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอิสราเอล ไม่มีเรือลำใดของคุณมีเส้นทางเดินเรือไปยังอิสราเอล และคุณไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกาหรือสหราชอาณาจักร ดังนั้นในแง่กฎหมาย คุณต้องปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้ำของคุณ นี่คือนิติศาสตร์ที่เรียกว่า “การประเมินความเสี่ยงของเรือรายบุคคล” และคุณต้องตัดสินใจตามนั้น หาก你不ทำและเลือกใช้เส้นทางที่ยาวกว่า คุณจะไม่เพียงแต่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดสำหรับการใช้เส้นทางที่ยาวกว่าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงความเสียหายใด ๆ ที่ลูกค้ำของคุณ หรือสินค้าอาจได้รับเนื่องจากการดำเนินการ “ผิดกฎหมาย” จากการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทาง ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายทั้งหมดที่บริษัทฯ ประเมินมีความเห็นเช่นนี้เหมือนกัน และด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ “ถูกต้องตามกฎหมาย” ของลูกค้ำของบริษัทฯ แม้จะไม่เต็มใจก็ตาม ทั้งนี้ ในการทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ตกลงกับลูกค้ำของบริษัทฯ ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่แล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง จนกว่าสถานการณ์จะปราศจากความเสี่ยง อีกทั้ง การเช่าเหมาลำใหม่ใด ๆ ที่บริษัทฯ เข้าทำสัญญาล้วนมีข้อตกลงสำหรับเจ้าของเรือในการตัดสินใจว่าเจ้าของเรือจะใช้เส้นทางใด เช่น การแล่นเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป หรือการแล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง

ปริมาณน้ำที่ลดลง (ต่ำสุดในรอบ 73 ปี!) ในคลองปานามาที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลกระทบอย่างมากต่อตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้า ในช่วงเวลาหนึ่งของปี (ไตรมาสสี่) เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่จะได้รับอัตราค่าระวางที่ 40,000 เหรียญสหรัฐ แต่กลับถูกแทนที่ด้วยอัตราค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นที่ 140,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งหมดนี้เป็นเพราะมันมีความสมเหตุสมผลเพียงเล็กน้อยที่เรือจะจอดรอที่คลองปานามา แต่ควรใช้เส้นทางเดินเรือที่ไกลกว่าในการอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทางเลือกอื่นคือซื้อช่องขนส่ง ‘ล่วงหน้า’ ซึ่งมีราคาแพงโดยมีการประมูลครั้งล่าสุดที่ 4.0 ล้านดอลลาร์! ตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้าในเกือบทุกภาคการขนส่งมีความสมดุลอย่างมาก ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในปัจจุบันที่ส่งผลต่ออุปสงค์หรืออุปทานจึงส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางการขนส่ง ความผันผวนจะรุนแรงมากและจะคงอยู่ต่อไป ดังนั้น ทำความคุ้นเคยกับมันดีกว่า

หากคุณรวมการหยุดชะงักจากคลองปานามาและจากทะเลแดง/คลองสุเอซเข้าด้วยกัน คุณกำลังพูดถึงการเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ประมาณร้อยละ 8 เมื่อเขียนบันทึกนี้ดูเหมือนการปะทะกันระหว่างอิสราเอล-ฮามาสจะค่อนข้างสั้น แต่ในขณะนี้หลังจากเดือนที่ 4 ที่อิสราเอลระบุว่าอาจเป็นสิ้นปี 2567 ก่อนที่พวกเขาจะประกาศความสำเร็จและหยุดการหลังเลือดเพิ่มขึ้น ภาคการขนส่งอาจจำเป็นต้องลดลงในระยะยาวเนื่องจากการหยุดชะงักของการขนส่ง ณ คลองสุเอซส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ

เมื่อเร็ว ๆ นี้ Clarksons รายงานว่า “สถิติการขนส่งสินค้าในแ่งตันไมล์ ซึ่งพิจารณาทั้งปริมาณของสินค้าที่ขนส่งและระยะทางที่เกี่ยวข้อง เป็นตัวบ่งชี้อุปสงค์ของเรือได้ดีกว่าการวัดสถิติโดยพิจารณาจากปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแ่งตันเพียงอย่างเดียว และปี 2566 ได้พิสูจน์เรื่องนี้ไว้อย่างดีเยี่ยม ในปี 2566 การค้าทางทะเลทั่วโลกกลับมาเติบโตอีกครั้ง หลังจากการหยุดชะงักในปี 2565 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในแ่งตันขยายตัวร้อยละ 3.0 (เป็น 12,400 ล้านตัน) อย่างไรก็ตาม ด้วยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าที่เกิดขึ้นภายหลังความขัดแย้งในยูเครนเมื่อปีที่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่งพลังงาน การค้าในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.0 (รวมเป็น 62.3 ล้านล้านตันไมล์) ส่งผลให้เห็นถึงคำกล่าวที่ว่า “นักเตะระยะไกล” ได้อย่างเด่นชัด การเติบโตของการค้าในแ่งตันไมล์ในปี 2566 เติบโตน้อยกว่าปี 2560 ที่ร้อยละ 5.2 เพียงเล็กน้อย แต่เป็นอัตราการเติบโตที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่ปี 2554 สำหรับสินค้าแห่งเทกอง แร่เหล็ก 418,000 ล้านตัน (รวมการเติบโตของการส่งออกของบราซิล) ถ่านหิน 385,000 ล้านตัน (รวมถึงกระแสการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปของรัสเซีย) ในขณะที่สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเพิ่มขึ้น 507,000 ล้านตันไมล์ (ได้เพิ่มขึ้นจากการค้าแร่บอกไซต์ระยะไกลจากกินีไปยังจีน) ปริมาณการค้าทางทะเลโดยเฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 4,943 ล้านตันไมล์เป็น 5,036 ล้านตันไมล์ ซึ่งเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับสามต่อปีในศตวรรษนี้ และมากกว่าค่าเฉลี่ยถึง 6 เท่า แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในรูปแบบการค้าจะไม่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ บ่อยครั้ง แต่ความซับซ้อนที่เพิ่มขึ้นของการค้าทางทะเล (รวมถึงภูมิศาสตร์การเมือง) ก็เป็นแนวโน้มที่สำคัญมากขึ้นสำหรับการขนส่ง ปัจจุบัน การหยุดชะงักในภูมิภาคทะเลแดงส่งผลกระทบต่อระยะทางทางการค้า เนื่องจากเรือมีการเปลี่ยนเส้นทาง บริษัทฯ ประเมินผลกระทบในปัจจุบันที่การเพิ่มขึ้นของตันไมล์ที่ร้อยละ 2.4 ระยะทางในการค้าขายและระยะทางในแ่งตันไมล์เป็นปัจจัยสำคัญอีกครั้งในปี 2567 เป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของการบริหารจัดการการขนส่งทางทะเลจากปัญหาการหยุดชะงัก

สงครามรุนแรงอีกระลอกระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ยังคงขัดขวางกระแสการค้าจากทะเลดำ ตะวันออกไกลของรัสเซีย และทะเลบอลติก ส่งผลกระทบต่อพลังงาน (ถ่านหิน น้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมัน) อาหาร (ธัญพืช เมล็ดพืช น้ำมัน) ปุ๋ย แร่เหล็ก และโลหะ สินค้าทั้งหมดเหล่านี้จะต้องถูกจัดส่ง หากไม่ได้มาจากรัสเซีย-ยูเครน ก็จะต้องจัดส่งจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้น การจัดส่งเจริญเติบโตได้ดีเมื่อมีการหยุดชะงัก เนื่องจากการหยุดชะงักมักจะเพิ่มความต้องการในแง่ต้นทุน

อินเดียทุ่มเงิน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาคการบินโดยการสร้างสนามบินทุกแห่งในอนุทวีป นี่เป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จะขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกับวัสดุก่อสร้างสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอินเดีย

อินเดียจะเพิ่มโรงไฟฟ้าถ่านหินอีก 17 กิกะวัตต์ในอีก 16 เดือนข้างหน้า ถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 73 ของการผลิตไฟฟ้าในอินเดีย อุปสงค์ของการนำเข้าถ่านหินในอินเดียน่าจะทรงตัวหรือเติบโตต่อไปจากการนำเข้าที่สูงเป็นประวัติการณ์ในปี 2566

Howe Robinson รายงานเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า “การนำเข้าสินค้าแห่งเทกองของอินเดียเพิ่มขึ้นเป็น 359 ล้านตันในปีที่แล้ว (เพิ่มขึ้น 29 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ยกเว้นในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากโควิดในปี 2563 ถึงปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 244.4 ล้านตันในปี 2566 (เพิ่มขึ้น 17 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) การนำเข้าสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยของอินเดียเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นแรงผลักดันที่ยิ่งใหญ่ที่สุดสำหรับการค้าสินค้าแห่งเทกองของประเทศ โดยมีมูลค่ารวมกัน 94 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 10.6 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ซึ่งถือเป็นสถิติใหม่ การเติบโตของการนำเข้าของอินเดียสนับสนุนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเคปไซส์กลุ่มย่อย การนำเข้าด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดคามซาร์แมกซ์และอัลตราแมกซ์เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 84.7 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 14 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) และ 46.1 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 12 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ตามลำดับ การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของอินเดีย (IMF คาดการณ์การเติบโตของ GDP เฉลี่ยร้อยละ 6.3 ต่อปีจนถึงปี 2573) และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจะนำไปสู่การนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย โปรดจำไว้ว่าเรือของบริษัทฯ บรรทุกสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยในการขนส่งโดยส่วนใหญ่ของบริษัทฯ

รอยเตอร์ระบุว่า “โรงงานทั่วโลกมีผลประกอบการที่อ่อนแอในปีนี โดยกิจกรรมในยุโรปโซนหดตัวเป็นเดือนที่ 18 ติดต่อกันในเดือนธันวาคม และโรงงานผู้ผลิตในเอเชียได้รับผลกระทบเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ไม่แน่นอนของจีน”

จีนส่งออกถยนต์ไฟฟ้า 4.91 ล้านคันในปี 2566 ซึ่งอาจเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดในโลก ญี่ปุ่นซึ่งเคยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าอันดับหนึ่ง คาดการณ์ว่าจะมีการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าถึง 4.3 ล้านคันในปี 2566 ภาคการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเป็นหนึ่งในสี่อุตสาหกรรมที่ช่วยให้หลักจำนวนมากพร้อมกับ อีกสามอุตสาหกรรมคือ อุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ และการส่งออกเหล็กนอกประเทศจีน

เห็นได้ชัดว่าจีนได้เพิ่มเงินกู้จากธนาคารให้กับนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 ราย สินค้าแห่งเทกองน่าจะได้รับประโยชน์จากอัตราที่เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนการบรรเทาเงินที่เสนอให้กับนักพัฒนาเหล่านี้

จีนกล่าวว่าจะลดอัตราส่วนการกันสำรองสกุลเงินต่างประเทศของธนาคารพาณิชย์ (RRR) ลงร้อยละ 0.5 โดยปล่อยเงิน 139,000 ล้านเหรียญสหรัฐออกสู่ตลาดในขณะเดียวกันก็บอกเป็นนัยถึงมาตรการสนับสนุนเพิ่มเติมที่จะเกิดขึ้น

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนไม่สามารถหยุดพักการนำเข้าได้ ประการแรกคืออุณหภูมิฤดูร้อนที่สูงมาก ตามมาด้วยฝนตกหนักน้ำท่วมพืชผลที่ปลูกไว้แล้ว ซึ่งขณะนี้อากาศหนาวเย็นในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายนและต่อเนื่องในเดือนธันวาคม กำลังขัดขวางการเก็บเกี่ยวธัญพืชที่ถูกทาบด้วยความร้อนจัดและน้ำท่วม จีนซึ่งมีเป้าหมายเพื่อความมั่นคงทางอาหาร จะยังคงซื้อธัญพืชเพิ่มขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 และในปี 2567

ราวกับจะยืนยันบทวิเคราะห์ข้างต้น มีบทความใน Bloomberg ที่ยืนยันการนำเข้าข้าวบาร์เลย์ 314,000 ตันจากออสเตรเลียไปยังประเทศจีนในเดือนตุลาคม บทความนี้ยังยืนยันว่าจีนได้เพิ่มการซื้อข้าวบาร์เลย์จากคาสค์สถานและรัสเซียเพื่อกระจายแหล่งผู้ผลิต

เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMF ได้ปรับเพิ่ม GDP ของจีนขึ้นอีกร้อยละ 8 โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.0 เป็นร้อยละ 5.4 ในปี 2566 IMF ตีราคาเติบโตของ GDP ของจีนในปี 2567 ที่ร้อยละ 4.6 อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนระบุแล้วซ้ำแล้วซ้ำเล่าว่าอัตราการเติบโตของ GDP จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5 ต่อไปในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 จีนเป็นผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้าแห่งแรกของโลก

บทความจากรอยเตอร์ระบุว่า “ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเหมืองถ่านหินในภูมิภาคการผลิตถ่านหินชั้นนำของจีนได้เพิ่มขึ้นเป็น 100 คนในปีนี้ ตามประกาศที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีของจีนเมื่อวันจันทร์ที่ระบุว่าจะมีการเพิ่มการตรวจสอบความปลอดภัย ตัวเลขดังกล่าวแสดงถึงการเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 53 จากผู้เสียชีวิต 65 รายจากอุบัติเหตุในเหมืองถ่านหิน 54 ครั้ง ในมณฑลซานซีในปี 2565 ตามข้อมูลจากสมาคมอุตสาหกรรมถ่านหินจีน ในขณะที่คนงานเหมืองเพิ่มผลผลิต คนงานเหมืองให้คำมั่นที่จะเพิ่มการผลิตในปีนี้เพื่อให้แน่ใจว่ามีอุปทานถ่านหินเพียงพอ ท่ามกลางการผลักดันร่วมกันเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานในประเทศที่มากขึ้น” สิ่งนี้หมายความว่าผู้บริโภครถยนต์อันดับหนึ่งของโลกต้องการการนำเข้าถ่านหินมากขึ้น

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune ระบุว่า “GDP ของสหรัฐฯ เติบโตอย่างน่าทึ่งที่ร้อยละ 5.2 ในไตรมาสสาม” อัตราเงินเฟ้อชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 3 ในเดือนพฤศจิกายนซึ่งสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 2 ของธนาคารกลางสหรัฐฯ เพียงเล็กน้อย การผสมผสานอันทรงพลังระหว่างเทคโนโลยีใหม่และการลงทุนของรัฐบาลอาจทำให้สิ่งนั้นดำเนินต่อไปอีกระยะหนึ่ง อุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองน่าจะยังคงแข็งแกร่งตามผลการดำเนินงานของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

เพื่อยืนยันว่ากลุ่มเศรษฐกิจของสหรัฐฯ กำลังอยู่ในช่วงพลิกผัน Bloomberg รายงานว่า “เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากภาวะถดถอยของโรคระบาดและผลที่ตามมาของภาวะเงินเฟ้อ และยังคงฝังกลบข้อเรียกร้องที่ผิดของภาวะเศรษฐกิจถดถอยด้วยการประกาศตัวเลขการเติบโตในไตรมาสสี่ที่สวนทางกับการคาดการณ์ อัตราเงินเฟ้อที่ลดลงได้กระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายของผู้บริโภค ท่ามกลางอัตราการว่างงานที่ต่ำเป็นประวัติการณ์และค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลไกการเติบโตหลักของเศรษฐกิจ การใช้จ่ายส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 2.8 ในขณะที่การลงทุนทางธุรกิจและที่อยู่อาศัยยังช่วยกระตุ้นการเติบโตที่มากกว่าที่คาดไว้” GDP ของสหรัฐฯ อยู่ที่ร้อยละ 2.5 ในไตรมาสสี่ซึ่งสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก

Bloomberg กล่าวว่า “ธนาคารกลางสหรัฐฯ คงอัตราดอกเบี้ยไว้เท่าเดิมในวันที่ 13 ธันวาคม และยังคงทำให้นักลงทุนมีความยินดีด้วยการกล่าวถึงการคาดการณ์ว่าจะปรับลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567”

การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐฯ และผู้บริโภคชาวอเมริกันไม่แสดงอาการเหนื่อยล้าเนื่องจากยอดขายออนไลน์ในวัน Black Friday เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปี 2565 ดูเหมือนว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวแล้ว โดยมีอัตราเงินเฟ้ออยู่ในการควบคุม และเศรษฐกิจกำลังเข้าสู่ภาวะชะลอตัว โดยแผนภูมิจุดของธนาคารกลางสหรัฐฯ แสดงให้เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยลดลง 75 bps ในช่วงปี 2567

Bloomberg รายงานว่า ผู้บริโภคชาวสหรัฐฯ ไม่เพียงแต่ “อยู่ในภาวะที่ดีมาก” เท่านั้น แต่การใช้จ่ายยังเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ถึงร้อยละ 5 จากปีที่แล้ว ตามข้อมูลของ Brian Moynihan จาก BofA

บทความใน Fortune แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปมีอาการดีขึ้นพอสมควรเมื่อใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลยูโรต่อเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ (EU-USD) ที่กำหนดขึ้นในแต่ละปี เศรษฐกิจสหภาพยุโรปในปี 2567 อาจดีกว่าที่คาดไว้โดยพิจารณาจากความสามารถในการรอดจากการตัดการใช้พลังงานราคาถูกลงของรัสเซีย การสิ้นสุดการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหภาพยุโรป และตลาดแรงงานยังคงแข็งแกร่งมาก หากสหภาพยุโรปเข้าร่วมกับการเติบโตใน GDP แล้ว การขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีผลการดำเนินงานที่ดีมากในปี 2567

การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปยังจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 737.8 ล้านตัน การนำเข้าจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 248.9 ล้านตัน (ตามข้อมูลจาก Dewry) ระยะทางในแง่ตันไมล์ที่ยาวขึ้นเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับระยะทางในแง่ตันไมล์ที่สั้นกว่า ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อภาคส่วนเรือขนาดเคปไซส์

ดัชนี BDI เริ่มต้นปี 2566 ที่ 1,250 จุด และเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 มาอยู่ที่ 2,094 จุด ถึงจุดสูงสุดที่ 3,346 จุด เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และต่ำสุดที่ 530 จุด ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 มีอัตราการกระจายที่ร้อยละ 531 ระหว่างจุดสูงสุดและจุดต่ำสุด อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 13,561 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 3 มกราคม 2566 และจุดสูงสุดที่ 54,584 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ต่ำสุดที่ 2,246 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 28,177 เหรียญ

สหรัฐในวันที่ 22 ธันวาคม 2566 ด้วยค่าเฉลี่ย 16,389 เหรียญสหรัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลา ร้อยละ 74 ไปกับภาระขนแร่เหล็ก และร้อยละ 19 ของเวลาทั้งหมดไปกับภาระขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัว ของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้า แร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน อัตราค่าระวางของเรือขนาด ปานาแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 12,944 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 21,966 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,277 เหรียญสหรัฐในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 17,183 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 12,854 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 38 จากปีก่อนหน้า อัตราค่า ระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 10,646 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 17,213 เหรียญสหรัฐในวันที่ 5 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 6,874 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 15,063 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 11,240 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 49 จากปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 11,051 เหรียญสหรัฐใน และจุดสูงสุดที่ 16,340 เหรียญสหรัฐในวันที่ 15 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,007 เหรียญสหรัฐในวันที่ 7 สิงหาคม 2566 และปิดปีที่ 15,813 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 10,420 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 51 จากปีก่อนหน้า เรือที่มีขนาดเล็กกว่า พร้อมความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการบรรทุกสินค้าและการเข้าเทียบท่าเรือที่มีความสะดวกมากกว่า มีเสถียรภาพ มากกว่าในตลาดอัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความผันผวนในปัจจุบัน การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์ ซึ่งประเมินโดย Clarksons อยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.08 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วงปี 2566 สูงกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.9 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566) ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2566 เป็นบวกทุกไตรมาส สิ้นสุดปีด้วยกำไรสุทธิรวม 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปี 2566 เป็นปีที่มีเรื่องราวของการชะลอตัวของฝั่งอุปสงค์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ปะทะกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยพร้อมกับความไร้ ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง การปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาด แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนั้นคล้ายๆ หากแต่ไตรมาส สี่ได้รับผลกระทบจากการรวมตัวกันของเหตุการณ์นี้ อัตราค่าระวาง ณ สิ้นสุดปี 2566 อยู่ในระดับที่สูงเนื่องจากปัญหาคลอง สองสาย โดยสภาพอากาศเลวร้ายทำให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพทั้งในทะเลและในท่าเรือ บีบให้อุปทานตึงตัวยิ่งขึ้น สิ่งนี้เป็น เครื่องยืนยันว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล และตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีความผันผวนสูงและอัตราการ เคลื่อนไหวที่รวดเร็วในทั้งสองทิศทางดังที่เราได้เห็นในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 โดยหากมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย ในอุปสงค์และ/หรืออุปทาน อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือมีเพียงร้อยละ 8.33 ต่อยก้าความหวังในปีหน้าที่ดีขึ้น

ตามข้อมูลของ Clarksons DBTO ธันวาคม 2566 ในปี 2567 คาดว่าอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในขณะที่ อุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นโดยคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.3 เราหวังว่าด้วยแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน การเติบโตของอุปสงค์ใน แ่งตันไมล์จะพุ่งสูงขึ้นในปี 2567 การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบที่ดำเนินการโดย IMO ในปี 2566 ผ่าน EEXI และ CII นำ จะช่วยชะลอการเติบโตของกองเรือโลกได้ในปี 2567 ส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือมากขึ้น และด้วยเหตุนี้จึงลดอุปทานที่มี ประสิทธิภาพลง ระหว่างปัจจัยทั้งสองนี้ (อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่ลดลง) ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะแคบ ลงโดยเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราอาจได้เห็นในปี 2567 จะคล้ายกันแม้ว่าจะเพิ่มขึ้นจากปี 2566

การบูรณะที่จำเป็นในฉนวนกาซาและยูเครน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง จะเป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดย Olaf Scholz ระบุว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชลเมื่อ สิ้นสุดปีที่ 1 ของสงครามการแห่งการล้างผลาญนี้ และเรากำลังเข้าใจถึงวัฏจักรรอบปีที่สองของสงครามดังกล่าวในไม่ช้า

แรงจูงใจในการสั่งต่อเรือใหม่จะยังคงอยู่ในระดับต่ำด้วยมูลค่าของเรือที่มากขึ้นในตลาดมือสอง

การนำเข้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในอีก 6 ปีข้างหน้า ซึ่งถือเป็นอีกครั้งที่ต้อง ให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก

การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 17.5 จากปีที่แล้วเป็น 16.7 ล้านตันในช่วง 11 เดือนของปี 2566

การนำเข้าถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 เป็น 212.8 ล้านตันในช่วง 11 เดือนของปี 2566

จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 101.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 27.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 12.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,180.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 474.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.8 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,017.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 91.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.1 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.9 จุดในปี 2566

อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.2 ในปี 2566

คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2566 อยู่ที่ 1.6 ล้าน TEU ส่งผลให้คำสั่งต่อเรือทั้งหมดเป็น 6.9 ล้าน TEU อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ณ ต้นปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 25 เทียบกับต้นปี 2566 ที่ร้อยละ 28 (ข้อมูลจาก Clarksons CIM มกราคม 2567)

ดัชนี SCFI สำหรับเอเชีย-ยุโรปดิ่งลงระหว่างปี 2566 โดยลดลงร้อยละ 82 จาก 4,846 เหรียญสหรัฐเป็น 882 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ในจีน-ยุโรปเหนือ และลดลงร้อยละ 71 จาก 5,282 เหรียญสหรัฐเป็น 1,543 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ใน China-Med SCFI สำหรับเส้นทางสายทรานแปซิฟิกลดลงร้อยละ 72 จาก 5,656 เหรียญสหรัฐเป็น 1,607 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USWC และลดลงร้อยละ 70 จาก 8,514 เหรียญสหรัฐเป็น 2,529 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USEC

อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นปี 2567 สำหรับกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณร้อยละ 8.33 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณประมาณ 84.54 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน ณ ต้นปี 2566 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2567 เนื่องจากแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ใหม่ EEXI/CII ที่มีผลบังคับใช้ในปี 2566 การรีไซเคิลของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นจาก 4.76 ล้านเดเวทตันในปี 2565 เป็น 5.37 ล้านเดเวทตันในปี 2566 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8)

การที่พีเอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.2 ในปี 2567 ตามข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566

จากการคาดการณ์ของ Clarkson ในปี 2567 และปี 2568 อุปสงค์ในแง่ตันไมล์จะอยู่ที่ร้อยละ 1.5 และร้อยละ 1.5 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และร้อยละ 1.1 ในแต่ละปีสำหรับสองปีนี้ (ตามข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566)

แนวโน้มตลาดเมื่อต้นปี 2567 สามารถอนุมานได้โดยการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 83.01 ล้านเดเวทตันต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าที่ปริมาณ 84.54 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน

การคาดการณ์การเติบโตของอุปทานของพีเอสแอลภายในสิ้นปี 2567 และปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 2.45 และร้อยละ 1.78 (จาก 996.58 ล้านเดเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2567 และจากนั้นเป็น 1,039.20 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2568) โดยคิดแบบอนุรักษ์นิยมว่าการรีไซเคิลเพียง 10 ล้านเดเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปีในปี 2567 และปี 2568

## การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2566 ด้วยอุปทาน 966.03 ล้านเดเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 966.58 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.16) ณ ต้นปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 1.38 ในปี 2566) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเดเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 5.37 ล้านเดเวทตันในระหว่างปี 2566) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.45 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเดเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 352.36 ล้านเดเวทตันเป็น 365.35 ล้านเดเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 644.22 ล้านเดเวทตันเป็น 655.67 ล้านเดเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 1.78 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,021.02 ล้านเดเวทตันเป็น

1,039.20 ล้านเดทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 365.35 ล้านเดทเวทตันเป็น 374.09 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 655.67 ล้านเดทเวทตันเป็น 665.12 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) การจัดการนำถ่วงเรือ และการลดความเร็วในการเล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2567 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุตสาหกรรม

## ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต:

### ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	ปี 2546-ปี 2552	ปี 2553 - ปี 2563	ปี 2564 - ปี 2565	ปี 2566	1 เดือนแรก ของปี 2567
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	16,389**	20,789**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	12,854**	14,309**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	11,240**	12,211**
เรือขนาดแอสดีไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	10,420**	11,445**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.3%	+0.95%	5.08%	1.49%
ความเร็วเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.3	11.0	10.9
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2565)^	1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^	417 พันล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+36.02%	+26.23%	+6.96%	+7.16%	+8.33%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.76%	+8.07%	+8.48%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+2.9% (WFR +3.16)	+2.3%

### ปี 2565 และอนาคต

- ณ ต้นปี 2565 เป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ ที่อัตราส่วนเรือเก่าอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นเดือนมกราคม 2567 มีปริมาณร้อยละ 8.48 ต่อร้อยละ 8.33 ตามลำดับ

หมายเหตุ: \*ดัชนี BCI 172K (4TC), ดัชนี BPI 74K (4TC), ดัชนี BSI 52K (6TC), ดัชนี BHSI 28K (6TC).

\*\*ดัชนี BCI 180K (5TC), ดัชนี BPI 82K (5TC), ดัชนี BSI 58K (10TC), ดัชนี BHSI 38K (7TC)

\*\*\* รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^ จากการคำนวณของ Bloomberg แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจะมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565! Bloomberg รายงานแผนกระตุ้นเศรษฐกิจภาคการก่อสร้างมูลค่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน

^^ อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เดทเวทตัน โดยอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีที่สำหรับเรือขนาด 52,000 เดทเวทตัน ใช้สำหรับปีที่ไม่มีดัชนี BHSI (ปี 2546 - ปี 2549) หรือ ไม่มีดัชนี BSI (ปี 2546 - ปี 2548).

^^^ ความเร็วเฉลี่ยในปี 2551 - ปี 2552 และความเร็วเฉลี่ยในปี 2555 - ปี 2563

ที่มา: Clarksons Index Timeseries ณ วันที่ 30 มกราคม 2567 Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 28 มกราคม 2567 และ Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ข้อมูลการเติบโตของอุปทานจาก Clarksons DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566 และ World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับอีกสามช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ในช่วงระยะเวลาลดลงจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 จาก

ร้อยละ 5.4 เป็นร้อยละ 4.3 (ปี 2553 ถึงปี 2563) และร้อยละ 0.95 (ปี 2564 ถึงปี 2565) ถึงกระนั้นพีเอสแอลมีผลการดำเนินงานในปี 2565 ดีกว่าปี 2564! สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 81 ในปี 2564 ถึงปี 2565 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นเพียง 1 เท่าในปี 2564 ถึงปี 2565 และเป็นเพียง 0.9 ในปี 2566 โดยมีอัตราที่คล้ายกันในต้นปี 2567 ที่ 1 เท่า ความเร็วเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอตในปี 2546 ถึงปี 2552 ถึงร้อยละ 18.5 เป็น 11 นอต ในปี 2566 ซึ่งช่วยกระชับอุปทานสุทธิที่มีประสิทธิภาพของเรือสิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นในปี 2566 ที่ 1,250 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2566 ไปจนถึง 530 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 และจุดสูงสุดที่ 3,346 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และหลังจากนั้นก็ลดลงไปจนถึงสิ้นปี เหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นในลักษณะนี้และค่อย ๆ ลดลงอย่างมากในช่วงสิ้นปี อุปสงค์และอุปทานสำหรับสินค้าเทกองแห่งในช่วงต้นปี 2564 อยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตันไมล์โดยประมาณของ Clarksons ในช่วงปี 2564 เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.44 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.6 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2564 นั้นเป็นผลจากความไร้ประสิทธิภาพที่ลดลงของประสิทธิภาพของเรือสุทธิ! แต่ในช่วงปี 2565 เมื่อจินตคติสินใจครอบครองภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ควบคุมไม่ได้โดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และยืนยันกันว่าต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ที่จำเป็นในแ่งตันไมล์ได้รับผลกระทบและลดลงถึงร้อยละ 1.53 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ประกอบกับอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ตามข้อมูลจาก Clarksons (DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง ทำให้มีเรือออกสู่ตลาดมากขึ้น แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางในปี 2565 ได้ลดลงในไตรมาสสี่ ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามกับที่อัตราพุ่งขึ้นสูงสุดสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 การอัดฉีดเม็ดเงินและการขึ้นอัตราคอเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ไม่ได้ช่วยภาคอุปสงค์ในปี 2565 ด้วยอุปสงค์และอุปทานที่เข้าสู่จุดสมดุลในปี 2564 อัตราค่าระวางได้พุ่งสูงขึ้น แต่อัตราการเช่าเหมาล่าลดลงในช่วงปี 2565 เนื่องจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในจีน (ด้วยเหตุผลที่กล่าวถึงแล้ว) และอุปสงค์ในส่วนอื่นของโลกที่ชะลอตัวลงเนื่องจากธนาคารกลางขึ้นอัตราคอเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ด้วยเหตุนี้ ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือต่าง ๆ มีมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งช่วยให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วได้เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปี 2565 โดยปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นสู่ตลาดที่ทำหายอุปสงค์ซึ่งเติบโตที่ลดลงร้อยละ 1.25 ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และลดลงจนถึงไตรมาสแรกของปี 2566 อัตราค่าระวางยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่องในช่วงไตรมาสสองและไตรมาสสามแต่กลับพุ่งสูงขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 เนื่องจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือได้กลับมาบีบหนทางอีกครั้งเนื่องจากสภาพอากาศเลวร้ายในทะเลและในท่าเรือ ปริมาณการสัญจรผ่านคลองปานามาลดลงครึ่งหนึ่งเนื่องจากการขาดแคลนน้ำ คลองสุเอซได้รับผลกระทบจากกลุ่มกบฏฮูตี ผลักดันให้มีการโจมตีและการให้ความช่วยเหลือสุนทรพจน์ภาษาโดยการยิงใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของและ/หรือควบคุมเรือซึ่งพยายามจะผ่านทะเลแดง และอุปทานแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศที่แห้งแล้ง ทั้งนี้ สภาพอากาศที่แห้งแล้งในแม่น้ำมิสซิสซิปปีและในแม่น้ำอเมซอนส่งผลให้เรือบรรทุกขนส่งธัญพืชไปยังจุดส่งออกได้น้อยลง ส่งผลให้เกิดความแออัดที่นิวยอร์ก ลินส์ สหรัฐอเมริกา และท่าเรือส่งออกธัญพืชทางตอนใต้ของบราซิล ความผันผวนอย่างมากในแต่ละปีเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์และอุปทาน จะเป็นสถานการณ์ที่ได้เห็นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งกองในปี 2567 และในปีต่อ ๆ ไป!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดเฮนตี้ไซส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดเคปไซส์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแ่งเดทเวทตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 - ปี 2565 รวมกันที่ 18.88 ล้านเดทเวทตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.16 ล้านเดทเวทตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)



ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรือที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวทุกรายที่ลงทุนเพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็พยายามจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากเป็นเจ้าของและอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลานานกว่านี้ แต่สำนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการหลักให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในขณะที่จีนมีผู้ซื้อเชิงพาณิชย์รายใหญ่และผู้บริโภคหลักอีกสี่ราย ได้แก่ ภาคโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ส่งออกเหล็ก ตู้ต่อเรือ และผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

คงจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวเริ่มต้นในไตรมาสสี่ของปี 2565 และสิ้นสุดลงในช่วงสิ้นไตรมาสสามก่อนจะเพิ่มขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 มาจากการที่ประเทศจีนตัดสินใจยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและหันมาอยู่กับ โควิด ในต้นปี 2566 (กลุ่มสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับเงินเป็นอย่างมาก) หรือในสวนอื่น ๆ ของโลก (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างมากในระหว่างปี 2565 และบางช่วงของปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและสัญญาว่าจะตรึงอัตราดอกเบี้ยที่สูงให้นานกว่านี้) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่กำลังกลับตรงกันข้ามด้วยการที่จีนมีความมุ่งมั่นอย่างมากในการเพิ่มอุปสงค์โดยอนุญาตให้นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 รายได้รับอนุญาตให้กู้ยืมจากธนาคารได้ ธนาคารกลางของสหรัฐฯ ยืนยันว่าจะลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567 โดยอ้างอิงจากแผนภูมิจุดลวงหน้า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังคงสร้างความไร้ประสิทธิภาพให้กับกองเรือโลกมากขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยสภาพอากาศเลวร้าย คลองสองสายที่ผลักดันให้เรือใช้เส้นทางที่ยาวขึ้นซึ่งช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งต้นไม่ล้จะทำให้อุปสงค์กลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งและเราอาจมีปีที่ดีขึ้นในปี 2567 มากกว่าที่เราทำในปี 2566

## ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2566 อุปทานเรืออยู่ที่ 966.03 ล้านเดทเวทตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 996.58 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 5.37 ล้านเดทเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือใหม่ 35.92 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.16 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 83.01 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569) หรือประมาณร้อยละ 8.33 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2567 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเติบโตสุทธิร้อยละ 3.41 ในปี 2566 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์/ขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 33.95 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569) หรือประมาณร้อยละ 9.63 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2567 คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าที่อยู่ในระดับต่ำจะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2567 ร้อยละ 8.48 (ปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 12.32 หรือปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 14.24 (ปริมาณ 153.75 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 18.17 หรือปริมาณ 64.01 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2569 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 ถึงปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2567 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับแบบเต็มรูปแบบในวันที่ 1 มกราคม 2567 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.48 ของกองเรือ

ในปัจจุบัน (ปริมาณ 43.41 ล้านเดเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.32 และปริมาณ 41.12 ล้านเดเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 6.38) ณ ต้นปี 2567 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนสำหรับการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2567

**เรือขนาดเคปไซส์** (มากกว่า 90,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,327 ลำ ขนาดระวางรวม 425.06 ล้านเดเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 103 ลำ ขนาดระวางรวม 21.01 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 4.94 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 238 ลำ ขนาดระวางรวม 40.58 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 9.55 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดปานาแมกซ์** (70,000 - 90,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,746 ลำ ขนาดระวางรวม 219.16 ล้านเดเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 341 ลำ ขนาดระวางรวม 28.05 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 12.80 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 646 ลำ ขนาดระวางรวม 49.16 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 22.43 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์** (40,000 - 70,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,154 ลำ ขนาดระวางรวม 234.16 ล้านเดเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 526 ลำ ขนาดระวางรวม 29.21 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 12.48 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 781 ลำ ขนาดระวางรวม 39.93 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 17.05 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดแฮนดีไซส์** (10,000 - 40,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,439 ลำ ขนาดระวางรวม 118.20 ล้านเดเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 176 ลำ ขนาดระวางรวม 4.73 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 4.00 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 1,003 ลำ ขนาดระวางรวม 24.08 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 20.37 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 1.38 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 5.37 ล้านเดเวทตันในปี 2566 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2562 ถึงปี 2566) อยู่ที่ร้อยละ 2.10 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 7.55 ล้านเดเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2562 ถึงปี 2566) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรือนี้จะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.16 ในปี 2566 (ข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2567 คาดการณ์ว่ากองเรือโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.3 ขณะที่อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห่งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.49 ในปี 2567 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2567 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงแล้วตั้งแต่ปี 2564 ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

**การรีไซเคิลเรือ:** ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปเพื่อรีไซเคิลก็ยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลกระทบต่อปริมาณ เดเวทตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2566 อยู่ที่ 35.92 ล้านเดเวทตัน ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ที่มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 40.76 ล้านเดเวทตันต่อปี (ปี 2557 ถึงปี 2566)

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2566 และหลังจากนั้น IMO 2020 ส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงกว่าแต่ “สะอาดกว่า” นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 กฎเกณฑ์ EEXI และ CII จะส่งผลให้การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเลทั่วโลกลดลง และด้วยเหตุนี้ปริมาณของมลพิษทางอากาศรวมทั้งฝ่น “กรด” ที่เป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซเสียดังกล่าวก็จะลดลงทุก ๆ ปี

## ภูมิศาสตร์การเมือง อัตรารายเงินเพื่อ และสงคราม

จากบทความเดียวกันของ Kimathi จาก Reuters Digital ฉบับลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2566 เขียนว่า “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) 16 ของสหประชาชาติกล่าวถึงสันติภาพ ความยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็งโดยเฉพาะ แม้ว่าไม่ได้กล่าวถึงประเด็นด้านมนุษยธรรมภายใต้ความขัดแย้งอย่างชัดเจน แต่ก็เน้นย้ำถึงการส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม การลดความรุนแรง การยุติการละเมิด และการรับประกันการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคน ทั่วโลกได้เรียกร้องให้มีการหยุดยิงในสงครามอิสราเอล-ฮามาส แต่กลับไม่ได้รับการเอาใจใส่ โดยขัดขวางไม่ให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมเข้าสู่ฉนวนกาซาที่อิสราเอลปิดล้อมอยู่ เนื่องจากการขาดแคลนอาหาร เชื้อเพลิง น้ำดื่ม และยารักษาโรคแยะลง คลินิกที่นี้ เพื่อตอบสนองของรอยเตอร์เกี่ยวกับสิ่งที่หน่วยงานของสหประชาชาติบางแห่งเรียกว่า “หายนะด้านมนุษยธรรม” ที่ล้อมรอบพื้นที่เล็ก ๆ ที่มีประชากร 2.3 ล้านคน นักข่าวอาวุโสของรอยเตอร์ซึ่งมีประสบการณ์เกือบ 25 ปีเกี่ยวกับความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลกับปาเลสไตน์ในคาล อัล-มูห์ราบี แบ่งปันรายงานเชิงลึกเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ที่นี่”

ดังที่เรากล่าวซ้ำแล้วซ้ำเล่า ไม่มีผู้ชนะในสงคราม มีเพียงผู้แพ้เท่านั้น ผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ใช้กฎของป่าที่ “อำนาจคือความชอบธรรม” ตัดสินความคิดเห็นของโลกแบบผิดพลาด และจะจบลงที่ด้านที่ผิดของประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ความสูญเสียครั้งใหญ่ที่สุดจะรู้สึกได้ลึกที่สุดจากพ่อแม่ คู่สมรส คู่ครอง พี่ชาย พี่สาว และพี่น้องของผู้ที่ถูกนำไปสังหารโดยผู้นำที่ไม่เอาใจใส่ของพวกเขา ซึ่งลูก ๆ ไม่เคยเสี่ยงต่อการเสียชีวิต ภาพด้านบนและบทกลอนอันสะเทือนใจที่ตามมาที่ยืนยันได้ทั้งหมด

ภูมิศาสตร์การเมืองทำให้เกิดความกังวลและความปวดหัวอย่างสูงสุดสำหรับซีอีโอทั่วโลก Alan Murray จาก Fortune ผู้ดูแลจดหมายข่าว CEO รายงานจากกรุงดาวอสที่ซึ่ง World Economic Forum กำลังดำเนินการอยู่ว่า “ผู้เข้าร่วม 2,800 ราย รวมถึง CEO จากบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในโลก รวมถึงผู้นำของรัฐบาล หัวข้อใหญ่สี่หัวข้อที่กำหนดในวาระการประชุม ได้แก่ เศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การปฏิวัติ AI และภูมิศาสตร์การเมือง แต่สิ่งสุดท้ายนั้นมีแนวโน้มที่จะถูกรอรับว่าเมื่อพิจารณาจากความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นในทะเลแดงและการโต้เถียงอันดุเดือดและยึดเชื้อที่ทวีความรุนแรงขึ้นเหนือได้หวัน” ดังนั้น สิ่งที่เรามุ่งเน้นคือการว่าภูมิศาสตร์การเมืองส่งผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเอกอองอย่างไร การหยุดชะงักในทะเลแดงโดยกลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนที่ยังโคโรนและจรวดใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือมีความเกี่ยวข้อง หรือเรือเหล่านั้นที่มีการซื้อขายหรือกำลังค้าขายกับอิสราเอล และที่มีความเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกา หรือสหราชอาณาจักร ได้บังคับให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และเรืออื่น ๆ ต้องใช้เส้นทางที่ไกลขึ้นรอบแหลมกู๊ดโฮปไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง เพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์สำหรับภาคการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกโจมตี สินค้าแห่งเอกอองประมาณ 325 ล้านตันหรือร้อยละ 7 (คิดเป็นร้อยละ 12 เมื่อคำนวณในปริมาณอุปสงค์ในแ่งตันไมล์) มีการขนส่งผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ โดยร้อยละ 40 ทำการขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัตรามาแมกซ์และอีกร้อยละ 17 ขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ และที่เหลือถูกขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอองประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ยิ่งสงครามของอิสราเอลกับกลุ่มฮามาสกินเวลานานเท่าใดก็จะเพิ่มความเสี่ยงสำหรับเรือที่เดินทางผ่านคลองสุเอซไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง และนั่นจะเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

รอยเตอร์รายงานว่ สมเด็จพระสันตะปาปาฟรานซิสทรงเรียกร้องให้ผู้ผู้นำทางการเมือง เศรษฐกิจ และธุรกิจของ WEF มองข้ามผลกำไร และพยายามรักษา “โลกที่ถูกทำลายลงเรื่อย ๆ ซึ่งผู้คนหลายล้านคน ทั้งผู้ชาย ผู้หญิง พ่อ แม่ เด็ก ผู้ซึ่งเราไม่รู้จักยังคงทนทุกข์ทรมานต่อไปไม่น้อยจากผลกระทบของความขัดแย้งที่ยืดเยื้อและสงครามที่เกิดขึ้นจริง” ในข้อความที่เป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้ขับเค็ลื่อนและผู้เขย่าโลก ฟรานซิสเรียกร้องให้พวกเขาจัดการกับความอยุติธรรมที่เป็นต้นตอของความขัดแย้ง โดยหลักแล้วคือความอดอยากและการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติเพื่อประโยชน์ของคนไม่กี่คน

รอยเตอร์ลงท้ายด้วย เลขานุการสหประชาชาติ อันโตนิโอ กูเตอร์เรส กล่าวว่าฝ่ายที่ทำสงคราม “เพิกเฉยต่อกฎหมายระหว่างประเทศ เหยียบย่ำอนุสัญญาเจนีวา และกระทั้งละเมิดกฎบัตรสหประชาชาติ โลกกำลังยืนหยัดในขณะที่พลเรือนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและเด็กถูกสังหาร พิการ์ ถูกโจมตี ถูกบังคับออกจากบ้าน และถูกปฏิเสธการเข้าถึงความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม ผมขอย้ำอีกครั้งว่าให้มีการหยุดยิงทันทีเพื่อมนุษยธรรมในฉนวนกาซา และกระบวนการที่นำไปสู่สันติภาพที่ยั่งยืนสำหรับชาวอิสราเอลและชาวปาเลสไตน์ โดยอิงจากวิธีแก้ปัญหามแบบสองรัฐ”

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจที่สำคัญของสงครามรัสเซีย-ยูเครนและระบอบการคว่ำบาตรที่สหรัฐฯ และผู้ให้การสนับสนุน ได้บังคับใช้กับโลกการขนส่ง โดยพยายามจำกัดการส่งออกน้ำมันออกจากรัสเซีย ส่งผลให้เกิด “กองเรือมืด” ที่มีขนาดใหญ่และเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมันเก่าที่อ่อนแอ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ยังคงถูกปิดกั้นอย่างซับซ้อนภายใต้บริษัทจำลองซึ่งรับบทเป็นฉากหน้า ทำให้แทบเป็นไปได้เลยที่จะระบุตัวผู้รับผลประโยชน์ ไม่ต้องพูดถึงการติดตามเจ้าของผลประโยชน์เลย โลกการขนส่งกำลังรอคอยน้ำมันรั่วไหลครั้งใหญ่จากหนึ่งในเรือบรรทุกน้ำมันในกองเรือมืดซึ่งไม่มีประกัน พวกเราในโลกการขนส่ง/ประกันภัย สงสัยว่าประเทศใดจะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมันบนแนวชายฝั่งอันบริสุทธิ์ของประเทศนี้ และใครจะช่วยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดที่เกิดจากเรือลำใดลำหนึ่งที่ไม่มีการประกันเหล่านี้ ตามมาด้วยบทความจาก TradeWinds ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ละเอียดอ่อนมากขึ้น

ในหนังสือของเขา War is a Racket โดย Smedley D. Butler พลตรีนาวิกโยธินสหรัฐฯ (ซึ่งเกษียณแล้ว) เขียนว่า “สงครามเป็นเรื่องของคนรวย” มันเป็นเช่นนั้นเสมอมาอาจเป็นวิธีที่เก่าแก่ที่สุด ทำกำไรได้ง่ายที่สุด และเลวร้ายที่สุดอย่างแน่นอน เป็นประเทศเดียวเท่านั้นที่อยู่ในขอบเขต มีเพียงประเทศเดียวที่ผลกำไรถูกคำนวณเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯและความสูญเสียในชีวิต ทั้งนี้ เชื่อว่าเร็กเกตอริบายได้ดีที่สุดว่าเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สิ่งที่คนส่วนใหญ่คิด มีเพียงกลุ่ม “คนใน” กลุ่มเล็ก ๆ เท่านั้นที่รู้ว่ามันเกี่ยวกับอะไร จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของคนส่วนน้อย โดยที่คนจำนวนมากต้องเสียค่าใช้จ่าย เมื่อพ้นสงครามแล้ว มีคนเพียงไม่กี่คนที่สร้างความมั่งคั่งมหาศาล ประเทศที่พ้นสงครามแล้วจะได้ดินแดนเพิ่มเติมหากพวกเขาได้รับชัยชนะ พวกเขาแค่เอาเงินไป ดินแดนที่เพิ่งได้มานี้ถูกเอารัดเอาเปรียบโดยคนไม่กี่คนในทันที คนไม่กี่คนที่ยอมคว่ำเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯจากเลือดในสงคราม โดยมีสาธารณชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย” โดยพื้นฐานแล้วหนังสือเล่มนี้ยืนยันสิ่งที่เราพูดมาตลอดเกี่ยวกับสงคราม มีเพียงบริษัทที่จัดหาเครื่องจักรในการทำสงครามเท่านั้นที่ได้กำไรจากสงคราม บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสงครามต่างสูญเสียจากมัน

รอยเตอร์กล่าวว่า “เมื่อเผชิญกับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นจากการโจมตีครั้งใหม่ของอิสราเอลในฉนวนกาซาตอนใต้ ฝ่ายบริหารของไบเดนจึงพยายามกดดันพันธมิตรของตนให้ลดการเสียชีวิตของพลเรือนให้เหลือน้อยที่สุด ขณะเดียวกันก็หยุดยั้งมาตรการที่อาจบังคับให้อิสราเอลรับฟัง เช่น การข่มขู่ที่จะจำกัดความช่วยเหลือทางทหาร”

นับตั้งแต่ที่กล่าวมาข้างต้น รอยเตอร์ได้ระบุว่า “ครอบครัวชาวกาซาต้องการสิ่งจำเป็นพื้นฐาน เนื่องจากหน่วยงานของสหประชาชาติเตือนถึงการขาดแคลนอย่างรุนแรง สำหรับ น้ำสะอาด อาหารและยา” WHO มองว่าเป็น “ข่าวดี” ที่อิสราเอลเปิดจุดผ่านแดน Kerem Shalom เพื่อรับสิ่งของช่วยเหลือ”

บลูมเบิร์กกล่าวว่า ประธานาธิบดีโจ ไบเดน แห่งสหรัฐฯ เตือนอิสราเอลว่ากำลัง “เริ่มสูญเสีย” การสนับสนุนจากพันธมิตร โดยกล่าวว่าปฏิบัติการที่ระเบิดที่คร่าชีวิตพลเรือนหลายพันคนในฉนวนกาซานั้น “เกิดขึ้นตามอำเภอใจ”

บลูมเบิร์กยังกล่าวอีกว่า “ในช่วง 11 สัปดาห์นับตั้งแต่กลุ่มฮามาสโจมตีอิสราเอลตอนใต้ด้วยการรุกรานอย่างน่าประหลาดใจสังหารชาวอิสราเอลไป 1,200 รายและลักพาตัวอีกหลายร้อยคน กองทัพอิสราเอลได้ทำลายล้างพื้นที่ส่วนใหญ่ในฉนวนกาซา ชาวปาเลสไตน์มากกว่า 20,000 คนถูกสังหาร ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและเด็ก ในพื้นที่ยากจนและหนาแน่นของเขตยึดครอง เจ้าหน้าที่สาธารณสุขท้องถิ่นกล่าว จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด (ข้อมูล ณ สิ้นเดือนมกราคม 2567) มีประมาณ 27,000 คน

บทความ “พบกับบริษัทที่ทำกำไรจากสงครามของอิสราเอลในฉนวนกาซา” ที่เขียนโดยเจสซิกา คอร์เบตต์ ระบุว่า ณ วันพุธ (20 ธันวาคม) ฐานข้อมูลออนไลน์ของกลุ่มแควกเกอร์ในสหรัฐฯ แสดงลิสต์รายชื่อบริษัทมากกว่าสองโหลที่ทำกำไรจากการนองเลือดในฉนวนกาซา ซึ่งกองกำลังอิสราเอลใช้เวลา 10 สัปดาห์ที่ผ่านมาต่อสู้กับสิ่งที่ผู้เชี่ยวชาญเรียกว่าสงคราม “การฆ่าล้างเผ่าพันธุ์” ซึ่งส่งผลให้หุ้นของบริษัทผลิตอุปกรณ์ป้องกันราคาสูงขึ้น โปรดอ่านบทความที่เปิดเผยรายชื่อบริษัทที่รีดเงินจากชีวิตของผู้บริสุทธิ์

บลูมเบิร์ก รายงาน ว่า “สงครามของได้วันอาจต้องแลกด้วยเลือดและทรัพย์สินสมบัติมหาศาล ถึงขนาดผู้ที่แม้แต่ผู้ที่ไม่พอใจกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ที่สุดก็มีเหตุผลที่จะไม่เสี่ยง Bloomberg Economics ประมาณการความเสียหายของสงครามดังกล่าวไว้ที่ประมาณ 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 10 ของ GDP โลก ซึ่งไม่น้อยไปกว่าผลกระทบจากสงครามของรัสเซียกับยูเครน การระบาดใหญ่ของ Covid-19 และวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551” เรารู้ว่าผู้ชนะการเลือก

ตั้งซึ่งเป็นผู้นำได้วันเป็นเหยื่อต่อต้านจีน และสงสัยว่าพวกเขามีความรู้เกี่ยวกับวาทกรรมของพวกเขาที่อาจสร้างความเสียหายให้กับโลกหรือไม่?

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจอีกประการหนึ่งของการโจมตีในทะเลแดงก็คือเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ทุกลำที่แล่นผ่านเส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป (COGH) แทนที่จะเป็นเส้นทางที่สั้นกว่าผ่านคลองสุเอซส่งผลให้เจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ดังนั้น ลูกค้าของพวกเขาในสหภาพยุโรปจึงต้องจ่ายเพิ่มอีก 1 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับค่าใช้จ่ายทางคาร์บอน (EUAs) ที่พวกเขาต้องซื้อเนื่องจากปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทางระยะไกลขึ้น นอกจากนี้ยังหมายความว่าคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดขึ้นจากการเดินทางที่ยาวนานดังกล่าวจะเพิ่มขึ้น และไม่เป็นการช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิจากภาคการขนส่งที่ยากจะลดลง

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune รายงานว่า “สหรัฐฯ แซงหน้ากาตาร์จนกลายเป็นซัพพลายเออร์ก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหภาพยุโรป” และขณะนี้สหภาพยุโรปกลายเป็นตลาดส่งออกก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหรัฐฯ ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปีต่อ ๆ ไป Tim Figures ซึ่งเป็นหุ้นส่วนของ BCG ที่เชี่ยวชาญด้านภูมิรัฐศาสตร์และการค้าให้ข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์จากลอนดอนในสัปดาห์นี้”

รอยเตอร์รายงานว่า แอฟริกาใต้กล่าวหาอิสราเอลว่าควบคุมชาวปาเลสไตน์ให้กระทำการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ในการเริ่มการพิจารณาคดีในคดีที่นำขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (ICJ) ประเทศนี้เรียกร้องให้ระงับการรณรงค์ทางทหารของอิสราเอลในฉนวนกาซาอย่างฉุกเฉิน การสกัดกั้นดังกล่าวมีเนื้อหาว่า การโต้แย้งของ “อิสราเอล” ต่อข้อกล่าวหาเรื่องการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์นั้นอ่อนแอพอ ๆ กับการนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นเอกสารในขณะที่ยังกล่าวหาของแอฟริกาได้นั้นดูมีน้ำหนักมาก ทีมทนายความและเจ้าหน้าที่ชาวอิสราเอลยื่นคำแก้ต่างที่กรุงเฮกเมื่อวันศุกร์ในวันที่สองหลังจากคดีฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ที่รัฐบาลแอฟริกาได้นำเสนอต่อหน้า ICJ โดยทนายความแสดงให้เห็นว่าอิสราเอลเป็นเหยื่อของการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์อย่างแท้จริง ไม่ใช่ในฉนวนกาซา อีกทั้ง กล่าวหาแอฟริกาได้ว่าสนับสนุนกลุ่มฮามาส และวาดภาพรัฐบาลของแอฟริกาได้ว่าทำหน้าที่เป็นหน่วยงานทางกฎหมายของกลุ่มติดอาวุธปาเลสไตน์ที่เป็นผู้นำการโจมตีร้ายแรงในอิสราเอลเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม มีข้อเท็จจริงทางเล็กลง และตอนนี้เราก็เห็นได้ชัดเจนว่าความเป็นจริงที่เกิดขึ้นก็มีทางเลือกเช่นกัน

ในบทความ Chris Hedges ที่ชื่อ “มันอาจจะเป็นการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ แต่มันจะไม่หยุด” เขียนว่า ชาวปาเลสไตน์เป็นเหยื่อของ “อาชญากรรมแห่งอาชญากรรม” ไม่ใช่ผู้กระทำผิด ประชาชนซึ่งครั้งหนึ่งเคยต้องการการปกป้องจากการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ต่างกำลังทำการดังกล่าว คำตัดสินของศาล (ICJ) ตั้งคำถามถึงเหตุผลของ “รัฐยิว” และทำทนายการไม่ต้องรับโทษที่อิสราเอลได้รับนับตั้งแต่ก่อตั้งรัฐเมื่อ 75 ปีที่แล้ว หากต้องการคำอธิบายคำตัดสินที่ตัดสินโดย ICJ โปรดอ่านบทความนี้

บทความของ Julia Conley ชื่อ “US Court Hears Case Alleging Biden Complicit in Israel’s Genocide in Gaza” คู่มือคำที่จะอ่าน

อีกหนึ่งบทความอื่นที่น่าสนใจคือบทความโดย Ryan Grimm ชื่อ “What Are We Doing??”

รอยเตอร์กำลังสืบสวนคดีฆาตกรรมนักข่าวคนหนึ่งของพวกเขา “เกือบสองเดือนหลังจากการเสียชีวิตของอิสซัม อับดุลละห์ ที่ชายแดนเลบานอน การสืบสวนของรอยเตอร์พบว่าพลขับรถถังของอิสราเอลสังหารเขาด้วยการยิงกระสุนสองนัดติดต่อกันอย่างรวดเร็ว กฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศห้ามการโจมตีนักข่าวเนื่องจากภารกิจของพวกเขาในสื่อมีขอบเขตการคุ้มครองเต็มรูปแบบที่มอบให้กับพลเรือนและไม่ถือเป็นเป้าหมายทางทหาร” โดยทั่วไป IDF ตอบกลับดังนี้ “กองทัพอิสราเอลตอบสนองต่อการสอบสวนของรอยเตอร์ที่ตัดสินว่า กองกำลังของพวกเขาสังหารนักข่าวรอยเตอร์ อิสซัม อับดุลละห์ ทางตอนใต้ของเลบานอนเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม โดยกล่าวว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นในเขตการสู้รบที่ยังคุกรุ่นอยู่และอยู่ระหว่างการตรวจสอบ”

คณะกรรมการคุ้มครองนักข่าว (Committee to Protect Journalists: CPJ) รายงานว่า “สงครามอิสราเอล-กาซาส่งผลกระทบต่อนักข่าวอย่างรุนแรง ณ วันที่ 9 ธันวาคม การสอบสวนเบื้องต้นของ CPJ พบว่านักข่าวและเจ้าหน้าที่สื่ออย่างน้อย 63 คนอยู่ในหมู่ผู้เสียชีวิตมากกว่า 18,000 คนนับตั้งแต่สงครามเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม โดยมีชาวปาเลสไตน์เสียชีวิตมากกว่า 17,000 รายในฉนวนกาซาและเวสต์แบงก์ และเสียชีวิต 1,200 รายในอิสราเอล

ในบทความเรื่อง “เหตุใดเศรษฐศาสตร์กระแสหลักถึงมีอัตราเงินเฟ้อผิดพลาด” ใน Project Syndicate เจมส์ กัลเบรธ กล่าวว่า การวินิจฉัยภาวะเงินเฟ้อที่ผิดพลาดของ “นักเศรษฐศาสตร์ชั้นนำ” ในปี 2564 ถึงปี 2565 ถือเป็นตอนล่าสุดในความล้มเหลวที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมายาวนาน จากการไม่คาดการณ์สถานการณ์ทางการเงินในปี 2551 วิกฤตการณ์เพื่อสนับสนุนความเข้มงวดในการทำลายตนเองในปี 2553 นักเศรษฐศาสตร์กระแสหลักจำเป็นต้องตรวจสอบความเชื่อหลักของตนอีกครั้ง หรือวิชาชีพนั้นจำเป็นต้องมีกระแสหลักใหม่ โดยบทความนี้ควรค่าแก่การอ่าน

ในบทความอีกบทความหนึ่งชื่อ “A Victory Lap for the Transitory Inflation Team” ใน Project Syndicate โจเซฟ สติกลิตซ์ กล่าวว่า กว่าสองปีหลังจากที่นักเศรษฐศาสตร์แบ่งแนวความคิดออกเป็นสองฝ่ายที่เป็นปฏิปักษ์ในเรื่องธรรมชาติของภาวะเงินเฟ้อหลังการแพร่ระบาด ตอนนี้เรารู้แล้วว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายถูก การยุบตัวของเงินเฟ้อเป็นการยืนยันว่าการขึ้นราคาก่อนหน้านี้เป็นการดำเนินการ “ชั่วคราว” ซึ่งได้รับแรงหนุนส่วนใหญ่จากการหยุดชะงักของอุปทานและการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในภาคส่วนต่าง ๆ บทความดังกล่าวนี้เป็นอีกหนึ่งบทความที่ควรค่าแก่การอ่าน

## กฎเกณฑ์

“คนเขลามักจะรีบเร่งในขณะที่คนฉลาดคิดอย่างรอบคอบก่อนจะลงมือทำ” สามารถอธิบายได้อย่างง่ายดายมาถึงเจ้าของที่รีบเร่งสั่งต่อเรือขับเคลื่อนสองเชื้อเพลิงในขณะนี้ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เราจะเป็นกลุ่มสุดท้ายในภาคการขนส่งที่จะสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งพร้อมสำหรับเชื้อเพลิงแห่งอนาคต และเหตุผลก็คือ อยู่ต่อเรือไม่ต้องการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หากพวกเขาสามารถต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งก๊าซ เรือขนส่งรถยนต์ เรือขนส่งนอกลำโพงที่มีมูลค่าสูงกว่าได้ ณ ที่ว่างในอยู่ต่อเรือ และภายในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจะเป็นกลุ่มสุดท้ายที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เนื่องจากท่าเรือต่าง ๆ ที่เรือเหล่านี้มีกำหนดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าอยู่นอกเส้นทางหลักจนทำให้ความพร้อมใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะกลายเป็นปัญหา จากนั้น เราก็มียุทธศาสตร์ใหม่ ซึ่งเป็นลูกค้ำของเราที่ไม่ต้องการจ่ายเงินเพิ่มสำหรับเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว และพวกเขาก็ไม่เต็มใจที่จะเซ็นสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวมากกว่า 5 ปี หากไม่มีกรณีที่สามารถทำได้ในเชิงพาณิชย์ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร? วิธีเดียวกันก็คือหาก IMO กำหนดเส้นทางตายและภาษีคาร์บอนสากลทั่วโลก ในขณะเดียวกัน ผู้ที่สั่งต่อเรือเครื่องยนต์ LNG จะต้องจัดการกับความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซมีเทนที่มีราคาแพง โดยผู้ที่ให้บริการเรือขนส่งสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์เมทานอลได้ตระหนักอย่างช้า ๆ ว่าต้นทุนของเมทานอลสีเขียวจะสูงกว่าต้นทุนของแอมโมเนียสีเขียวหลายเท่า การเริ่มต้นเป็นคนแรกดูเหมือนจะไม่ใช้ความคิดที่ดีที่สุดในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับเรือในอนาคตของคุณ

ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (European Union Emissions Trading System: EU ETS) สำหรับการขนส่งสินค้าได้มีผลบังคับใช้ในต้นปี 2567 และคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายกว่า 3,600 ล้านดอลลาร์ในปี 2567 ดังนั้น เรือที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจะทำการค้าขายกับสหภาพยุโรป ชำระราคาของ ETS เรียกเก็บเงินจากลูกค้า และเรือที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่าก็จะไปค้าขายที่อื่นต่อไป ปริมาณ CO2 ทั้งหมดที่สร้างขึ้นจะไม่ลดลงเลยแม้แต่น้อยเนื่องจากภาษีนี้ แต่สหภาพยุโรปจะเก็บเงินได้ 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่าน ETS ซึ่งบุคคลในสหภาพยุโรปทั่วไปจะต้องจ่ายเงินให้ อย่างไรก็ตาม หาก IMO จะเรียกเก็บภาษี CO2 ทั่วโลกที่เป็นสากล เรือทุกลำจะต้องจ่ายเงินไม่ว่าพวกเขาจะซื้อขายที่ไหนก็ตาม CO2 โดยรวมจะลดลง และเรือที่ไม่มีประสิทธิภาพจะถูกบังคับให้ไปจบลงที่อุปสรรควางเรือที่ซึ่งเรือเหล่านั้นควรอยู่ วิธีแก้ปัญหาแบบได้ประโยชน์กันทุกฝ่ายแต่ความเข้าใจในเชิงพาณิชย์ดูเหมือนจะไม่สอดคล้องกับหน่วยงานกำกับดูแล

บทความใน Splash ที่อ้างอิงรายงานของสวีเดนแสดงให้เห็นชัดเจนว่ามีสารปนเปื้อนถึงร้อยละ 90 ในการปล่อยน้ำออกจากเครื่องจักรขับเคลื่อนมาควัน ดังที่เราได้กล่าวไว้ซ้ำแล้วซ้ำอีก เครื่องจักรขับเคลื่อนมาควันเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่ช่วยให้เรือสามารถถ่ายโอนมลพิษจากท้องฟ้าลงสู่ทะเลพร้อมทั้งทำกำไรในระหว่างนั้น ประเทศส่วนใหญ่ไม่อนุญาตให้มีการปล่อยน้ำจากเครื่องจักรขับเคลื่อนมาควันลงสู่ท่าเรือของตนเนื่องจากพวกเขาตระหนักดีว่ามีสิ่งปนเปื้อน

บทความที่เขียนโดยวิล เวคินบลูมเบิร์กในหัวข้อ โครงการนิวเคลียร์ขนาดเล็กแห่งแรกของสหรัฐฯ ถูกยกเลิกหลังจากต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ระบุว่า บริษัท NuScale Power Corp ซึ่งเป็นบริษัทแรกที่ได้รับการอนุมัติจากสหรัฐฯ สำหรับการออกแบบ SMR กำลังยกเลิกแผนการสร้างโรงไฟฟ้าสำหรับผู้ใช้บริการยูทาห์เนื่องจากต้นทุนพุ่งสูงขึ้น การตัดสินใจยุติโครงการตอกย้ำถึงอุปสรรคที่อุตสาหกรรมต้องเผชิญในการวางเครื่องปฏิกรณ์แบบโมดูลาร์ขนาดเล็กเครื่องแรกเข้าสู่บริการ

เชิงพาณิชย์ในประเทศ บริษัทกล่าวในปี 2564 ที่จะส่งพลังงานที่ 58 เหยียสหรัฐต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง แต่ตัวเลขดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 เป็น 89 เหยียสหรัฐ เป็นอีกครั้งที่ดูเหมือนว่า SMR จะไม่สามารถส่งมอบตามสัญญาที่ให้ไว้ได้

รายงานของ Bloomberg จาก COP28 ระบุว่า “ปราศจากการดำเนินการใด ๆ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 ภายในปี 2593 จากระดับปี 2558 องค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติกล่าว” สุดท้ายนี้ อุตสาหกรรมปศุสัตว์ที่มีส่วนรับผิดชอบร้อยละ 15 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจะได้รับรู้ถึงความร้อนจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศถึงเวลาแล้วเช่นกัน

FT เพิ่มสิ่งนี้เพื่อการวัดผลที่ดีขึ้นของ ข้อตกลงครั้ง “ประวัติศาสตร์” ในการยกเลิกการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลได้บรรลุข้อตกลงในการประชุมสุดยอดสภาพภูมิอากาศของ COP28 ในดูไบ ซึ่งกำหนดเส้นทางสู่การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ทั่วโลกภายในปี 2593 ข้อตกลงนี้ยังห่างไกลจากความสมบูรณ์แบบมาก บทความซึ่งเขียนโดยคณะบรรณาธิการ FT แท้จริงแล้วผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซรายใหญ่ดูเหมือนไม่สะทกสะท้านกับการประกาศดังกล่าว ซึ่งเป็นสัญญาณเริ่มต้นว่าอาจไม่ลดการผลิตไฮโดรคาร์บอนลงมากเท่าที่ควร แต่มันเป็นการก้าวไปข้างหน้า แทนที่จะเป็นการล่าถอยที่เคยหวาดกลัว สิ่งนี้จะเพียงพอหรือไม่?

บลูมเบิร์กกล่าวว่า “เป็นครั้งแรกในรอบกว่า 50 ปีที่สหรัฐฯ ได้ให้การอนุญาตสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ชนิดใหม่ Kairos Power สตาร์ทอัพในแคลิฟอร์เนียซึ่งได้รับใบอนุญาตก่อสร้างจากคณะกรรมการกำกับดูแลนิวเคลียร์เพื่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ Hermes ในรัฐเทนเนสซี แม้ว่าเครื่องปฏิกรณ์เชิงพาณิชย์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะถูกทำให้เย็นลงด้วยน้ำ แต่เทคโนโลยี Kairos จะใช้เกลือฟลูออไรด์หลอมเหลวเป็นสารหล่อเย็น”

## ความไม่เท่าเทียมกัน

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติคือการช่วยให้ผู้คนหลุดพ้นจากความยากจน สิ่งนี้เกิดขึ้นในประเทศจีนในระดับใหญ่และการบริโภคเนื้อสัตว์ที่นั่นก็พุ่งสูงขึ้น เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองบรรทุกส่วนผสมอาหารสัตว์ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับแนวทางการกินเนื้อสัตว์ที่ประสบความสำเร็จในประเทศจีน คนจีนกินผัก เมื่อเข้าสู่ชนชั้นกลาง อาหารของพวกเขาจะอุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ และเมื่อพวกเขากลายเป็นคนรวยมาก ซึ่งก็คือ ส่วนหนึ่งของชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก พวกเขาจะกลับไปรับประทานอาหารมังสวิรัติที่เน้นพืชเป็นหลัก โชคดีสำหรับสินค้าแห่งเทกองที่มีผู้คนชนชั้นกลางอีกหลายพันล้านคน หรือผู้ที่กำลังจะไปถึงสถานะนั้นในไม่ช้า และเริ่มบริโภคอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์มากขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์ของส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มมากขึ้น เมื่อเทียบกับปริมาณมากนี้ ตัวเลขที่น้อยกว่ามากเลื่อนไปสู่กลุ่มชนชั้นสูง ร้อยละ 1 เมื่อต้องการธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการเปลี่ยนน้ำหนักตัว 1 กิโลกรัม และเนื้อแดงต้องการเมล็ดพืชมากกว่า 6 กิโลกรัมจึงจะมีน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกันกับความต้องการสินค้าแห่งเทกองจึงค่อนข้างชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมกันน้อยลง อุปสงค์ของอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์ส่งผลให้อุปสงค์สำหรับส่วนผสมอาหารสัตว์มากขึ้นตามไปด้วย และด้วยเหตุนี้ ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจึงเพิ่มมากขึ้น

รอยเตอร์ระบุว่า “รายงานของอีอกซ์แฟม พบว่าความมั่งคั่งรวมของชายที่ร่ำรวยที่สุด 5 อันดับแรกของโลกเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าเป็น 869,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐนับตั้งแต่ปี 2563 ในขณะที่ผู้คน 5 พันล้านคนมีฐานะยากจนลง ในขณะเดียวกันคนงานเกือบ 800 ล้านคนพบว่าค่าจ้างของพวกเขาในช่วงสองปีที่ผ่านมาไม่สามารถตามอัตราเงินเฟ้อได้ ส่งผลให้โดยเฉลี่ยเท่ากับสูญเสียรายได้ต่อปี 25 วันต่อคนงานหนึ่งคน ตามการวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์จาก Oxfam ผู้ที่ร่ำรวยที่สุดในโลกร้อยละ 1 เป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินทั่วโลกถึงร้อยละ 43 ดังนั้น คนรวยร่ำรวยขึ้นและคนจนกลับยากจนลง ช่างเป็นโลกที่ไม่เท่าเทียมกันจริง ๆ

บลูมเบิร์กรายงานว่า ชื่อของโบอิงและเครื่องบินรุ่น 737 แม็กซ์ที่มีปัญหานั้นเชื่อมโยงกับความปลอดภัยเครื่องบินที่เลวร้ายที่สุดและความล้มเหลวในการออกแบบในประวัติศาสตร์การบินครั้งล่าสุด โดยมีผู้เสียชีวิต 346 รายในเหตุเครื่องบินโบอิง 737 Max ของบริษัท Lion Air เที่ยวบิน 610 ตกในปลายปี 2561 และสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน 302 ในเวลาไม่ถึงห้าเดือนต่อมา ครั้งหนึ่งบริษัทเคยมีชื่อเสียงในด้านความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ แต่กลับมุ่งเน้นที่การสร้างกำไร ฟังพอใจให้กับผู้ถือหุ้นมากขึ้น ลัทธิทุนนิยมที่ไร้การควบคุมและเกินความจำเป็นของบริษัทต่าง ๆ เช่น Boeing เป็นตัวอย่างที่ชัดเจน

สำนักข่าวรอยเตอร์รายงานว่า ผู้พิพากษาในรัฐเดลาแวร์ปฏิเสธแผนการจ่ายเงินครั้งใหญ่ของบริษัท Tesla ของ Elon Musk มูลค่า 56,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเรียกค่าชดเชยที่ได้รับจากคณะกรรมการของผู้ผลิต EV ว่า “เป็นจำนวนเงินที่ไม่อาจประมาณการได้” ซึ่งไม่ยุติธรรมต่อผู้ถือหุ้น คำตัดสินดังกล่าวซึ่งสามารถอุทธรณ์ได้ส่งผลให้แผนการจ่ายค่าชดเชยครั้งใหญ่ที่สุดในอเมริกาเป็นโมฆะ

ในบทความสั้น ๆ แต่น่าสนใจชื่อ “This Is What Inflation Does To Our Kids” จอห์น รูบินอกกล่าวว่า “เศรษฐศาสตร์กระแสหลักพรรณนาถึงภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสกุลเงินที่สูญเสียกำลังซื้อเล็กน้อยในแต่ละปี ตามความจำเป็นในการหล่อลื่นฟันเฟืองทางการค้า สิ่งที่เราคาดเดาเหมือนจะไม่เข้าใจ (หรือต้องการให้เราที่เหลือนำไป) ก็คือภาวะเงินเฟ้อยังเป็นเครื่องมือในการกระจายความมั่งคั่งจากชนชั้นหนึ่งไปยังอีกชนชั้นหนึ่งอีกด้วย มันผลักดันราคาหุ้น พันธบัตร และอสังหาริมทรัพย์ให้สูงขึ้น ทำให้เจ้าของสินทรัพย์เหล่านั้นมีฐานะร่ำรวยขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้ชีวิตประจำวันยากขึ้นมากสำหรับผู้ที่ใช้ชีวิตแบบเงินเดือนชนเดือน และคุณก็เข้าใจแล้ว เศรษฐศาสตร์แบบคลาสสิก (mis) ใช้เพื่อสร้างความไม่เท่าเทียมทางการเงินโดยเฉพาะสำหรับผู้หางานครั้งแรกตามที่อธิบายไว้ในวิดีโอนี้โดยคนรุ่นใหม่ผู้รอบรู้ในบทความเดียวกัน

ในบทความใน New York Times หัวข้อ “India’s daughters” Amanda Taub เขียนว่า ในประเทศอื่น ๆ หลากหลายประเทศทั่วโลก การมีส่วนร่วมของแรงงานสตรีได้ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่อินเดียมีอัตราการจ้างงานอย่างเป็นทางการต่ำที่สุดแห่งหนึ่งของโลกสำหรับผู้หญิง เฟอร์เซ็นต์ของผู้หญิงที่ทำงานโดยได้รับค่าจ้างลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เมื่อปีที่แล้วร้อยละ 24 มีงานที่ได้รับค่าจ้าง โดยลดลงจากร้อยละ 29 ในปี 2553 ในประเทศจีนเมื่อเปรียบเทียบแล้ว อัตราดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 หากปราศจากหนทางหาเลี้ยงชีพ ผู้หญิงจำนวนมากก็ไม่สามารถหนีจากการแต่งงานที่รุนแรงได้ การข่มขืนโดยคู่สมรสไม่ได้ถือเป็นความผิดทางอาญาในอินเดีย และผู้หญิงหลายพันคนถูกฆ่าในแต่ละปีโดยสามีของพวกเขา ตัวอย่างที่ด้านบนของบทความได้กล่าวไว้แล้วทั้งหมด โดยที่ทีมงานของ The Times ใช้เวลาสองปีที่ผ่านมารายงานเรื่องสำคัญ ๆ ความท้าทายทางเศรษฐกิจสำหรับอินเดีย ในแง่ของความไม่เท่าเทียมกันทางเพศ

บทความโดย Jonathan Watts ใน The Guardian เรื่อง คนรวยที่สุดร้อยละ 1 มีส่วนในการปล่อยก๊าซคาร์บอนมากกว่าคนจนที่สุดร้อยละ 66 ระบุว่า ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา The Guardian ได้ทำงานร่วมกับ Oxfam และ Stockholm Environment Institute และผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ บนพื้นฐานพิเศษ เพื่อจัดทำการศึกษาพิเศษ The Great Carbon Divide โดยสำรวจสาเหตุและผลที่ตามมาของความไม่เท่าเทียมกันของการปล่อยคาร์บอนและผลกระทบต่อไม่สมส่วนของคุณค่าที่ร่ำรวยอย่างมากซึ่งถูกเรียกว่า “กลุ่มผู้ก่อมลพิษ” ความยุติธรรมด้านสภาพภูมิอากาศจะเป็นประเด็นสำคัญในวาระการประชุมสุดยอดด้านสภาพอากาศของ UN Cop28 ในเดือนนี้ในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โปรดอ่านบทความนี้

ความแตกต่างด้านค่าจ้างระหว่างซีอีโอและพนักงานทั่วไปกลายเป็นเรื่องอนาจารในสหรัฐอเมริกา ในปี 2508 โดยทั่วไปแล้ว CEO จะได้รับค่าตอบแทนเป็น 20 เท่าของค่าจ้างพนักงานทั่วไป ภายในปี 2522 อัตราส่วนระหว่างเงินเดือนของ CEO และอัตราส่วนของพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 33 ต่อ 1 ในปี 2564 อัตราส่วนค่าจ้างของ CEO ต่อมัธยฐานของพนักงานเพิ่มขึ้นเป็น 399 ต่อ 1 นับตั้งแต่ช่วงปลายทศวรรษ 2513 ค่าตอบแทนของ CEO เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 1,200 ในเวลาเดียวกัน ค่าจ้างของพนักงานชาวอเมริกันทั่วไปก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 นี่เป็นส่วนหนึ่งของเรื่องราวของการที่ระบบทุนนิยมอเมริกันถูกควบคุมโดยกลุ่มผู้นำระดับสูง มันนำเราโดยตรงไปสู่คณาธิปไตย ปกครองโดยคนที่รวยที่สุดเพียงไม่กี่คน และทำให้ประชาธิปไตยตกอยู่ในความเสี่ยง ข้อมูลเหล่านี้มาจากบทความของ Robert Reich

Fortune ระบุว่า “รัฐแคลิฟอร์เนียแม้จะมีประชากรคิดเป็นร้อยละ 12 ของสหรัฐอเมริกา แต่ก็มีคนไร้บ้านถึงร้อยละ 22” เมื่อพิจารณาว่าสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในโลก ก็อาจเป็นประเทศที่มีความไม่เท่าเทียมกันมากที่สุดภายในจำนวนประชากรด้วย

Bloomberg กล่าวว่า “ตัวเลขล่าสุดของรัฐบาลกลางสหรัฐฯ แสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจน โดยมีจำนวนประชากรไร้บ้านเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในช่วงปี 2565 ถึงปี 2566 ซึ่งรวมถึงจำนวนครอบครัวที่มีเด็กในสถานสงเคราะห์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วย เหตุปัจจัยใดเป็นตัวขับเคลื่อนวิกฤตนี้? อีกบทความหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างสิ้นเชิงภายในประชากรสหรัฐ



รายงานของรอยเตอร์จาก COP28 กล่าวว่า จนถึงขณะนี้ UN Women ได้เปิดตัวรายงาน “Feminist Climate Justice: A Framework for Action” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะผลักดันผู้หญิงและเด็กผู้หญิงมากถึง 158 ล้านคนเข้าสู่ความยากจน และจำนวนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็น 236 ล้านคนภายในปี 2593 นำเสียดายที่ความไม่เท่าเทียมกันดูเหมือนจะเพิ่มมากขึ้น

รายงานของ Bloomberg ระบุว่า “ครอบครัวที่ร่ำรวยที่สุดในโลกมีรายได้เพิ่มขึ้น 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่การจัดอันดับครั้งล่าสุด และตัวเลขใหม่จากตะวันออกกลางไม่ได้เป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตเท่านั้น

ในบรรดาผู้ที่ทำกำไรได้มากที่สุดคือครอบครัวที่อยู่เบื้องหลังแบรนด์หรู Hermes ซึ่งเพิ่มเงิน 56,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐจนกลายเป็นผู้ที่รวยเป็นอันดับสามของโลก การเพิ่มขึ้นของความไม่เท่าเทียมยังคงดำเนินต่อไป

จากข้อมูลของรอยเตอร์ องค์กรสหประชาชาติคาดว่าในปีหน้าจะมีผู้หิวโหยสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 49.5 ล้านคนในแอฟริกาตะวันตกและแอฟริกากลางในปีหน้า เนื่องจากความขัดแย้งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและราคาอาหารที่สูงลิ่ว

## การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่ตามมา กำลังส่งผลกระทบต่อตลาดการขนส่งสินค้า สภาพเศรษฐกิจโลก (The World Economic Forum: WFO) ณ กรุงดาวอสได้ขอให้ผู้นำ 1,490 คนเลือกความเสี่ยงที่พวกเขาเชื่อว่ามีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ที่สำคัญในระดับโลก และร้อยละ 66 ตอบว่าสภาพอากาศสุดขั้ว สภาพอากาศในทะเลใต้ รับการทดสอบอย่างหนักโดยคลื่นสูง 10 เมตรซึ่งขณะนี้ถือว่าเป็นเรื่องปกติในช่วงที่สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย สิ่งนี้จะส่งผลให้เกิดความล่าช้าของเรือในทะเล และยิ่งเกิดความล่าช้ามากขึ้นเมื่อเรือที่ล่าช้าจากสภาพอากาศเหล่านั้นไปถึงท่าเรือในที่สุด โดยมีคิว ณ ท่าเรือที่ยาว เนื่องจากสภาพอากาศอันเลวร้ายบนบกซึ่งคุณคงพอเคาได้ ความล่าช้าเหล่านี้รุนแรงขึ้นจากการขาดแคลนน้ำในทะเลสาบ Gatun ส่งผลให้เรือต้องจอดรอที่คลองปานามาเป็นเวลานาน โดยเรือหลายลำตัดสินใจที่จะใช้เส้นทางยาวรอบ ๆ แหลมกูดโฮปแทนที่จะลอดผ่านคลองส่งผลให้ระยะทางในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้น อีกทั้งต้องประสบกับความล่าช้าที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศในทะเล ระดับน้ำต่ำในแม่น้ำ ท่าเรือส่งออกธัญพืชในอเมริกาใต้ และในแม่น้ำมิสซิสซิปปีในอเมริกาเหนือ ยังส่งผลให้การมาถึงของธัญพืชล่าช้าซึ่งนำไปสู่ความแออัดอย่างมีนัยสำคัญในประเทศผู้ส่งออกธัญพืชหลักเหล่านี้ นี่คือนิวเคลียสประการที่ทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าในมหาสมุทรแอตแลนติกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงกลางเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ฤดูกาลจะมีอัตราลดลงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนจนถึงสองสัปดาห์หลังตรุษจีน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนเผชิญกับอุณหภูมิฤดูร้อนที่สูงมาก ตามมาด้วยฝนตกหนักและขณะนี้อากาศหนาวเย็นในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายนและต่อเนื่องในเดือนธันวาคม ส่งผลให้การเก็บเกี่ยวธัญพืชที่ผลผลิตได้รับผลกระทบจากความร้อนจัดและน้ำท่วมต้องหยุดชะงัก ประเทศจีนซึ่งมีเป้าหมายความมั่นคงทางอาหารจะยังคงซื้อธัญพืชต่อไปในไตรมาสสี่ของปี 2566 ในปี 2567 และปีต่อ ๆ ไป ความเชื่อมโยงระหว่างการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นชัดเจนอยู่แล้ว

บลูมเบิร์ก รายงานว่า “ถึงแม้จะมีความท้าทายในปี 2566 แต่โลกก็ทุ่มเงินไปกับพลังงานสะอาดถึง 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่า 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐที่ลงทุนในเชื้อเพลิงฟอสซิล การใช้งานรถยนต์พลังงานแสงอาทิตย์และรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนมากในจินคิดเป็นสัดส่วนส่วนใหญ่ของการใช้จ่ายดังกล่าว และดูเหมือนว่าเงินมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการในวงกว้าง”

บลูมเบิร์ก รายงานว่า “จีนติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์ในปี 2566 มากกว่าที่สหรัฐฯ หรือประเทศอื่น ๆ เคยสร้างมา” ประเทศจีนได้เพิ่มพลังงานแสงอาทิตย์ 216.9 กิกะวัตต์ในปีที่แล้ว ซึ่งทำลายสถิติก่อนหน้านี้ที่ 87.4 กิกะวัตต์ในปี 2565 ซึ่งน้อยกว่า 175.2 กิกะวัตต์ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดพลังงานแสงอาทิตย์ที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก การขยายพื้นที่ดังกล่าวช่วยเพิ่มปริมาณพลังงานทดแทนจำนวนมหาศาล”

Scott Dance ของ Washington Post เขียนว่า ในปีแห่งภาวะโลกร้อนอย่างน่าประหลาดใจกำลังใกล้เข้ามา อุณหภูมิเฉลี่ยรายปีที่สูงเป็นประวัติการณ์ก็ได้รับการยืนยันแล้ว ตอนนี้นักวิทยาศาสตร์บางคนคาดเดาแล้วว่าปี 2567 อาจจะร้อนกว่าที่เป็นอยู่มากขึ้นอีก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีน้ำทะเลอุ่นขึ้นจะส่งผลกระทบต่อคลื่นที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในช่วงที่สภาพอากาศเลวร้ายในทะเลบ่อยครั้งมากขึ้นเรื่อย ๆ

ตามข้อมูลของบลูมเบิร์ก ฝนตกหนักที่กระทบฮ่องกงในเดือนกันยายนนี้ ถือเป็นฝนตกหนักที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึก

ในปี 2427 ส่งผลให้เกิดความเสียหายกว่า 100 ล้านเหรียญสหรัฐ และถือเป็นเหตุการณ์ทางสถิติ 1 ใน 500 ปี นำเสียดายที่สภาพอากาศไม่มีความทรงจำ ดังนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวอาจเกิดซ้ำอีกครั้งในปีหน้า

บลูมเบิร์กรายงานว่า ตามข้อมูลของศูนย์ไฟป่าแคนาดา ยังมีไฟป่าอีก 330 จุดที่กำลังลุกไหม้ทั่วแคนาดา โดยมีเหตุการณ์ไฟป่าถึง 85 ครั้งที่เกิดการลุกลามจนควบคุมไม่ได้ จนถึงปี 2566 เกิดเพลิงไหม้ไปแล้ว 6,647 ครั้ง เผาผลาญพื้นที่ไปแล้ว 18.5 ล้านเฮกตาร์ ซึ่งมีขนาดประมาณมลรัฐนอร์ทดาโกตา

บทความชื่อ World's Largest Iceberg Breaks Free in Antarctica ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน ระบุว่า ภูเขาน้ำแข็งที่ใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งมีน้ำหนักราวหนึ่งล้านล้านตัน A23a ครอบคลุมพื้นที่เกือบ 1,500 ตารางไมล์ ซึ่งใหญ่ประมาณสามเท่าของมหานครนิวยอร์กได้พังทลายลงจากแผ่นน้ำแข็งหลักบริเวณพื้นทะเลเวดเคลล์แล้ว และเริ่มลอยไปทางมหาสมุทรใต้ มาร์ซออธิบายว่า “ภูเขาน้ำแข็งขนาดนี้มีศักยภาพที่จะอยู่รอดได้เป็นเวลานานในมหาสมุทรใต้ แม้ว่าจะอ่อนกว่ามากก็ตาม และมันสามารถเคลื่อนตัวไปทางเหนือขึ้นไปถึงแอฟริกาได้ซึ่งอาจขัดขวางการขนส่ง” รอยเตอร์รายงาน ตามที่อธิบายไว้ในย่อหน้าเริ่มต้นของหัวข้อนี้ การเดินทางทางทะเลจะยากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพอากาศกำลังเข้าสู่สัดส่วนที่ยิ่งใหญ่ ขณะนี้ ด้วยศักยภาพของภูเขาน้ำแข็งขนาดมหึมาที่จะไปถึงแหลมกู๊ดโฮป และปัญหาคลองปานามาที่ผลักดันเรือไปยังแหลมกู๊ดโฮปมากขึ้น เราจึงมองเห็นการหยุดชะงักในทะเลอันเนื่องมาจากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศมากยิ่งขึ้น

บลูมเบิร์กระบุว่า ปริมาณการใช้ถ่านหินโดยรวมจะแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่มากกว่า 8,500 ล้านตัน ในปีนี้ (ปี2567) จากนั้นจะเริ่มลดลงอย่างช้า ๆ โดยใช้เวลานาน ตามรายงานจากสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ

บลูมเบิร์กมีตัวอย่างที่น่าสนใจเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ “โลกกำลังเข้าสู่ปีที่สองของปรากฏการณ์สภาพอากาศเอลนีโญ” นักวิทยาศาสตร์ด้านสภาพภูมิอากาศคาดการณ์ว่าอุณหภูมิจะทำลายสถิติมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดพายุ ไฟป่า และน้ำท่วมที่อันตรายยิ่งขึ้น ด้วยข้อบ่งชี้ทั้งหมดที่ชี้ให้เห็นถึงสภาพอากาศที่อบอุ่นอย่างต่อเนื่องทั่วมหาสมุทร ปี 2567 อาจลุกลามเข้าสู่ปีที่ห้าที่มีพายุเฮอริเคนที่มีความรุนแรงมากที่สุด นักวิทยาศาสตร์จะจับตาดูขั้วโลกด้วย ที่ซึ่งน้ำแข็งละลายในอัตราที่น่าตกใจ เรือจะยังคงล่าช้าในทะเลเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

Bloomberg ระบุว่า “ความสามารถในการกักเก็บคาร์บอนในปัจจุบันของโลกอยู่ที่ 45 ล้าน ตามข้อมูลของสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency) โดยตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงร้อยละ 4 ของการกักเก็บคาร์บอนที่จำเป็นภายในปี 2573 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 และแม้จะมีการลงทุนหลายพันล้านเหรียญสหรัฐในเทคโนโลยีนี้ก็ตาม หวังว่านี่จะไม่จบลงด้วยการลงทุนสูงไปโดยสูญเปล่า

รอยเตอร์รายงานว่า “น้ำท่วมฉับพลันในลิเบียในเดือนกันยายนก่อให้เกิดภัยพิบัติด้านสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องใช้เงิน 1.8 พันล้านเหรียญสหรัฐในการฟื้นฟู ตามรายงานของธนาคารโลก สหประชาชาติ และสหภาพยุโรป”

## Bloomberg บอกเราว่า “เกิดอะไรขึ้นที่ COP28”

**วันที่ 1:** ผู้แทนจากเกือบ 200 ประเทศเห็นพ้องในรายละเอียดสำหรับการดำเนินกองทุนสูญเสียและความเสียหาย ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ออกแบบมาเพื่อช่วยประเทศที่มีความเปราะบางในการรับมือกับสภาพอากาศที่รุนแรงมากขึ้นซึ่งเกิดจากภาวะโลกร้อน

**วันที่ 2:** สุลต่าน อัล จาเบอร์ ประธาน COP28 ประกาศว่าสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์จะทุ่มเงิน 3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐเข้ากองทุนการเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เรียกว่า Alterra ซึ่งเขานามว่าเป็น “มาตรการที่ไม่เหมือนใคร”

**วันที่ 3:** Exxon Mobil Corp. และ Aramco ของซาอุดีอาระเบีย นำคำมั่นสัญญาโดยผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซ 50 รายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของตนเอง

**วันที่ 4:** ธนาคารโลกกล่าวว่ากำลังทำงานร่วมกับกลุ่มหัวหน้าฝ่ายการเงิน 15 แห่งเพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุนในโครงการด้านสภาพภูมิอากาศในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และดึงดูดเงินทุนภาคเอกชนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

**วันที่ 5:** หลังจากบทความใน The Guardian รายงานว่าประธาน COP28 พบว่า “ไม่มีวิทยาศาสตร์” ใดที่จะสนับสนุนการเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเพื่อรักษาอุณหภูมิให้ร้อนต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียส สุลต่าน อัล จาเบอร์ กล่าวว่าเขาถูกเข้าใจผิด

**วันที่ 6:** จอห์น เคอร์รี่ ทูตด้านสภาพอากาศของสหรัฐฯ วิศวกรผู้ผลิตน้ำมันบางรายในสหรัฐฯ ที่ไม่ได้ดำเนินการมากพอที่จะต่อสู้กับภาวะโลกร้อน และเรียกบริษัท Chevron Corp. มาเพื่อตรวจสอบอย่างละเอียด

**วันที่ 7:** วลาดิเมียร์ ปูตินบินไปยังสหรัฐอเมริกาเพื่อเอมิเรตส์ ซึ่งเป็นการเดินทางครั้งแรกของเขาไปยังตะวันออกกลางนับตั้งแต่รัฐเซียบุกยูเครน เพื่อหารือเกี่ยวกับพลังงาน

**วันที่ 14:** COP28 จบลงด้วยการเรียกร้องให้ประเทศต่างๆ เปลี่ยนระบบพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลอย่างรวดเร็วในลักษณะที่ยุติธรรมและเป็นระเบียบ แม้ว่าจะอยู่ในข้อตกลงที่ไม่มีผลผูกพันก็ตาม

## อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น มาตรฐานที่เพิ่มขึ้นโดย IMO ได้ก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ

อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 และได้กำหนดให้เรือทุกลำต้องมีรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันจำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ภายในสิ้นปี 2566 ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 38 ลำในกองเรือของพีเอสแอล

## การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล

ในปี 2558 ข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับการเห็นชอบโดยภาคีของกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 เป้าหมายคือการรักษาอุณหภูมิโลกให้สูงขึ้นต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียสเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งควรจำกัดไว้ที่ 1.5 องศาเซลเซียส

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เด่นชัดในแผนกลยุทธ์ ดังนั้น ในเดือนเมษายนของปี 2561 IMO จึงใช้กลยุทธ์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากเรือ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) มีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) ซึ่งแสดงเป็นปริมาณ CO<sub>2</sub>e (เทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์) ในเดือนกรกฎาคม 2566 การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 80 (MEPD 80) IMO ได้นำยุทธศาสตร์ IMO ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลตามแผนการดำเนินการติดตามผลที่ตกลงกันไว้มาบังคับใช้

กลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO มีดังนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้
3. การใช้เทคโนโลยี การใช้เชื้อเพลิงและ/หรือแหล่งพลังงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์หรือใกล้ศูนย์ ซึ่งต้องมีการใช้้อย่างน้อยร้อยละ 5 โดยมุ่งมั่นให้ถึงร้อยละ 10 ของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศภายในปี 2566
4. ในปี 2566 ยุทธศาสตร์ IMO เบื้องต้นเกี่ยวกับการลดการปล่อย GHG จากเรือ (IMO GHG) ได้เสนอให้มีการตรวจสอบเชิงบังคับเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์จากการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ

- ก. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 20 โดยตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 30 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551 และ
  - ข. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 70 โดยมุ่งมั่นที่จะให้ไ้ร้อยละ 80 ภายในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2551
5. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุด และเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 โดยคำนึงถึงสถานการณ์ของประเทศต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็ยังคงมีความพยายามในการยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยสอดคล้องกับเป้าหมายอุณหภูมิระยะยาวที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของข้อตกลงปารีส

ปี 2551 เป็นปีพื้นฐานสำหรับการประเมินเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซในอนาคต ในขณะที่ปี 2593 เป็นปีแห่งความสำเร็จครั้งสำคัญในข้อตกลงปารีส ซึ่ง IMO อ้างอิงอย่างชัดเจนในกลยุทธ์ ความทะเยอทะยานเหล่านี้จะบรรลุผลได้ด้วยมาตรการผสมผสานที่ใช้ได้ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMO ได้นำมาตรการต่าง ๆ มาใช้ในการแก้ไข MARPOL Annex VI ซึ่งกำหนดให้เรือต้องชี้แจงแนวทางทางด้านเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของการปล่อยคาร์บอน มาตรการระยะกลางและระยะยาวมีแนวโน้มที่จะต้องใช้นวัตกรรมระดับสูงและส่งผลให้ทั่วโลกหันมาใช้เชื้อเพลิงใหม่และเทคโนโลยีใหม่

## การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด แต่ก็มีประมาณการว่ามีส่วนในการปล่อย CO<sub>2</sub> ทั่วโลกประมาณร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังคงเติบโตควบคู่ไปกับการค้าโลก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพของภาคการเดินเรือ

การประชุมครั้งที่เจ็ดสิบห้าของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC-75) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2563 ได้อนุมัติข้อค้นพบของการศึกษานี้และมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศได้รับการพิจารณา ดังนั้น ในเดือนมิถุนายน 2564 MEPC-76 จึงนำการแก้ไข MARPOL Annex VI มาใช้เพื่อสะท้อนถึงมาตรการทางเทคนิคและการปฏิบัติงานตามเป้าหมายเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอนในการขนส่งระหว่างประเทศ

การประชุมครั้งที่แปดสิบของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC-80) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2566 ได้นำแนวปฏิบัติเกี่ยวกับวัฏจักรความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกของเชื้อเพลิงทางทะเล (แนวปฏิบัติ LSA) แนวทางเหล่านี้มีเป้าหมายที่จะครอบคลุมวัฏจักรเชื้อเพลิงทั้งหมด (โดยมีขอบเขตเฉพาะ) ตั้งแต่การสกัด การเพาะปลูก การนำกลับมาใช้ใหม่ การเปลี่ยนวัตถุดิบเป็นผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิง การขนส่ง รวมถึงการขนส่งเชื้อเพลิงจากโรงงานผลิตหรือคลังเก็บไปยังผู้ใช้ปลายทาง/การเติมเชื้อเพลิงให้แก่เรือ และสุดท้ายคือการใช้เชื้อเพลิงบนเรือ ขอบเขตของแนวปฏิบัติเหล่านี้คือเพื่อจัดการกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้องกับวงจรชีวิตทั้งหมดของเชื้อเพลิง (Well-to-Tank: WtT) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดตั้งแต่จุดที่เชื้อเพลิงถูกเก็บไว้ในเรือจนถึงจุดที่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศเป็นก๊าซไอเสีย (Tank-to-Wake: TtW) และ การประเมินที่ครอบคลุมเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้เชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับการขับเคลื่อนทางทะเลและการผลิตพลังงาน (Well-to-Wake: WtW) รวมถึงความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG) ที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงทางทะเล/พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือและการผลิตไฟฟ้าบนเรือโดยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) มีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O)

## ระเบียบ IMO และบริบทระหว่างประเทศ

IMO มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในแนวทางระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรือและพัฒนามาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ

ขั้นตอนสำคัญประการแรกในการลดการปล่อยก๊าซเหล่านี้ได้รับการประกาศในปี 2554 เมื่อ IMO นำมาตรการมาบังคับใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การนำมาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้เป็นการปูทางไปสู่ข้อบังคับเกี่ยวกับดัชนีการออกแบบประสิทธิภาพพลังงาน (EEDI) สำหรับเรือใหม่ และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) ซึ่งเป็นเอกสารเฉพาะสำหรับเรือที่มีกลไกในการช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรืออย่างคุ้มค่า มาตรการบังคับเหล่านี้ (EEDI/SEEMP) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2556 ในขณะที่เป้าหมายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI) ของเรือต่อใหม่เริ่มขึ้นในปี 2558

สำหรับเรือใหม่ EEDI กำหนดให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเป็นระยะเพื่อให้การปล่อย CO<sub>2</sub> ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. ในช่วงที่หนึ่งซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 31 ธันวาคม 2562 EEDI กำหนดให้ลดความเข้มของคาร์บอนลงร้อยละ 10 ต่ำกว่าเส้นอ้างอิงที่เกี่ยวข้องสำหรับเรือที่สร้างใหม่
2. ในระยะที่สองซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึง 31 ธันวาคม 2567 EEDI กำหนดให้ความเข้มของคาร์บอนลดลงถึงร้อยละ 20
3. ระยะที่สามของ EEDI ซึ่งจะเริ่มในปี 2568 ต้องมีการลดเพิ่มอีกร้อยละ 10 กล่าวคือ เรือที่สร้างในปี 2568 จะต้องมีประสิทธิภาพการปล่อยคาร์บอนดีกว่าเรือที่สร้างระหว่างปี 2543 ถึงปี 2553 ถึงร้อยละ 30

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการประชุม MEPC-75 มีการตัดสินใจที่จะเลื่อนวันที่มีผลบังคับใช้ของระยะที่ 3 จากวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่ (ขนาดระวาง 15,000 เดทเวตตันขึ้นไป) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกก๊าซ LNG และเรือสำราญที่มีแรงขับสูง ข้อกำหนดการลดความเข้มของคาร์บอนจะใช้กับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยเริ่มจากอัตราการลดลงร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 30 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กและเพิ่มสูงถึงร้อยละ 50 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (ขนาดระวาง 200,000 เดทเวตตันขึ้นไป) นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาที่จะเปิดตัว EEDI ระยะที่สี่ในปี 2570

นอกเหนือจากข้อกำหนดข้างต้นตั้งแต่ปี 2562 ภายใต้ IMO Data Collection System (IMO-DCS) เรือที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะต้องรวบรวมและรายงานข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงภายใต้ SEEMP Part II เรือเหล่านี้คิดเป็นเกือบร้อยละ 85 ของการปล่อย CO<sub>2</sub> จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ข้อมูลที่รวบรวมจะเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการตัดสินใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมในอนาคต

นอกจากนี้ สหภาพยุโรปยังใช้กฎระเบียบที่คล้ายคลึงกันในการเฝ้าติดตาม รายงาน และตรวจสอบการใช้เชื้อเพลิง (EU-MRV) สำหรับเรือขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปที่ทำเรือในยุโรป แม้ว่า IMO-DCS จะเป็นฐานข้อมูลสาธารณะที่ไม่ระบุตัวตน แต่ EU-MRV เป็นฐานข้อมูลสาธารณะที่โดดเด่น

สหภาพยุโรป (EU) ยังได้ใช้ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (EU ETS) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอีกร้อยละ 55 ภายในปี 2573 เทียบกับปี 2533 และทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ตามกฎระเบียบดังกล่าว เรือขนส่งสินค้าหรือเรือขนส่งตู้โดยสารเชิงพาณิชย์ในสหภาพยุโรปที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะถูกกำหนดให้ต้องจ่ายค่าชดเชยสำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นับตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ซึ่งจะมีระยะเวลาสามปี โดยจะมีขอบเขตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 40 ของการปล่อยก๊าซในปี 2567 ถึงร้อยละ 70 ในปี 2568 และร้อยละ 100 ในปี 2569 โดย EU ETS ในขั้นต้นจะครอบคลุมเพียงแก่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และจะขยายให้ครอบคลุมการปล่อยก๊าซมีเทนและไนตรัสออกไซด์ตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป เรือนอกชายฝั่งและเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปที่มีขนาดระหว่าง 400 ถึง 5,000 กรอสตัน จะต้องรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย และเรือเหล่านี้จะถูกรวมอยู่ใน EU ETS ในภายหลัง

## มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

เช่นเดียวกับ EEDI จุดประสงค์ของ EEXI คือการวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือตามการออกแบบและการจัดเตรียมข้อบังคับนี้ใช้กับเรือที่มีอยู่ทั้งหมดตั้งแต่ 400 กรอสตันและมากกว่าที่อยู่ภายใต้ MARPOL ภาคผนวก VI MARPOL ภาคผนวก VI ฉบับแก้ไขรวมถึงกฎระเบียบใหม่ข้อ 23 (EEXI ที่บรรลุ) และข้อ 25 (EEXI ที่กำหนด)

เรือที่ใช้กฎระเบียบจะต้องคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ (เช่น EEXI ที่บรรลุน) และค่าจะต้องเท่ากับหรือน้อยกว่าค่าสูงสุดที่อนุญาต (เช่น EEXI ที่กำหนด) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาไฟล์ทางเทคนิค EEXI ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่ใช้สำหรับการคำนวณ และจะใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการตรวจสอบความสอดคล้อง

สำหรับเรือที่ค่า EEXI ที่คำนวณได้ (หรือที่บรรลุน) มีค่ามากกว่าที่กำหนด จำเป็นต้องใช้มาตรการตอบโต้เพื่อปรับปรุงดัชนีประสิทธิภาพของเรือ ในฐานะที่เป็นดัชนีประสิทธิภาพทางเทคนิคหรือ “การออกแบบ” ซึ่งอาจรวมถึงการดัดแปลงการออกแบบหรือเครื่องจักรของเรือ เช่น

- การนำการจำกัดกำลังเครื่องยนต์หรือการจำกัดกำลังเพลามาใช้
- การเพิ่มความจุของเรือ (โดยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก (เดทเวทตัน) หรือน้ำหนักรวม (กรอสตัน) ถ้าเป็นไปได้ในเชิงโครงสร้าง)
- อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อน เช่น ใบพัดประสิทธิภาพสูง ครีบฝากรอบ ใบพัด สี่ที่มีแรงเสียดทานต่ำ ระบบหล่อลื่นอากาศ ฯลฯ
- เทคโนโลยีประสิทธิภาพพลังงาน (EETs) เช่น การนำความร้อนเสียกลับมาใช้ใหม่ ระบบขับเคลื่อนด้วยลม เซลล์แสงอาทิตย์ เป็นต้น
- เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลาง แต่อาจไม่ได้ผลกับเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านต้นทุน (CAPEX) ที่สูงมาก

กฎระเบียบไม่ได้กำหนดไว้ว่าควรใช้วิธีการปรับปรุงแบบใด และแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมอาจแตกต่างกันไปตามประเภทและขนาดของเรือ สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาอายุของเรือเทียบกับต้นทุนและเวลาต้นทุนของตัวเลือกในการปรับปรุง

ข้อมูลทางเทคนิคด้าน EEXI จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือ และการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ EEXI จะสะท้อนให้เห็นในใบรับรองประสิทธิภาพพลังงานสากล (IEEC) ในการสำรวจประจำปี ระหว่างปี หรือการต่ออายุครั้งแรกของ International Air Pollution Prevention ใบรับรอง (IAPP) ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 สำหรับเรือที่ส่งมอบก่อนวันที่ 1 มกราคม 2566 หรือเมื่อมีการสำรวจเบื้องต้นของ IEEC สำหรับเรือที่ส่งมอบในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สำหรับกองเรือของพีเอสแอล ตามการคำนวณของ EEXI เรือจำนวน 23 ลำถูกกำหนดให้ใช้การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ และเรือจำนวน 20 ลำในจำนวนนี้ได้ทำการติดตั้ง EPL ในระหว่างการสำรวจ IAPP ตามระยะ/ประจำปีในปี 2566 ส่วนเรืออีก 3 ลำที่เหลือจะมีการติดตั้ง EPL ภายในไตรมาสแรกของปี 2567

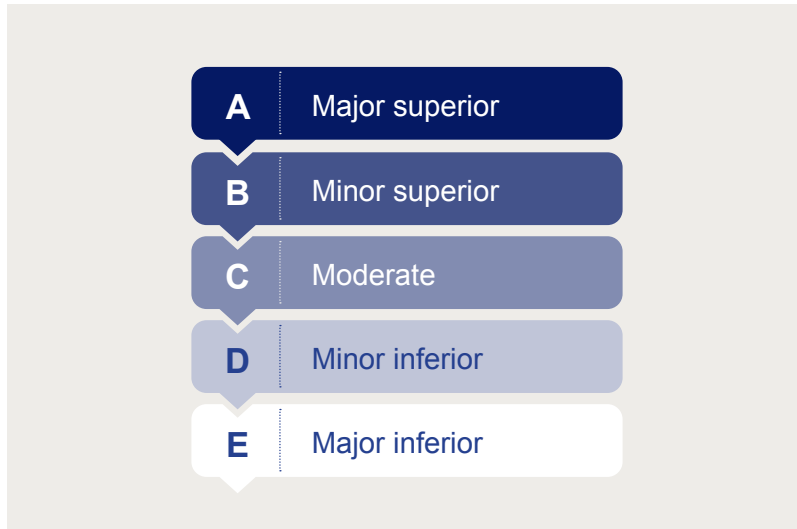
## มาตรการปฏิบัติการ ตวงบังชี้ความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)

CII เป็นมาตรการปฏิบัติการที่ใช้กับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดสำหรับการบันทึกการใช้เชื้อเพลิงของเรือตาม IMO Data Collection System (IMO-DCS)

ตามข้อบังคับ MARPOL Annex VI ฉบับที่ 28 ฉบับแก้ไข ตั้งแต่ปี 2566 เรือที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการดังนี้

1. กำหนด CII การดำเนินงานประจำปีที่ได้รับในช่วง 12 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึง 31 ธันวาคมในปีปฏิทินนั้น ๆ และ
2. แสดงให้เห็นถึงการลดความเข้มของคาร์บอนระหว่างปี 2566 ถึงปี 2573 อัตราการลดลงดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อให้บรรลุระดับความทะเยอทะยานที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระดับความทะเยอทะยานในปี 2573 ในการลดความเข้มของคาร์บอนของการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551

เรือจะได้รับการจัดอันดับความเข้มของคาร์บอนประจำปี (คะแนน CII) ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพการทำงานในปีก่อนหน้า มีการจัดอันดับ CII ห้าประเภทตามสเกล A ถึง E โดยที่ A คือ ดีที่สุด โดยอิงตามการคำนวณอัตราส่วนประสิทธิภาพประจำปี (AER)



ตัวบ่งชี้ความเข้มของคาร์บอนในการดำเนินงานประจำปีที่ได้รับจะอ้างอิงตาม IMO-DCS ต้องส่งข้อมูลการปล่อยมลพิษผ่าน IMO-DCS นอกเหนือจากข้อกำหนดการใช้เชื้อเพลิงที่มีอยู่ อย่างน้อยที่สุดการรายงานการปล่อยมลพิษต้องรวม AER (สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลว เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งสินค้าทั่วไป เรือขนส่งก๊าซ LNG เรือบรรทุกก๊าซ เรือขนส่งสินค้ารวม และเรือขนส่งตู้สินค้าแช่เย็น)

ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบ MARPOL ภาคผนวก VI ข้อ 26 จะต้องมีการพัฒนาปรับปรุงของ SEEMP (SEEMP-III) ซึ่งจะรวมถึงการดำเนินการต่อไปนี้

1. การจัดอันดับ CII ของเรือพร้อมกับคำอธิบายของวิธีการที่ใช้ในการคำนวณ CII ปฏิบัติการประจำปีของเรือ
2. CII การปฏิบัติงานประจำปีที่จำเป็นสำหรับสามปีถัดไป
3. แผนการดำเนินการที่จัดทำเป็นเอกสารว่าจะบรรลุ CII ในการปฏิบัติงานประจำปีที่จำเป็นในช่วงสามปีข้างหน้าได้อย่างไร และ
4. ขั้นตอนการรายงานต่อรัฐเจ้าของธงเพื่อตรวจสอบ

สำหรับกองเรือของพีเอสแอลนั้น SEEMP-III ที่จำเป็นต้องปรับปรุงได้รับการพัฒนาแล้ว โดยได้รับการรับรองจากหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือและเอกสารได้ถูกจัดเก็บไว้บนเรือเพื่อการตรวจสอบ

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เรือจะออกแถลงการณ์การปฏิบัติตามข้อกำหนด (SoC) ซึ่งครอบคลุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิงที่ได้รับการตรวจสอบ การลดความเข้มของคาร์บอน และการจัดอันดับประจำปี (A ถึง E) โดยพิจารณาจากประสิทธิภาพการลดความเข้มของคาร์บอนเทียบกับการลดความเข้มของคาร์บอนที่กำหนด เรือที่ได้รับการจัดอันดับ “D” เป็นเวลาสามปีติดต่อกันหรือที่การจัดอันดับ “E” เป็นเวลาหนึ่งปี จะต้องยื่นและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขโดยแสดงให้เห็นว่าพวกเขาสามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือให้เป็นระดับ “C” หรือสูงกว่าได้อย่างไร แผนปฏิบัติการแก้ไขจะรวมอยู่ใน SEEMP

การตรวจสอบยืนยัน SEEMP เป็นระยะ ๆ จะถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่ามีแผนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและมั่นใจว่าแผนการแก้ไขได้รับการปฏิบัติตามในกรณีที่เรือได้รับการจัดอันดับ E ในปีใดก็ตามหรือ D ในสามปีติดต่อกัน ความถี่และข้อกำหนดเฉพาะของการตรวจสอบเหล่านี้คาดว่าจะมีการหารือกันที่การประชุม MEPC-77 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 โดยมีแนวทางที่พัฒนาขึ้นในปี 2565

นอกเหนือจากข้างต้นการประชุม MEPC-76 ยังอนุมัติวิธีการแบบค่อยเป็นค่อยไปของการลดความเข้มของคาร์บอนลงร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงจากปี 2562 ในปี 2566 (เมื่อการแก้ไข MARPOL มีผลบังคับใช้) จนถึงปี 2569 (เมื่อมีการทบทวนอีกครั้งเพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้กับอัตราการลดรายปีที่เกิดขึ้น):

ปี	การลดความเข้มข้นประจำปี (จากการอ้างอิงปี 2562)
2566	ร้อยละ 5
2567	ร้อยละ 7
2568	ร้อยละ 9
2569	ร้อยละ 11
2570 - 2573	ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา

หากไม่ทำการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ คะแนน CII ของเรืออาจลดลงเนื่องจากเป้าหมายจะเข้มข้นมากขึ้นทุกปี ผลที่ตามมาคือการสูญเสียรายได้และไม่สามารถวิ่งเรือได้ ดังนั้นจึงมีแรงจูงใจอย่างมากในการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน) บริษัทฯ ได้คำนวณค่า CII สำหรับเรือแต่ละประเภทในกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการรับรองโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ NKK สำหรับกองเรือของพีเอสแอล) โดยผลการคำนวณมีดังต่อไปนี้

ประเภทของเรือ	2564			2565			2566		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	42,216.46	13.75	4	44,476.70	13.60	4	44,718.23	15.27
เรือขนาดแอสตันซี	15	198,769.11	7.89	17	195,721.21	7.52	17	210,967.64	6.71
เรือขนาดซูปราแมกซ์	9	149,800.48	6.42	9	144,056.00	5.98	9	152,163.23	5.45
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	131,048.50	4.55	8	107,570.11	4.43	8	117,742.69	4.25
<b>รวม</b>	<b>36</b>	<b>521,834.64</b>	<b>7.42</b>	<b>38</b>	<b>491,824.02</b>	<b>7.14</b>	<b>38</b>	<b>525,591.79</b>	<b>6.80</b>

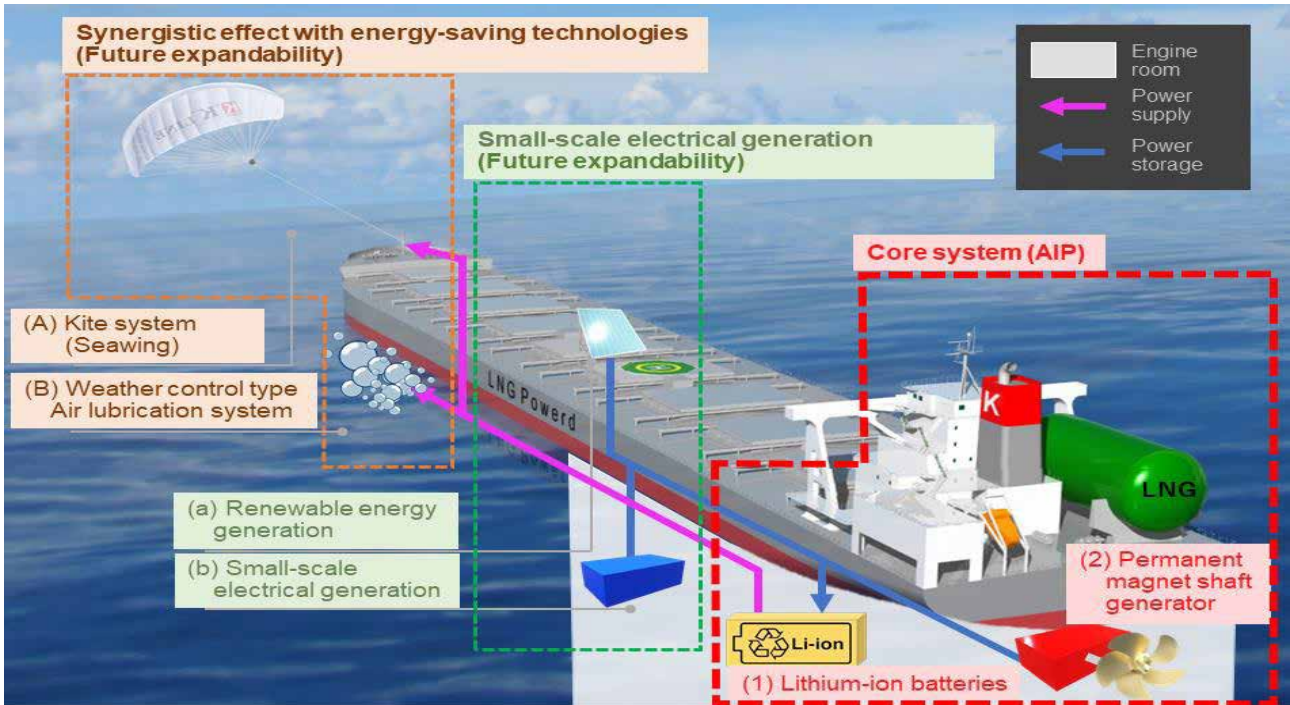
ดังนั้นสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2566 คือ 6.80 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

## การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ

ภาคการเงินของการเดินเรือและการเช่าเหมาลำได้ตระหนักถึงบทบาทของพวกเขาในการทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยการสร้างหลักการโพไซดอนและกฎบัตรการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบการทำงานสำหรับสถาบันการเงินและผลประโยชน์ของภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (รวมถึงผู้เช่าเรือและเจ้าของสินค้า) เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ของพวกเขาสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

บริษัทเดินเรือของญี่ปุ่น Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) ได้พัฒนาการออกแบบแนวคิดสองแบบสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกในการประหยัดพลังงานโดยใช้เชื้อเพลิง LNG และพลังงานจากแบตเตอรี่และได้รับการอนุมัติในหลักการ (AIP) จาก ClassNK สมาคมจัดลำดับชั้นเรือซึ่งเป็นเพื่อนร่วมชาติ





นอกจากอุปกรณ์สำหรับลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ AIPs ล่าสุดแล้ว เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคดด้วยการติดตั้งเทคโนโลยีทางเลือกต่าง ๆ



ภาพจาก: Tsuneshi

แม้ว่า LNG ยังคงเป็นตัวเลือกเชื้อเพลิงที่ได้รับความนิยมมากที่สุดสำหรับเรือซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แต่เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอลก็มีสัดส่วนไม่น้อยสำหรับคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีนี้ เมทานอลสามารถแบ่งได้เป็นเมทานอลจากฟอสซิลและเมทานอลหมุนเวียน เมทานอลจากฟอสซิลผลิตจากถ่านหินหรือก๊าซธรรมชาติ เมทานอลหมุนเวียนสามารถผลิตได้จากสิ่งต่าง ๆ เช่น ชีวมวลหรือคาร์บอนไดออกไซด์ที่จับได้ร่วมกับไฮโดรเจนสีเขียว เมทานอลเป็นของเหลวที่ระดับความดันในชั้นบรรยากาศ และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงได้ร้อยละ 7 การปล่อยก๊าซออกไซด์ของซัลเฟอร์ (Sox) ลดลงได้ร้อยละ 9 และการปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ลดลงได้ร้อยละ 60 เมทานอลยังย่อยสลายทางชีวภาพอย่างรวดเร็วในน้ำ ซึ่งส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าพลังงานทางเลือกอื่น ๆ

ในปี 2566 สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ ClassNK ได้ออกการอนุมัติในหลักการ (AIPs) สำหรับการออกแบบสี่แบบ ซึ่งรวมถึงการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเชื้อเพลิงกลุ่มเมทานอลขนาดระวาง 210,000 เดทเวทตัน ที่พัฒนาโดย Marine Design & Research Institute of China (MARIC) สำหรับความสำเร็จเหล่านี้สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ ClassNK ได้ดำเนินการตรวจสอบตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งสอดคล้องกับประเภทเรือที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางสำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก

บริษัทต่อเรือของญี่ปุ่น Tsuneishi Shipbuilding ได้รับคำสั่งซื้อเรือที่ใช้เชื้อเพลิงเมทานอลสำหรับเรือขนาดคามซาร์แมกซ์ AEROLINE (ขนาดระวาง 81,200 เดทเวทตัน) และ TESS66 AEROLINE (ขนาดระวาง 65,700 เดทเวทตัน) จากบริษัท Mitsui & Co., Ltd และบริษัท Kambara Kisen ตามลำดับ การออกแบบทั้งสองนี้ใช้เมทานอลที่ผลิตโดยการสังเคราะห์คาร์บอนไดออกไซด์ที่นำกลับมาใช้ใหม่และไฮโดรเจนที่ผลิตโดยใช้แหล่งพลังงานหมุนเวียน รวมถึงไบโอเมทานอลที่ได้จากก๊าซชีวภาพ การออกแบบของเรือช่วยเพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าให้ได้ปริมาณสูงสุด ในขณะที่เดียวกันก็รับประกันความจุถังของถังเมทานอลที่เพียงพอเพื่อให้มีระยะการเดินทางที่ต้องการในเส้นทางต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็เพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าให้สูงสุด

บริษัท Lloyd's Register (LR) บริษัท Cargil International, Minerva Dry inc และบริษัท Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co Ltd (NACKS) ได้ร่วมมือกันในการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดคามซาร์แมกซ์ที่สามารถเผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอลและเรือขับเคลื่อนด้วยใบพัด (rotor sail) การออกแบบนี้จะช่วยให้มีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกที่ประหยัดพลังงานแบบใหม่ซึ่งสอดคล้องกับกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมใหม่และที่กำลังจะมีขึ้นซึ่งกำหนดข้อกำหนดในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ยังคงมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเรือที่ให้บริการบริษัท Eastern Pacific Shipping ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในสิงคโปร์รายงานว่า บริษัทได้ติดตั้งเทคโนโลยีการกรองและดักจับคาร์บอนจากบริษัท Value Marine สตาร์ทอัพชาวคัตซ์เรียบร้อยแล้ว การติดตั้งแล้วเสร็จในต้นปี 2566 บนเรือบรรทุกสารเคมี Pacific Cobalt ซึ่งเป็นเรือขนาด 49,886 เดทเวทตัน บริหารงานโดย Eastern Pacific โมดูลการดักจับคาร์บอนและการจัดเก็บ (CCS) ของ Value Marine ที่เพิ่มเข้าไปในระบบสามารถดักจับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากถึงร้อยละ 40 จากเครื่องยนต์หลักและเครื่องยนต์เสริมของเรือ

โครงการพลังงานนิวเคลียร์ในภาคการขนส่งทางทะเล: ขณะนี้ทั่วโลกมีโครงการซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในภาคการขนส่งทางทะเลเป็นจำนวนมากซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ บริษัท CORE POWER จากสหราชอาณาจักร ร่วมกับบริษัท Terra Power บริษัท Southern Company และกลุ่มบริษัทด้านพลังงานจากอะตอมเครือ Orano จากฝรั่งเศส กำลังพัฒนาเครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลวแบบแยกส่วนเพื่อขับเคลื่อนเรือและให้พลังงานที่เชื่อถือได้สำหรับการผลิตพลังงานสีเขียวสังเคราะห์จากไฮโดรเจน เครื่องปฏิกรณ์ต้นแบบเครื่องแรกมีกำหนดเริ่มการทดลองในปี 2568

ในเกาหลีใต้ อุตสาหกรรมเรือรายใหญ่อย่าง Samsung Heavy Industries ได้ร่วมมือกับสถาบันวิจัยพลังงานปรมาณูของเกาหลี ในขณะที่ Seaborg Technologies ในแคนาดา กำลังสร้างเรือผลิตไฟฟ้า และชาวแคนาดากำลังทำงานร่วมกับ NuScale เพื่อพัฒนาโรงไฟฟ้าทางทะเล

เมื่อเร็ว ๆ นี้ ในงานนิทรรศการ Marintec China ในเซี่ยงไฮ้ วัตถุประสงค์เรือ Jiangnan ได้ประกาศการออกแบบเรือต้นแบบขนาด 24,000 TEU ที่ขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยีเครื่องปฏิกรณ์หลอมเหลว (MSR) ใหม่ที่กำลังได้รับการพัฒนา การออกแบบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นิวเคลียร์ขนาดใหญ่พิเศษที่นำเสนอจะบรรลุ “การปล่อยมลพิษเป็นศูนย์” อย่างแท้จริงในระหว่างรอบการทำงานของเรือประเภทนี้

ความสนใจยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในศักยภาพของใบเรือรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือในการขับเคลื่อนเรือด้วยพลังงานลมสำหรับเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในการพัฒนาล่าสุด บริษัทในเครือด้านการเดินเรือในสิงคโปร์ของบริษัทการค้า Marubeni ของญี่ปุ่น ได้ประกาศแผนการทดสอบแนวคิดใบเรือระบบดูดอากาศบนเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดใหญ่อำเภอหนึ่งในกองเรือ ตามที่บริษัทต่าง ๆ ระบุ เรือลำนี้จะเป็นใบเรือระบบดูดอากาศที่ใหญ่ที่สุดที่เคยสร้างและติดตั้งบนเรือ และเป็นการใช้งานครั้งแรกของเทคโนโลยีรูปแบบดังกล่าวนี้บนเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดปานามาแมกซ์

บริษัท Deltamarine ได้พัฒนาแนวคิดนวัตกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ซึ่งใช้แอมโมเนียที่มีความทนทานยาวนานร่วมกับบริษัท PGT เรือเหล่านี้จะได้รับการติดตั้งแคแรกเกอร์แอมโมเนีย ซึ่งจะช่วยให้เรือสามารถใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนได้ เรือที่วางแผนไว้จะมีคุณลักษณะเพิ่มเติมของอุปกรณ์ที่พัฒนาโดยบริษัท PGT ในออสเตรเลีย เรือแต่ละลำจะติดตั้งเซลล์เชื้อเพลิง TECO 2030 ขนาด 12 เมกะวัตต์ เพื่อใช้ขับเคลื่อนหลักบนเรือ ระบบเซลล์เชื้อเพลิง TECO 2030 จะได้รับการติดตั้งร่วมกับแอมโมเนียของ PGT ไปจนถึงแคแรกเกอร์ไฮโดรเจน การเติมเชื้อเพลิงแอมโมเนียและการแตกตัวเป็นไฮโดรเจนบนเรือจะช่วยแก้ปัญหาการจัดเก็บและโครงสร้างพื้นฐานของไฮโดรเจนในฐานะเชื้อเพลิงทางทะเล และปูทางไปสู่การขนส่งทางทะเลน้ำลึกที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์



## ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

**บทนำ:** ในโลกธุรกิจในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาของบริษัทต่าง ๆ ตระหนักถึงความสำคัญของการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและปรับตัวให้เข้ากับความท้าทายที่พัฒนาอยู่ตลอดเวลา โครงการริเริ่มที่เป็นแบบอย่างประการหนึ่งคือฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของพีเอสแอล ซึ่งเป็นโครงการฝึกอบรมภายในองค์กรที่ออกแบบมาเพื่อส่งเสริมการพัฒนาทักษะให้แก่คนประจำเรือของบริษัทฯ แนวทางเชิงกลยุทธ์นี้ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อพนักงานแต่ละคนเท่านั้น แต่ยังมีส่วนช่วยต่อการเติบโตและความสำเร็จโดยรวมขององค์กรอีกด้วย

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานอิสระเฉพาะทางภายในบริษัทฯ ที่อุทิศตนเพื่อฝึกฝนทักษะและความสามารถของคนประจำเรือ คนเหล่านี้คือนักเดินเรือที่ทำงานบนกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งต้องใช้ทักษะที่หลากหลายเพื่อนำทางความรับผิดชอบที่แตกต่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือเป็นศูนย์รวมของความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการเรียนรู้และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยยอมรับว่าพนักงานที่มีความรู้ความเข้าใจอย่างครบถ้วนโดยเชี่ยวชาญคือกุญแจสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน

**หลักสูตรซึ่งจัดการอบรมโดยฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือ:** หลักสูตรที่เปิดสอนในฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ นั้น มีทั้งหลักสูตรที่ได้รับใบอนุญาตและหลักสูตรที่ออกแบบตามความต้องการ หลักสูตร MRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับอนุญาตให้ทำการสอนและออกใบรับรองโดย ALL Academy International AB ซึ่งเป็นบริษัทพัฒนาการฝึกอบรมอิสระที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดความผิดพลาดของมนุษย์และการจัดการทรัพยากรมนุษย์เป็นหลัก ALL Academy เป็นบริษัทที่อยู่เบื้องหลังโปรแกรมการฝึกอบรม Maritime Resource Management (MRM)<sup>TM</sup> ซึ่งได้กลายเป็นมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับการฝึกอบรมการจัดการทรัพยากร

นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้วีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command

Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีกรอบรมรายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแรงให้กับนายประจำเรือและยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่ลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาไบจอร์” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดียิ่งขึ้นในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้นโดยทำการสอนโดยอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

**ภาพรวมการฝึกอบรมปี 2566:** ในภาพรวมการฝึกอบรมประจำปี 2566 นี้ บริษัทฯ จะสำรวจแนวโน้มหลัก หลักสูตร และการพัฒนาที่กำหนดคฤมิตศน์ของการพัฒนาทางวิชาชีพเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ในช่วงปี 2566 บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือของบริษัทฯ โดยใช้ระบบไฮบริดทั้งแบบออนไลน์ และ ณ สำนักงานของบริษัทฯ บางหลักสูตร เช่น BTC I และ BTMC ถูกรวมเข้าด้วยกันโดยใช้ PSL Bridge Simulator ทั้งแบบออนไลน์ และ ณ สำนักงานของบริษัทฯ เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,153 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 22 หลักสูตรที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงซึ่งบริษัทฯ ยังคงรายจ่ายดังกล่าวไว้

### การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2566

1. เนื้อหาการฝึกอบรมของ BTC – II และ BTM ถูกรวมเข้าด้วยกันเป็น “หลักสูตร Bridge Team Management and Competency” BTMC
2. หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (The Vessel Inspection Course) ถูกแทนที่ด้วยหลักสูตร “It’s My Ship” แม้ว่าเดิมทีหลักสูตรการตรวจสอบเรือจะได้รับการออกแบบมาเพื่อเตรียมเรือสำหรับการตรวจสอบโดยบุคคลที่สาม แต่ปัจจุบัน “It’s My Ship” เน้นย้ำถึงการบำรุงรักษาเรืออย่างต่อเนื่องเพื่อรักษามาตรฐานระดับสูงตลอดเวลา

### มีอะไรใหม่ในปี 2566

การสำรวจสุขภาพจิตจะดำเนินการก่อนเข้าร่วม โดยใช้แบบสอบถามที่กำหนดโดยกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข รัฐบาลไทย

## สรุปหลักสูตรที่จัดการอบรมในปี 2566

ชื่อหลักสูตร	จำนวนชั้นเรียนที่เปิดดำเนินการในปี 2566	จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2566	ระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2566 (ชั่วโมง)
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	10	177	531
หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น	5	29	87
หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	9	115	345
หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	12	182	728
หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	5	27	81
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	9	38	114
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	7	24	48
หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)	5	30	90
หลักสูตรการตรวจเรือ	4	24	24
หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (It's my ship)	4	106	530
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นสูง	5	49	245
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ชั้นสูง	5	54	270
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME-B	10	158	632
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน	6	67	670
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ	6	94	940
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง	7	35	350
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง	2	9	90
หลักสูตรอบรมด้านระบบความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ	1	11	11
การฝึกอบรมด้านสุขภาพจิต	2	31	31
<b>รวม</b>	<b>114</b>	<b>1,153</b>	<b>5,636</b>

## แผนการดำเนินการสำหรับปี 2567

หลักสูตรใหม่ที่มีแผนเปิดดำเนินการฝึกอบรมในปี 2567 มีดังนี้

- หลักสูตรความปลอดภัยของเรือสำหรับต้นกล:** หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อเพิ่มความตระหนักในความรับผิดชอบ และหน้าที่ของต้นกลที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยบนเรือ (Safety Officers)
- การจัดการสารอันตรายในรูปแบบของสินค้าแห่งเทกองและสินค้าบรรจุหีบห่อ:** หลักสูตรนี้ออกแบบมาสำหรับเจ้าหน้าที่บนคาคูเรือทุกคน และจะมุ่งเน้นไปที่การจัดการสารอันตรายที่บรรจุบนเรืออย่างปลอดภัยไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของแข็งหรือในบรรจุภัณฑ์
- การบำรุงรักษาฝากระวางสินค้า:** หลักสูตรนี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของกัปตันและต้นเรือในการทำความเข้าใจวิธีการตรวจสอบและบำรุงรักษาฝากระวางสินค้าที่ถูกต้อง

4. **หลักสูตรการฝึกอบรมการผูกมัดสินค้าก่อนซุงที่บรรทุกบนฝาระวางสินค้า:** เพื่อถ่ายทอดทักษะการการผูกมัดสินค้าก่อนซุงที่บรรทุกบนฝาระวางสินค้าให้กับเจ้าหน้าที่คาดฟ้าทุกคน

## โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 6.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 323 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 ถึงปี 2546

## อุปสงค์

### อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2567 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2567 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน อิสราเอล และได้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลเสียต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงินในการอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกา และประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ลดลงไม่รวดเร็วพอ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลลบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2567 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดดอกเบี้ยจำนอง และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็ก จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะ จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นสุดอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน อิสราเอล จีนยกเลิกการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการ และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มากที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ผ่านมาด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

## อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 14.24 (หรือปริมาณ 153.75ล้านเคทเวทตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2567 ถึงปี 2569 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2569 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอูร์ไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 8.33 (หรือปริมาณ 83.01 ล้านเคทเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราการส่งมอบที่ล่าช้าของอุตสาหกรรม จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

## ด้านการเงิน

เมื่อต้นปี 2566 นักเศรษฐศาสตร์ทุกคนต่างก็คาดการณ์ว่าธนาคารกลางสหรัฐจะกระตุ้นให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก ซึ่งจะทำให้การเติบโตของ GDP โลกซาลง ประเด็นเดียวของการคาดเดาคือความรุนแรงของภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่คาดการณ์ไว้ว่ามีโอกาสเกิดขึ้นอย่างมาก นักวิเคราะห์เหล่านั้นคาดการณ์ผิดอย่างมาก! สหรัฐฯ มีอัตราการเติบโตของ GDP พุ่งสูงถึงร้อยละ 4.9 ในไตรมาสสามของปี 2566 การเติบโตของ GDP ของจีนในปีนี้สูงกว่าร้อยละ 5 ในขณะที่ของอินเดียสูงกว่าร้อยละ 7 กลุ่มประเทศที่มีภาวะชะลอตัวมีเพียงกลุ่มประเทศในยุโรป ซึ่งมีอัตราการเติบโตค่อนข้างหนึ่งที่น้อยกว่าร้อยละ 0.5 โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการสูญเสียพลังงานต้นทุนต่ำจากรัสเซีย นักเศรษฐศาสตร์อาจรู้สึกใจหายกับความไร้ศักยภาพของการคาดการณ์ของตนที่ได้คาดการณ์ไว้ทั้งหมด ดูเหมือนว่านักเศรษฐศาสตร์เหล่านั้นจะไม่มีทางเลือกที่จะคาดการณ์ถึงภาวะถดถอยในปี 2567 เราอาจต้องรอนานกว่านี้อีกสักหน่อยสำหรับความเป็นไปได้ที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยจะเกิดขึ้นหรือปรากฏให้เห็นชัดเจน!

ในขณะที่เดียวกัน หนังสือพิมพ์และช่องข่าวธุรกิจก็เต็มไปด้วยบทความเกี่ยวกับภาคสังหาริมทรัพย์ของจีนที่กำลังย่ำแย่ ซึ่งทำให้เกิดบรรยากาศซึมเศร้าไปทั่วทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในทางกลับกัน จีนมีแนวคิดที่แตกต่างด้วยการนำเข้าสู่สินค้าโภคภัณฑ์หลักแทบทุกชนิดส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแต่ละระดับ สูงสุดครั้งใหม่ในปี 2566 ความอ่อนแอในภาคสังหาริมทรัพย์ได้รับการชดเชยอย่างง่ายดายด้วยการเติบโตในภาคยานยนต์ การต่อเรือ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยสิ่งที่คนส่วนใหญ่ไม่รู้ก็คือ ปี 2566 ถือเป็นปีสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของ จีน เนื่องจากเป็นปีที่จีนได้สถาปนาตนเองเป็นผู้ส่งออกรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของโลก

ภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกที่กำลังจะเกิดขึ้น ประกอบกับความหายนะและความตกต่ำของภาคสังหาริมทรัพย์ของ จีน เป็นเรื่องที่มีการพูดถึงในห้องประชุมของผู้เข้าร่วมจากตลาดการเงินจำนวนมาก ส่งผลให้ความพร้อมด้านเงินทุนสำหรับ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลลดลงจาก 16,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 เหลือเพียง 7,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2566 ผู้เข้าร่วมจากภาคอุตสาหกรรมขนส่งก็ค่อนข้างเฉยเมยเช่นกัน หลายรายได้ใช้รายได้พิเศษของปี 2564 และปี 2565 เพื่อ สร้างส่วนสำรองเงินสดจำนวนมากในงบดุลแล้ว นอกจากนี้ คำสั่งต่อเรือใหม่ในภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือบรรทุก น้ำมันยังคงค่อนข้างเงียบงัน นี่เป็นเพราะความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงในอนาคต กำลังการผลิตที่จำกัดของต่อเรือ และ ราคาที่สูง ซึ่งทั้งหมดนี้มีส่วนทำให้อุปสงค์ทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ

อุปสงค์ด้านการขนส่งทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความจำเป็นเร่งด่วนสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการปรับปรุงกอง เรือที่เก่าของตนให้ทันสมัย กองเรือของบริษัท กำลังแสดงสัญญาณแห่งวัย โดยขณะนี้อายุเฉลี่ยอยู่ที่ 12 ปี ด้วยความตระหนัก ถึงความจำเป็นในการรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการลดอายุกองเรือ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลง นามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ โดยวงเงินส่วนใหญ่จะนำไปใช้ในการจัดหาเรือใหม่

หัวข้อ ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) ยังคงเป็นจุดสนใจที่สำคัญสำหรับผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรม การเงิน โดยนักการเงินจำนวนมากในปัจจุบันต้องการองค์ประกอบด้านความยั่งยืนในทุกธุรกรรมทางการเงิน อย่างไรก็ตาม นักการเงินและผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านี้ยังคงมองถึงความเป็นจริงเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการริเริ่มเหล่านี้ โดยยอมรับข้อจำกัดที่ถูกกำหนดโดยเทคโนโลยีในปัจจุบันและความสามารถเชิงพาณิชย์

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล (ไม่รวมการขนส่งนอกชายฝั่ง) โดยรวมระดมทุนได้ 6,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากตลาดทุนในปี 2566 เทียบกับ 15,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 โดย 6,000 ล้านดอลลาร์ มาจากหุ้นกู้ และประมาณ 557 ล้านดอลลาร์มาจากหุ้นที่ขายแบบทั่วไปและหุ้นที่ขายในวงจำกัด ซึ่งจากการระดม ทุนสาธารณะประมาณ 319 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการเสนอขายเบื้องต้น (IPOs) ลดลงจาก 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่ระดมทุน ผ่านการเสนอขายหุ้น IPOs ในปี 2565 บริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์ JJ Shipping มีการเสนอขายหุ้น IPO สำหรับภาคการ ขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในปี 2566 โดยระดมทุนได้ 305 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ ในขณะที่ การเสนอขายหุ้น IPO ที่ใหญ่เป็นอันดับสองคือบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองของจีน Shipping Fujian Highton ซึ่งระดมทุน ได้ประมาณ 208 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ การออกหุ้นกู้ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลถูกรอบคอง โดยภาคการเดินเรือสำราญ ในขณะที่การออกตราสารทุนถูกรอบคองโดยภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

12 กุมภาพันธ์ 2567