



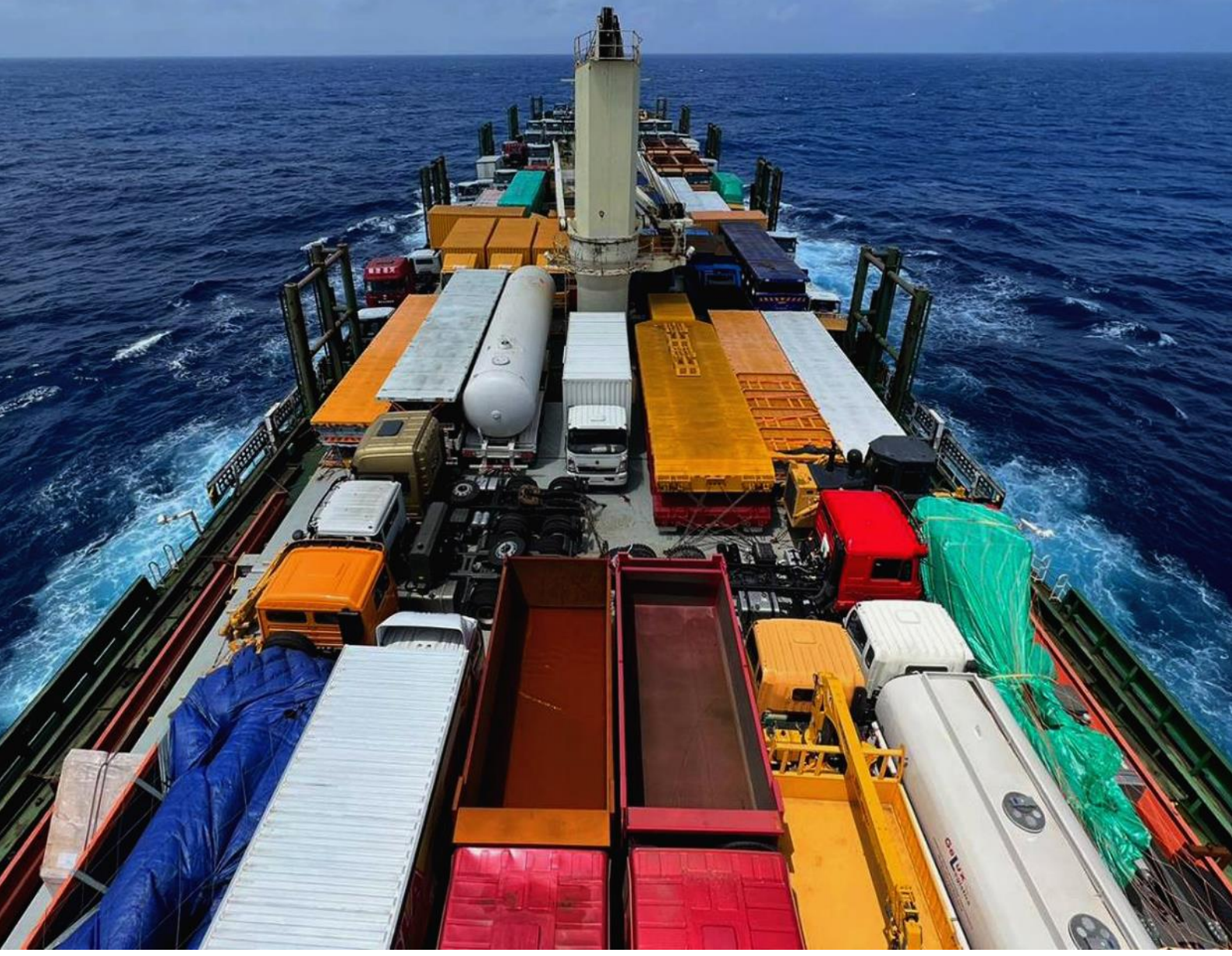
คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองปี 2566

“

There must be urgency in our action. The global climate crisis is more evident by the day, and today's actions are crucial. Carbon must become a priority, equal to money in all future decision-making.

”

**Roland Hunziker, Director of built environments,
At the World Business Council for Sustainable Development,
Reuters, 18 May 2023**



ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสอง ปี 2566 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 8.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 47.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสองปี 2566 อยู่ที่ 11,424 เหรียญสหรัฐ ต่ำกว่าไตรมาสสองปี 2565 ที่ 23,901 เหรียญสหรัฐเป็นอย่างมาก ในไตรมาสสองปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,113 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นจากไตรมาสสองปี 2565 ที่ 4,683 เหรียญสหรัฐ แต่ยังคงต่ำกว่าประมาณการทั้งปีที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 5,400 เหรียญสหรัฐ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 18.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 อยู่ที่ 57.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.18 บาทต่อหุ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 อยู่ที่ 1.06 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2565	ไตรมาส 2 ปี 2566
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	40,000	25,064
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	23,901	11,424
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแซนด์ไฮล์)	21,400	10,465
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	21,629	11,564
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	32,461	13,782
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)	26,726	12,608
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,683	5,113
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	57.46	18.38
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	47.36	7.40
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	47.95	8.21

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2565	ไตรมาส 2 ปี 2566
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	1.05	0.17
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	1.06	0.18

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 285.87 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 1,659.65 ล้านบาท สำหรับไตรมาสสองปี 2565 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของไตรมาสสองปี 2566 ลดลงร้อยละ 50 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลง จาก 23,901 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 เป็น 11,424 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2566 เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจมหภาคทั่วโลกมีความอ่อนตัวลงส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือลดลง กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 เปรียบเทียบกับจำนวน 36 ลำ ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับไตรมาสสองปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับลูกเรือและค่าใช้จ่ายค่าที่พักภัณฑ์/ค่าอะไหล่ เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 4,683 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 เป็น 5,113 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2566
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสองปี 2566 ลดลงจำนวน 25.20 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสองปี 2566 เพิ่มขึ้น 14.87 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย LIBOR/SOFR
- กำไรจากตราสารอนุพันธ์สำหรับไตรมาสสองปี 2566 จำนวน 15.26 ล้านบาท ถูกรับรู้รายการเนื่องจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยหลายฉบับ
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับไตรมาสสองปี 2566 จำนวน 12.93 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 364.56 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 2,953.57 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือน มีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของครึ่งแรกของปี 2566 ลดลงประมาณร้อยละ 50 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจาก 22,956 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปี 2565 เป็น 10,727 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปีนี้ เนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจมหภาคทั่วโลกมีความอ่อนตัวลงส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือลดลง กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 เปรียบเทียบกับจำนวน 36 ลำ ในครึ่งแรกของปีที่แล้ว
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของครึ่งแรกของปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ และค่าใช้จ่ายค่าพิศดูภัณฑ์/ค่าอะไหล่ เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 4,797 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปี 2565 เป็น 5,172 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปีนี้
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับครึ่งแรกของปี 2566 ลดลงจำนวน 45.01 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับครึ่งแรกของปี 2566 เพิ่มขึ้น 36.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย LIBOR/SOFR
5. กำไรจากตราสารอนุพันธ์ในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 จำนวน 15.26 ล้านบาท ถูกรับรู้รายการเนื่องจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยหลายฉบับ
6. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับครึ่งแรกของปี 2566 จำนวน 37.49 ล้านบาท หลัก ๆ มาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

ข้อมูลล่าสุดถึงเรือ ชยानी นารี

มีการพิจารณาคดี ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย ณ กรุงลากอสเมื่อเดือนกรกฎาคมของปี 2566 ในการพิจารณาคดีครั้งนี้ ฝ่ายอัยการได้เสร็จสิ้นการเบิกความพยานของฝ่ายตน ต่อมา ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ทนายความของบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) โดยให้เหตุผลว่าทางฝ่ายอัยการไม่ได้แสดงพยานหลักฐานที่เพียงพอที่จะเอาผิดลูกเรือและเรือ จึงขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนข้อกล่าวหาที่มีต่อลูกเรือและเรือทั้งหมดโดยฝ่ายจำเลยไม่ต้องนำเสนอพยาน ภายหลังจากการยื่นคำร้องดังกล่าว คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างมีสิทธิแลกเปลี่ยนคำโต้ตอบสำหรับคำร้องนี้ โดยศาลมีการกำหนดพิจารณาคดีเพื่อรับฟังคำร้องดังกล่าวในวันที่ 13 ตุลาคม 2566 บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับคำสั่งศาลสำหรับคำร้องดังกล่าวหลังจากนั้นประมาณ 1 เดือน คือประมาณเดือนพฤศจิกายน 2566 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสองปี 2566) ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSD) อยู่ที่ระดับ 579 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,414 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,465 เหรียญสหรัฐนั้น มากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSD ร้อยละ 0.49 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 978 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,763 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 12,608 เหรียญสหรัฐและมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 17.14 เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 9 สิงหาคม 2566 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรกของปี 2566 ในวันที่ 10 พฤษภาคม 2566 มีผู้เข้าชมผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 245 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 64 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 309 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 23 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 168.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,870	13,908	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	6,940	2,212	1,825	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	50	16	13	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	12,251	13,533	14,550	14,550
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	85.02	29.94	26.55	26.55

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 17 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในไตรมาสแรกและไตรมาสสองของปี 2566 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนกรกฎาคม ปี 2566 สำหรับรายรับในอนาคต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โดยปกติแล้ว ปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานจะเป็นตัวกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า เป็นครั้งแรกในรอบสองทศวรรษที่เรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า คิดเป็นอัตราส่วนต่อกองเรือที่มีอยู่ที่ร้อยละ 7.26 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 6.88 โดย ณ ต้นไตรมาสสาม ตัวเลขเหล่านี้อยู่ที่ร้อยละ 8.24 (กองเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า) และร้อยละ 7.36 (คำสั่งต่อเรือใหม่)
- อุปสงค์และอุปทานอยู่ในสมดุลที่สมบูรณ์แบบดั้งเดิมตั้งแต่ครั้งหลังของปี 2564 การเติบโตของอุปทานดูเหมือนจะส่งผลในเชิงบวกในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ที่ดีถึงความแข็งแกร่งของตลาดในอนาคต
- อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของปี 2020 เป็นการชี้ไปมาระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุปทานถูกจำกัดอย่างมากโดยแทบไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เลยเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพในการหารายได้ของเรือจากอัตราค่าระวางในตลาดในปัจจุบัน และเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเข้าสู่สมดุลในครั้งหลังของปี 2564 อัตราค่าระวางจึงมีความผันผวนอย่างมาก เหตุผลสำหรับความผันผวนที่รุนแรงคือ อุปสงค์-อุปทานเป็นเส้นกราฟที่ไม่ยืดหยุ่น ดังนั้นด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งหน่วย สามารถส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทำนองเดียวกันอัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวลดลงหนึ่งหรือสองหน่วย ดังนั้น นับจากนี้ไปความผันผวนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด
- ในช่วงครั้งแรกของปี 2566 เศรษฐกิจโลกทำได้ดีเกินคาด ในครั้งหลัง สหรัฐอเมริกาและยุโรป โซนอาจกลายเป็นจุดอ่อนหากเศรษฐกิจของพวกเขาเข้าสู่ภาวะถดถอยเล็กน้อย อุปสงค์สำหรับการผลิตสินค้าได้อ่อนตัวลง ส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงตามความผันผวน นำเสียดายที่ความคาดหวังทางเศรษฐกิจที่สูงจากจีนภายหลังจากการระบาดของโควิดไม่สามารถเป็นจริงได้ ภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนยังคงอ่อนแอ โดยมีอัตราการเติบโตติดลบ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ออกมาโดยรัฐบาลจีนขณะนี้ยังไม่สามารถสร้างผลกระทบที่ต้องการต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ได้อย่างไรก็ตาม ด้านอุปทานที่ดีได้สร้างความยืดหยุ่นแก่ตลาดการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน และการหยุดชะงักของเส้นทางการค้าที่กำหนดไว้ได้กระตุ้นอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ การปิดการขนส่งเรือฟิชในพื้นที่ทะเลดำ (Black Sea Grain Initiative: BSGI) ครั้งล่าสุดได้ลดการขนส่งเรือฟิชในปริมาณ 3 ล้านตัน และความล่าช้าในการตรวจสอบที่ไม่มีประสิทธิภาพประมาณหนึ่งเดือนระหว่างการตรวจสอบการขนส่งขาเข้า / การขนส่งขาออก ในแต่ละเที่ยวการขนส่งที่มีน้ำหนักมากในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนและอินเดียจะถูกลงนามจากประเทศที่ห่างไกลออกไป และจะเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์
- ข้อมูลจาก Bloomberg (เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566) ระบุว่า จีนกำลังเพิ่มมาตรการใหม่เพื่อสร้างเสถียรภาพและขยายการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ โดยมีเป้าหมายที่ภาคอสังหาริมทรัพย์
- ไม่มีแนวทางปฏิบัติสำหรับการรับมือกับการฟื้นตัวจากโรคระบาด โดยที่เรายังคงไม่ย้อนกลับไปสู่พฤติกรรมกรบิ โลกก่อนเกิดโรคระบาดหรือการลงทุนและการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับก่อนหน้านี้ ยิ่งไปกว่านั้น เรายังเผชิญกับจุดสิ้นสุดของอัตราดอกเบี้ยใกล้ศูนย์ซึ่งเกิดขึ้นเป็นระยะเวลายาวนานภายหลังวิกฤตการณ์การเงิน (GFC) และการกลับมาของอัตราเงินเฟ้อที่สูง นอกจากนี้ โลกยังต้องเผชิญกับสงครามยูโรปครั้งใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่ปี 2488 ที่ยืดเยื้อเป็นระยะเวลาถึง 17 เดือน โดยยังไม่เห็นจุดสิ้นสุด เหตุการณ์เหล่านี้รวมกันเป็นปัจจัยที่ทำให้ทายอย่างมืดแปดต่อเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์

สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ความคาดหวังยังคงอยู่ที่อุปทานในระดับที่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลในแง่ดีแม้ว่าการเติบโตของอุปสงค์จะยังไม่ค่อยดีนักก็ตาม

- บทความโดย *Ruchir Sharma* ประธานของ Rockefeller International ใน FT ชี้ให้เห็นว่าการคาดการณ์ของ Wall Street เป็นไปในเชิงบวกมากกว่าเป้าหมายการเติบโตของจีน ผู้บริโภคชาวจีนสะสมเงินออมส่วนเกินในช่วงโรคระบาดคิดเป็นร้อยละ 3 ของ GDP โดยในสหรัฐอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 10 ในขณะที่สหรัฐฯ ได้รับแรงหนุนในการเปิดประเทศอีกครั้งจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่จีนกลับไม่ได้รับแรงหนุนดังกล่าว หนี้ผู้บริโภครวมของจีนเพิ่มขึ้นสองเท่าในทศวรรษที่ผ่านมาเป็นร้อยละ 30 ของรายได้หลังหักภาษี (ร้อยละ 10 ในสหรัฐอเมริกา) และอัตราการว่างงานของเยาวชนในเมืองอยู่ที่ร้อยละ 20 หากคำกล่าวของ Ruchir Sharma นั้นถูกต้อง การขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะได้รับผลกระทบในทางลบ
- จากบทความใน FT ผู้บริโภคชาวอเมริกันยังไม่พร้อมที่จะยอมรับความพ่ายแพ้และมีเงินเหลือเก็บมากกว่า 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเพื่อใช้จ่าย ดังนั้น ผู้เขียนจึงไม่ใส่ใจกับสัญญาณเตือนถึงภาวะถดถอยที่ผิดพลาดนี้
- ตามรายงานพิเศษของรอยเตอร์ การรุกรานของมนุษย์ในอาณาจักรสัตว์ได้สร้างสภาวะที่มีแนวโน้มที่จะเกิดโรคที่เกิดจากค้างคาวอีกชนิดหนึ่งซึ่งจะแพร่กระจายสู่มนุษยชาติ โดยมากกว่าร้อยละ 20 ของประชากรโลกอาศัยอยู่ใน “เขตสุ่มเสี่ยง” โควิดส่งผลให้กำไรจากการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้นอย่างมากนับจากหกเดือนหลังจากที่ WHO ระบุว่าโควิดเป็นโรคระบาด และไม่มีผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งแม้แต่คนเดียวได้คาดการณ์ไว้ บนโลกนี้มีพื้นที่ 9 ล้านตารางกิโลเมตรใน 113 ประเทศที่สามารถสร้างเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมายซึ่งอาจส่งผลกระทบร้ายแรงตามมา อันมาจากการติดเชื้อจากสัตว์สู่คนที่คล้ายกันได้ โดยมีผลกระทบเช่นเดียวกันกับการขนส่งทางทะเล
- บทความข่าวจาก Bloomberg อ้างว่าร้อยละ 70 ของคำแนะนำโดยบริษัทต่าง ๆ เกี่ยวกับตัวเลขสำคัญที่นักลงทุนใช้อ้างอิงนั้นไม่ถูกต้อง ดังที่คุณทราบ บริษัทฯ ไม่เผยแพร่การคาดการณ์ล่วงหน้าต่อหน่วยงานกำกับดูแลหรือนักลงทุนของบริษัทฯ
- ตัวเร่งปฏิกิริยาตัวต่อไปอาจเป็นอะไรก็ได้ที่มีส่วนช่วยให้อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการซื้อขายสินค้าโภคภัณฑ์ หากเป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือการหยุดชะงักใด ๆ หรือความแออัด บัจฉยเหล่านี้เป็นเพียงตัวเร่งปฏิกิริยาบางส่วนซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าระวาง
- โปรดจำไว้ว่า อุปทานส่วนเกินซึ่งเข้าสู่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ในระดับต่ำมาก และแม้ว่าอัตราอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 ถึงปี 2552 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ต่อปี) ถึงปี 2566 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27) เนื่องจากอุปทานส่วนเกินถูกกำจัดในที่สุด อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 (ร้อยละ 3.68) เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานสุทธิที่แข็งแกร่งอย่างสมเหตุสมผล (ร้อยละ 3.55) ส่งผลช่วยผลักดันดัชนี BDI ให้พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด ในเดือนตุลาคม 2564
- ในครั้งแรกของปี 2566 ดัชนี BDI เฉลี่ยอยู่ที่ 1,157 จุด โดยลดลงร้อยละ 49 จาก 2,279 จุดเมื่อเปรียบเทียบกับครั้งแรกของปี 2565 หากดูที่เรือแต่ละกลุ่มหรือดัชนีของเรือเหล่านั้น ในครั้งแรกของปี 2566 เปรียบเทียบกับครั้งแรกของปี 2565 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแคปไซซ์ อยู่ที่ 12,249 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 18,089 เหรียญสหรัฐ (ลดลงร้อยละ 32) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ อยู่ที่ 11,772 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 24,876 เหรียญสหรัฐ (ลดลงร้อยละ 53) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 10,457 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 26,983 เหรียญสหรัฐ (ลดลงร้อยละ 61) และอัตราค่า

เข้ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแอนด์ไชส์ อยู่ที่ 10,047 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 25,782 เหรียญสหรัฐ (ลดลงร้อยละ 61) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำของเรือทุกกลุ่มในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นต่ำกว่าอัตราค่าระวางในครึ่งแรกของปี 2565

- แม้ว่าอุปสงค์ของเงินจะเติบโตในครึ่งแรกของปี 2566 แต่ก็ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้มากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่ออกจาก การแพร่ระบาดของโควิด แต่ตัวเลขการเติบโตดังกล่าวนี้สูงเนื่องจากผลกระทบของฐานที่ต่ำ เนื่องจากการปิดเมืองจาก มาตรการปลดลอคโควิดส่งผลให้ประชากรจีนส่วนใหญ่อยู่ห่างจากงาน/การดำรงชีวิตเป็นเวลาประมาณ 2 ถึง 3 เดือนในครึ่ง แรกของปี 2565 ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจีนจึงได้ใช้แผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่ามหาศาล ซึ่งมีมูลค่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ตามบทความของ Bloomberg ลงวันที่ 10 เมษายน 2566 เพื่อต่อสู้กับการเติบโตของอุปสงค์ที่ชะลอตัว ซึ่งนำไปสู่การ นำเข้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และถั่วเหลืองมากขึ้นในครึ่งแรกของปี 2566 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้อุณหภูมิในฤดู ร้อนสูงขึ้นจนเป็นประวัติการณ์ และสิ่งนี้ส่งผลกระทบต่อพืชผล ความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้น และการผลิต ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น
- สาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในครึ่งหลังของปี 2565 และครึ่งแรกของปี 2566 เกิดจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็น เป็นในจีนที่มีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจไม่เพียงพอ (การขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับเงินอย่างมาก) หรือใน ประเทศที่พัฒนาแล้ว (ธนาคารกลางสหรัฐฯ มีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเร็วที่สุดในปี 2565 / ครึ่งแรกของปี 2566 รวมถึง การลดการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง) การตัดสินใจเหล่านี้ได้ลดอุปสงค์ลง แต่เมื่อกลับกัน อุปสงค์จะกลับมาเฟื่องฟูอีก ครึ่ง และอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะกลับมา ดังที่เราเคยได้ประสบในยุคโควิด
- IMF คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP โลกว่าจะยังคงอยู่ในระดับเหมาะสมที่ร้อยละ 3 สำหรับปี 2566 และ 2567 นอกจากนี้ อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้แยกตัวออกจากอัตราการเติบโตของ GDP ของโลก และขณะนี้ ขึ้นอยู่กับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญและลานีญา การเปลี่ยนแปลงของ สภาพอากาศ ภูมิรัฐศาสตร์ ความไร้ประสิทธิภาพ การปิดเมือง ความแออัด ฯลฯ
- การค้าถ่านหินทางทะเลในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นสถิติใหม่ที่ 1.335 พันล้านตัน ตามรายงานของ IEA โดยจีน และอินเดียใช้ถ่านหินมากกว่าสองเท่าที่ใช้ในส่วนอื่นของโลก
- ผู้บริโภคไม่ควรถูกตัดออก ภาคครัวเรือนในสหรัฐอเมริกามีการสำรองเงินสดเพื่อช่วยด้านทานอัตราเงินเฟ้อที่สูง และอย่า ลืมว่าการใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นร้อยละ 70 ของอัตราการเติบโตของ GDP ของสหรัฐฯ
- หากมองถึงอุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์ที่คาดการณ์ไว้สำหรับปี 2566 (โดย Clarksons ประมาณการไว้ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 ใน เดือนมกราคม ปรับการคาดการณ์เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.92 ในเดือนมีนาคม และปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27 ในเดือนมิถุนายน 2566) ด้วยการนำเข้าในครึ่งแรกของปีที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของเงิน และการเติบโตของฝั่งอุปทาน ที่คาดไว้ เราน่าจะมีครึ่งแรกของปีที่แข็งแกร่งกว่าที่เคยมีอย่างมาก หากดูที่ดัชนีอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำในครึ่งแรก ของปี 2566 ดัชนีเหล่านี้อ่อนแอและไม่สมเหตุสมผล หากคำนึงถึงเพียงแค่การเติบโตของอุปสงค์ในแง่ไมล์ สิ่งนี้เกิดจาก การลดลงของความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ประกอบกับอุปสรรคที่มีอยู่ในส่วนอื่นของโลก ที่ไม่มีการกระตุ้นเศรษฐกิจ (นอกเหนือจากจีนและญี่ปุ่น) การลดการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นประวัติการณ์ ภัยคุกคามจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก เศรษฐกิจของจีนเติบโตในอัตราที่ช้าลงเมื่อเทียบกับ ประเทศอื่น ๆ เมื่อออกจากภาวะโควิด และสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนส่งผลให้อัตราค่าระวางในครึ่งแรกของปี 2566 ลดลง โดยรวมแล้วการขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงทำได้ดีพอสมควรเมื่อพิจารณาจากปัจจัยเหล่านี้

- อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้รับการสนับสนุนโดยอุปทานใหม่สุทธิที่อยู่ในระดับต่ำ โดยขาดคำสั่งต่อเรือใหม่อย่างมากเนื่องจากความแออัดจากคำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งก๊าซ และเรือขนส่งรถยนต์ ความจุของตู้ต่อเรือลดลงอย่างมาก ระยะเวลาการเปลี่ยนเชื้อเพลิง และการเริ่มต้นของกฎเกณฑ์ EEXI / CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือส่วนใหญ่ถูกบังคับให้ลดความเร็วในการแล่นเรือลงอย่างถาวรผ่านขีดจำกัดกำลังเครื่องยนต์ นำเสียดายที่ความรู้ประสิทธิภาพที่ลดลงของเรือทั่วโลกเนื่องจากข้อจำกัด/ความล่าช้าของโควิด-19 ที่ค่อย ๆ จางหายไป นั้นมีอัตราค่าระวางอยู่ในระดับต่ำกว่าที่ควรจะเป็น
- จีนใช้เงิน 586,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2552 ในโครงสร้างพื้นฐานที่เน้นเหล็ก และส่งผลให้ดัชนี BDI และระดับสูงสุดที่ 4,221 จุดในปี 2552 จากระดับต่ำสุดที่ 665 จุดในวันที่ 6 ธันวาคม 2551 จีนจัดสรรเงิน 667,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในวันที่ 21 พฤษภาคม 2563 เพื่อช่วยเหลือเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 เม็ดเงินดังกล่าวส่งผลให้ดัชนี BDI ขึ้นไปอยู่ที่ 5,650 จุด ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีในเดือนตุลาคมของปี 2564 เป็นที่น่าเสียดาย ด้วยเหตุผลที่รัฐบาลทราบดีที่สุด การกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจนถึงตอนนี้ยังคงจืดจางเมื่อเทียบกับในอดีต และไม่ส่งผลกระทบที่ยั่งยืนต่ออัตราการเติบโตของ GDP ของจีน เมื่อพิจารณาว่าจีนได้ออกจากการระบาดของโควิดเมื่อต้นปี 2566
- ชาวจีนอาจเป็นผู้ออมเงินรายใหญ่ที่สุดของโลก และมีกองทุนในอสังหาริมทรัพย์หรือตลาดหุ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเริ่มมีการแพร่ระบาด ราคาอสังหาริมทรัพย์ตกต่ำลง ตลาดหุ้นสะดุดลง ทำให้ผู้ออมเหล่านี้ต้องกักตุนเงินสดไว้ในปริมาณที่สูงลิ่วอย่างที่ไม่เคยเห็นมาก่อน
- Real Estate Foresight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัย นำเสนอข้อโต้แย้งหลัก 3 ข้อเพื่อตอบโต้การมองโลกในแง่ร้ายที่มากเกินไปต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีน ดังนี้

ความสำคัญของการเติบโตของครัวเรือนในเมือง: ตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1990 เป็นต้นมา การปฏิรูปตลาดอสังหาริมทรัพย์ครั้งใหญ่ในจีนทำให้มีครัวเรือนในเมืองเพิ่มขึ้นอย่างโดดเด่น โดยเพิ่มขึ้นจาก 122 ล้านคนในปี 2542 เป็น 351 ล้านคนในปี 2565 ในช่วงเวลาเดียวกัน “ที่อยู่อาศัยที่ทันสมัย” จำนวน 202 ล้านหลัง ได้ถูกขายในเขตชุมชนเมืองของจีน ครัวเรือนในเมืองประมาณ 160 ล้านครัวเรือนส่วนใหญ่ยังคงอาศัยอยู่ในบ้านที่สร้างก่อนปี 2542 ซึ่งเป็นโอกาสทางการตลาดขนาดใหญ่สำหรับนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่เน้นที่อยู่อาศัยที่ทันสมัย

ประชากรในเขตเมือง: ในขณะที่สื่อกระแสหลักเน้นย้ำถึงภาวะถดถอยของจำนวนประชากรโดยรวมของจีน การวิเคราะห์เชิงลึกเผยให้เห็นว่าความท้าทายนี้เกี่ยวข้องกับพื้นที่ชนบทเป็นหลัก เมื่อตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของประชากรในเขตเมืองของจีนตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2563 พบว่ามีการเพิ่มขึ้นของประชากรในทุกกลุ่มอายุ ยกเว้นกลุ่มอายุ 20-29 ปี ซึ่งลดลงแม้ว่าจะน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศมากก็ตาม ความแตกต่างนี้มีความสำคัญเนื่องจากตลาด “การขายบ้านใหม่” ให้มีความสำคัญกับประชากรในเมืองเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่กำลังมองหา “ที่อยู่อาศัยที่ทันสมัย”

ความเป็นได้ของอุปทานการก่อสร้าง: รายงานของทางการซึ่งอ้างอิงพื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างรวมมีประมาณ 7 พันล้านตารางเมตร บ่งชี้ว่าเงินกำลังก่อสร้างมากเกินไปและเกินกว่าปริมาณอุปสงค์ อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์เชิงลึกเห็นได้ชัดว่าเกือบครึ่งหนึ่งของตัวเลขนี้ประกอบด้วยโครงการที่หยุดชะงักซึ่งเริ่มก่อสร้างเมื่อ 5 ปีที่แล้ว และไม่ควรถูกพิจารณาว่าเป็นส่วนหนึ่งของอุปทานในอนาคต

ตรงกันข้ามกับสิ่งที่คาดหว่วอาจบอกเป็นนัย เมื่อพิจารณาเป้าหมายของรัฐบาลจีนในการเพิ่มอัตราการขยายตัวของเมืองจากร้อยละ 65 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 75 ภายในปี 2578 ซึ่งส่งผลให้มีผู้อยู่อาศัยในเมืองเพิ่มขึ้น 10 ล้านคนในแต่ละปี ประกอบกับประชากรในเมืองที่เพิ่มขึ้น ที่อยู่อาศัยที่ก่อสร้างแล้วเสร็จแต่ยังขายไม่ได้ที่มีอยู่มากขึ้นและอุปทานที่ค่อนข้างปานกลาง บ่งชี้ถึงแนวโน้มที่ดีขึ้นสำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์ในระยะใกล้ถึงระยะกลาง

- การนำเข้าแร่เหล็กของจีนจะเพิ่มขึ้นในปี 2566 เนื่องจากโรงงานเหล็กใช้แร่มากขึ้นและเศษเหล็กน้อยลงในการผลิต เนื่องจากเศษเหล็กมีราคาแพงกว่า
- สงครามรัสเซีย-ยูเครนกำลังเพิ่มความไม่แน่นอนให้กับโลกที่กำลังเผชิญกับการแพร่ระบาดของโควิด-19 ขณะเดียวกันก็ต้องเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยที่พุ่งขึ้นเร็วที่สุดเพื่อต่อสู้กับอัตราเงินเฟ้อที่ “เข้มข้น” ดูเหมือนว่าการรักษาภาวะเงินเฟ้อด้วยการขึ้นอัตราดอกเบี้ยนั้นได้ผล ดังจะเห็นได้จากอัตราเงินเฟ้อที่ลดลงในเกือบทุกประเทศ อย่างไรก็ตาม รัสเซียและยูเครนได้เกิดการขัดแย้งกันอีกครั้งในการขยายโครงการ Black Sea Grain Initiative แหล่งที่มาของสินค้าธัญพืชจากทะเลดำได้หยุดชะงักลงอย่างหนัก และมีความกลัวว่าส่วนอื่นของโลกจะเข้าสู่ภาวะถดถอยเนื่องจากการลดขนาดของการอัดฉีดเม็ดเงิน ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากซึ่งขัดขวางการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดูเหมือนว่าผลลัพธ์สุดท้ายนี้จะถูกหลีกเลี่ยง แต่นี่เป็นเพียงจุดเริ่มต้นเท่านั้น และเราจำเป็นต้องเห็นอัตราเงินเฟ้อลดลงมากพอที่ธนาคารกลางในส่วนอื่นของโลกจะเริ่มต้นวงจรของการผ่อนปรนอีกครั้ง
- เมื่อการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณเคเวทตันสูงเป็น 4 เท่า (ในปี 2555 และปี 2559) ของปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีใด ๆ ดัชนี BDI จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป (เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ในปี 2560) ในปี 2563 มีการส่งมอบเรือใหม่ที่ปริมาณ 48.66 ล้านเคเวทตัน ในขณะที่คำสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 13.86 ล้านเคเวทตัน (หรือ 4 เท่า) และค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI สำหรับปี 2564 ที่ 2,943 จุด มากกว่าค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในปี 2563 ที่ 1,066 จุด ร้อยละ 176 ในปี 2564 มีการส่งมอบเรือใหม่ที่ปริมาณ 37.62 ล้านเคเวทตัน ในขณะที่คำสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 37.65 ล้านเคเวทตัน และค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI สำหรับปี 2565 ที่ 1,934 จุด น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในปี 2564 ที่ 2,943 จุด ร้อยละ 34 ช่วยยืนยันว่ากฎเกณฑ์ 4 เท่ายังใช้ได้ดี ในครั้งแรกของปี 2566 มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 19.25 ล้านเคเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ในปริมาณ 14.42 ล้านเคเวทตัน และค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในครั้งแรกของปี 2566 ที่ 1,157 จุด น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI ในครั้งแรกของปี 2565 ที่ 2,279 จุด ร้อยละ 49 ตัวเลขเหล่านี้ชี้ให้เห็นอีกครั้งว่าปี 2566 นั้นอ่อนแอกว่าเมื่อเทียบกับปี 2565
- เนื่องจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่กำลังดำเนินอยู่ ถ่านหินจึงถูกส่งจากออสเตรเลียไปยังยุโรป ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากจากผู้ผลิตถ่านหินรายอื่น ๆ
- อินเดียห้ามการส่งออกข้าวทุกชนิดยกเว้นข้าวบาสมาดิ ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณการส่งออกลดลงครึ่งหนึ่งต่อปี และเพิ่มอุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์จากการขนส่งข้าวจากไทย เวียดนาม จีน แทนที่ข้าวจากอินเดีย ไปยังแอฟริกาตะวันตก
- เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล ตลาดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะผันผวนอย่างรุนแรง และอัตราค่าระวางที่เคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วในทั้งสองทิศทาง ดังที่เราได้เห็นในปีครั้งแรกของปี 2563 โดยมีแนวโน้มว่าจะต้องพบเจอกับความผันผวนที่มากขึ้นในปี 2566 และปีต่อ ๆ ไป
- สินค้าหลักสี่ประเภทที่บรรทุกโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้แก่ สินแร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืช และสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย ในบรรดาสินค้าเหล่านี้ สินค้าสองอย่างหลังส่วนใหญ่จะบรรทุกด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ดังเช่นเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเป็นคำเรียกทั่วไปสำหรับสินค้าหลายประเภท และมีความเชื่อมโยงอย่างมากกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก เนื่องจากสินค้าดังกล่าวประกอบด้วยสินค้าปริมาณ

เล็กน้อยที่มีความต้องการเป็นวัฏจักร เช่น เหล็กและวัสดุก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าเทกองเล็กน้อยอื่น ๆ เช่น ปูน ผลิตภัณฑ์จากป่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่าง ๆ และบ่อไซท์ ซึ่งเติบโตทางการค้าโลกเป็นเวลาหลายปี การเติบโตทางการค้าในสินค้าโภคภัณฑ์เหล่านี้สอดคล้องกับการเติบโตของรายได้และจำนวนประชากรทั่วโลก

- การชะลอตัวอย่างรวดเร็วของอุปสงค์สินค้าที่อ่อนไหวต่อวัฏจักร โดยเฉพาะนอกประเทศจีน ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง อย่างไรก็ตาม การเติบโตทางการค้าของสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีอุปสงค์อย่างต่อเนื่องยังคงดำเนินต่อไปตามแนวโน้มในอดีต เมื่อเวลาผ่านไป เราคาดว่าปริมาณการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจะเพิ่มขึ้นจนมากกว่าปริมาณการลดหย่อนการลดลงของการขนส่งสินค้า ในการขนส่งสินค้าสินค้าวัฏจักร
- การขนส่งเร่งชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งตัน-ไมล์สำหรับเรือขนาดที่เล็กกว่า
- ร้อยละ 18.5 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (106.6 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 และร้อยละ 64.2 มาจากออสเตรเลีย (370.2 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ในครั้งแรกของปี 2566 เนื่องจากปริมาณตัน-ไมล์ที่ไกลกว่าจากบราซิลถูกแทนที่ด้วยตัน-ไมล์ที่ใกล้กว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางลบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซท์ในครั้งแรกของปี 2566
- ปริมาณการผลิตเหล็กของโลกแตะ 943.9 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2566 ลดลงร้อยละ 1.1 จากครั้งแรกของปี 2565
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49 จุด / 50.3 จุด ในช่วงไตรมาสสองและครั้งแรกของปี 2566 ซึ่งชี้ให้เห็นถึงเศรษฐกิจที่ซบเซาเนื่องมาจากการออกจากการระบาดของโควิด
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสสองของปี 2566 โตขึ้นร้อยละ 6.3 รัฐบาลจีนได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และเราคาดว่าจะเห็นอุปสงค์ที่ยั่งยืนในครึ่งหลังของปี 2566
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2566 สำหรับกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณร้อยละ 7.36 (ร้อยละ 8.86 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.55 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) นับเป็นหนึ่งในอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ประจำปีที่ต่ำที่สุดในรอบสองทศวรรษ!
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกกรีไซเคิลปริมาณ 0.89 ล้านเดทเวทตันในช่วงไตรมาสสองของปี 2566 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 0.62 ล้านเดทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 44) จากช่วงไตรมาสสองของปี 2565 กองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2566 มีปริมาณ 80.97 ล้านเดทเวทตัน หรือ ร้อยละ 8.24 (ร้อยละ 12.33 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.02 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่นั้นอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 7.36 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2569 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2566) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27 และร้อยละ 2.54 เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.6 และร้อยละ 1.8 ในปี 2566 และในปี 2567 ตามลำดับ (คาดการณ์อุปสงค์และอุปทาน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566) หากความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากความแออัดหรือการหยุดชะงักอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรจะเห็นอัตราค่าระวางที่สูงขึ้นในอนาคต

- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.7 ในปี 2566 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยจะเติบโตที่ร้อยละ 2.5 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 80.97 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.24 ของกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน (42.67 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.33 และ 38.30 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 6.02) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2566 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2567 ตามกฎเกณฑ์ EEXI และ CII ใหม่ของ IMO
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2566/ปี 2567 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญกับแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา

สหภาพยุโรปและการนำเข้าถ่านหิน

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 การนำเข้าถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 จากปีก่อนหน้าเป็น 636.2 ล้านตัน ในขณะที่การนำเข้าของสหภาพยุโรปลดลงร้อยละ 14.8 จากปีก่อนหน้าเป็น 48.8 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.8 จากปีก่อนหน้าเป็น 86.8 ล้านตัน ในปี 2565 การนำเข้าถ่านหินไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.8 จากปีก่อนหน้าเป็น 115.3 ล้านตัน ในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปในปริมาณมากถึงร้อยละ 44 มาจากรัสเซีย

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2566 ด้วยอุปทาน 966.03 ล้านเดทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 982.74 ล้านเดทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.73) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2566 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 15 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 19.76 สำหรับครึ่งแรกของปี 2566) กับการส่งมอบตามกำหนดการในครึ่งหลังของปี 2566 และปี 2567 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเดทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 2.55 ล้านเดทเวทตันในครึ่งแรกของปี 2566) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.70 (เพิ่มขึ้นจาก 966.03 ล้านเดทเวทตันเป็น 992.08 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 340.73 ล้านเดทเวทตันเป็น 349.58 ล้านเดทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.60 และเพิ่มขึ้นจาก 625.30 ล้านเดทเวทตันเป็น 642.50 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.75) ภายในสิ้นปี 2566 และร้อยละ 2.05 ภายในสิ้นปี 2567 (เพิ่มขึ้นจาก 992.08 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,012.04 ล้านเดทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 349.58 ล้านเดทเวทตันเป็น 359.67 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.89 และเพิ่มขึ้นจาก 642.50 ล้านเดทเวทตันเป็น 652.74 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59) ความ

แอ๊ด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกฎเกณฑ์ EEXI/CII ในปี 2567 จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

อัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ลดระดับลงมาจากระดับสูงสุดครั้งประวัติศาสตร์ในปี 2563 ถึงปี 2565 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำกลับสู่ระดับก่อนเกิดโรคระบาด ยกเว้นในเส้นทางการค้าเอเชีย-ยุโรปซึ่งยังคงแข็งแกร่ง และในการค้าระยะไกลซึ่งอ่อนตัวลง คาดว่าจะมีการเข้าทำสัญญาเช่ารายปีที่ร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 20 มากกว่าระดับก่อนเกิดโรคระบาด ดังนั้นรายได้สำหรับสายการบินเรือส่วนใหญ่จะยังคงลดลงในแต่ละไตรมาสในปี 2566 และในปี 2567 อย่างไรก็ตาม หากปริมาณการขนส่งในช่วงฤดูที่มีการขนส่งปริมาณมากที่สุดได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีก อาจทำให้อัตราค่าระวางในครึ่งหลังของปี 2566 แข็งแกร่งขึ้นส่งผลให้ปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นเช่นกัน ได้เริ่มมีการรับมอบเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ต่อใหม่จำนวนมหาศาล แต่ยังไม่สามารถทดแทนปริมาณการรีไซเคิลเรือเก่าได้มากพอ สิ่งนี้เป็นการบังคับให้ต้องเพิ่มจำนวนเรือมากขึ้นในแต่ละเที่ยวการขนส่ง แต่อุปสงค์นั้นไม่เพิ่มขึ้นหรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อย การแล่นเรือเปล่าจะช่วยให้สามารถรองรับเรือได้มากขึ้น ในแต่ละรอบในขณะที่ยังคงรักษาการแล่นเรือตามกำหนดเวลา บริษัทเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จะพยายามชะลอการรับมอบเรือใหม่ ยกเลิกคำสั่งต่อเรือใหม่หากทำได้ และเพิ่มการรีไซเคิลเรือเก่าอย่างมาก การแล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลงจะกลายเป็นบรรทัดฐานในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งจะช่วยลดอุปทานเรือได้มากขึ้น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งผลให้บริษัทเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ปฏิบัติตามกฎระเบียบในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้กฎเกณฑ์ EEXI / CII ทั้งหมดนี้จะบีบบังคับให้บริษัทเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ต้องเผชิญกับระยะเวลาที่ยาวนานขึ้นของอัตราค่าระวางก่อนการระบาด และผลกำไรหรือขาดทุนที่ลดลงในอนาคต

สงครามรัสเซีย-ยูเครน

- บทความนี้ครอบคลุมการบรรยายสรุปที่เสนอต่อคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2566 นำเสนอประเด็นที่น่าสนใจว่าใครเป็นผู้วางระเบิดต่อส่งก๊าซนอร์ดสตรีม หากคุณเคยสงสัยว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในการวางระเบิดต่อส่งก๊าซ วิดีโอสั้น ๆ นี้จะหยุดข้อสงสัยของคุณ
- บทความของรอยเตอร์ลงวันที่ 4 กรกฎาคม 2566 อธิบายว่าสงครามรัสเซีย-ยูเครนสร้างประโยชน์ให้กับอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงฟอสซิล ทำให้โลกร้อนขึ้น โดยเงินหลายล้านเหรียญสหรัฐถูกฉีดเข้าไปในโรงงานผลิตน้ำมันและก๊าซแห่งใหม่
- Eisenhower Media Network มีบทความที่น่าสนใจซึ่งระบุว่า ในฐานะชาวอเมริกันและผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงแห่งชาติ เราขอเรียกร้องให้ประธานาธิบดีไบเดนและสภาองเกรสใช้อำนาจอย่างเต็มที่เพื่อยุติสงครามรัสเซีย-ยูเครน โดยเร็วผ่านการทูต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อได้รับอันตรายร้ายแรงจากการยกระดับทางทหารที่อาจควบคุมไม่ได้ เมื่อหกสิบปีที่แล้ว ประธานจอห์น เอฟ. เคนเนดี ได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญต่อการอยู่รอดของเราในทุกวันนี้ “เหนือสิ่งอื่นใด ในขณะที่ปกป้องผลประโยชน์ที่สำคัญของเราเอง ชาตินิยามอำนาจด้านนิวเคลียร์ต้องหลีกเลี่ยงการเผชิญหน้าซึ่งนำไปสู่

ทางเลือกระหว่างการล่าถอยอย่างอัปยศหรือสงครามนิวเคลียร์ การนำแนวทางดังกล่าวมาใช้ในยุคนิวเคลียร์จะเป็นหลักฐานเพียงการล้มเหลวของนโยบายของเราหรือความปรารถนาที่จะตายร่วมกันสำหรับโลก”

- ในที่สุด ผู้นำชาติต่าง ๆ กำลังพูดคุยเกี่ยวกับการจัดระเบียบสันติภาพระหว่างรัสเซียและยูเครน บทความนี้จาก *Salon* ระบุว่า ตอนนี้สงครามได้ยืดเยื้อมาเป็นเวลากว่าหนึ่งปีโดยมองไม่เห็นจุดจบ ผู้นำคนอื่น ๆ ได้ก้าวไปข้างหน้าเพื่อพยายามผลักดันทั้งสองฝ่ายสู่โต๊ะเจรจา ในการพัฒนาใหม่ที่น่าสนใจ เดนมาร์กซึ่งเป็นประเทศในกลุ่มนาโต้ได้ก้าวไปข้างหน้าเพื่อเสนอตัวเป็นเจ้าภาพการเจรจาสันติภาพ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม เพียงไม่กี่วันหลังจากการประชุม G7 รัฐมนตรีต่างประเทศ เดนมาร์ก นายเลกเกอ รัฐมุสเซน กล่าวว่าการประชุมของเขาจะพร้อมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดสันติภาพในเดือนกรกฎาคม หากรัสเซียและยูเครนตกลงที่จะพูดคุย “เราต้องใช้ความพยายามในการสร้างพันธมิตรยูธาระดับโลกเพื่อจัดการประชุมดังกล่าว” รัฐมุสเซนกล่าว พร้อมระบุว่าการประชุมนี้ต้องการการสนับสนุนจากจีน บราซิล อินเดีย และประเทศอื่น ๆ ที่แสดงความสนใจในการไกล่เกลี่ยการเจรจาสันติภาพ การมีสมาชิกสหภาพยุโรปและนาโต้ส่งเสริมการเจรจาอาจสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงในมุมมองของชาวยุโรปเกี่ยวกับเส้นทางข้างหน้าในยูเครน
- บทความล่าสุดของ *Seymour Hersh* ระบุว่า เลขานุการแห่งรัฐ Antony J. Blinken ในการกล่าวสุนทรพจน์เมื่อวันที่ 2 มิถุนายนในเฮลซิงกิ กล่าวยินดีต้อนรับฟินแลนด์ในฐานะรัฐสมาชิกใหม่ล่าสุดของ NATO โดยเมื่อเขาพูดถึงรัสเซีย เขาเอาชนะตัวเองด้วยความกดดันของความมุ่งมั่นต่อสงครามยูเครน “ในขณะนี้ ในอีกไม่กี่สัปดาห์และหลายเดือนข้างหน้า” Blinken อธิบายว่า “บางประเทศจะเรียกร้องให้มีการหยุดยิง และโดยผิวเผินแล้ว นั่นฟังดูมีเหตุผลน่าดึงดูดด้วยซ้ำ แต่ท้ายที่สุดแล้วใครบ้างที่ไม่ต้องการให้ฝ่ายที่ทำสงครามวางอาวุธลง? ใครไม่ต้องการให้หยุดการฆ่า? แต่การหยุดยิงที่เพียงแต่ทำให้สถานการณ์ปัจจุบันหยุดนิ่งและทำให้ปูตินรวมอำนาจควบคุมเหนือดินแดนที่เขายึดไว้ได้ จากนั้นจึงหยุดพัก ดินอาวุธใหม่ และโจมตีอีกครั้ง นั่นไม่ใช่สันติภาพที่ยุติธรรมและยั่งยืนแต่เป็นเพียงความสงบสุขจอมปลอมที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อตบตา โดยจะส่งผลให้การครอบครองที่ดินของรัสเซียถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นการให้รางวัลแก่ผู้รุกรานและลงโทษเหยื่อ” ตรงกันข้ามอย่างมากกับมุมมองที่แสดงไว้ในบทความก่อนหน้านี้จาก *Salon* ซึ่งคนอื่น ๆ กำลังมองหาจุดจบของสงครามที่ไร้เหตุผลนี้อย่างแข็งขัน

ความไม่เท่าเทียม

- การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ความร้อน ความแห้งแล้ง น้ำท่วม ความตาย และการทำลายล้างส่งผลกระทบต่อคนยากจนในตอนใต้ของโลกมากกว่าผู้คนทางเหนือในประเทศที่พัฒนาแล้ว การหยุดชะงักจากสงคราม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และวิกฤตอื่น ๆ ส่งผลกระทบต่อราคาอาหาร เชื้อเพลิง และปุ๋ย เป็นอีกครั้งที่คนยากจนในตอนใต้ของโลกรู้สึกถึงผลกระทบอย่างลึกซึ้ง ราวกับจะบอกว่าคนจนจำนวนมากยังไม่พอ ตอนนี้พวกเขาต้องแบกรับภาระเพิ่มเติมเหล่านี้โดยไม่เห็นทางบรรเทา ทั้งจากธรรมชาติที่ถูกทำลายโดยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากประเทศอุตสาหกรรมในช่วง 2 ศตวรรษที่ผ่านมา หรือจากประเทศทางเหนือที่พัฒนาแล้วในรูปของกองทุนเพื่อบรรเทาผู้ประสบภัยจากสภาพอากาศที่สัญญาไว้ซึ่งยังไม่ปรากฏผล

- การสังหาร Floyd George ในมินนิโซตา และ Nahel Merzouk วัยรุ่นที่ปราศจากอาวุธในปารีส เป็นเพียงเครื่องแสดงของประเด็นปัญหาการเหยียดเชื้อชาติ การแสวงหา การกีดกัน ความยากจน และการว่างงานของคนผิวสีในตะวันตกที่ฝังลึก ตัวอย่างของการแสวงหาของชาวตะวันตกคือการรายงานข่าวตลอด 24 ชั่วโมงทุกวันของมหาเศรษฐี 5 คนที่เสียชีวิตในเรือดำน้ำ ในขณะที่เรือที่บรรทุกเกินพิกัดจนเป็นอันตรายซึ่งบรรทุกผู้อพยพผิวสีกว่า 750 คน รวมถึงเด็กมากกว่า 100 คนในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนได้แล่นออกจากน่านน้ำของกรีซ และจมลงอย่างแท้จริงในไม่กี่นาทีต่อมา มีผู้เสียชีวิตหลายร้อยคน และการเสียชีวิตของพวกเขาได้รับความสนใจจากสื่อเพียงน้อยนิด บทความนี้เขียนโดย [Andrea Mazzarino](#) เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม โดยได้ Google เพื่อค้นหาและพบผลการค้นหา 483,000 รายการใน 1 วินาทีสำหรับคำว่า “เรืออพยพ” แต่ผลการค้นหาคำว่า “เรือดำน้ำไททัน” กลับมีการค้นหา 79.3 ล้านครั้งในเวลาน้อยกว่าครึ่งวินาที ทุกชีวิตมีความสำคัญ แต่บางชีวิตก็สำคัญกว่าชีวิตอื่น
- บทความเรื่อง ‘ไม่ เราไม่ใช่ทุกคนที่ต้องโทษความยากจน’ ระบุว่า “เป็นเวลาหลายศตวรรษแล้วที่ระบบทุนนิยมของสหรัฐปล่อยให้คนส่วนน้อยได้กำไรในขณะที่ปล่อยให้คนอีกนับล้านต้องสิ้นเนื้อประดาตัว Desmond ต้องการเชื่อมโยงและสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความยากจนที่มีอยู่ทั่วไปทุกหนทุกแห่งและทุกวิถีทางที่เงินอุดหนุนได้จ่ายให้กับผู้มีฐานะดี ตามคำบอกเล่าของ Desmond รัฐบาลหรือบริษัทข้ามชาติที่ผูกขาดได้ผลิตความยากจนและผลิตความยากจนซ้ำแล้วซ้ำเล่า แต่กลับเป็นหนี้จากการแลกเปลี่ยนมากมาย ตั้งแต่สินค้าราคาถูกในชีวิตประจำวันที่ซื้อโดยไม่สนใจแรงงานผู้ผลิตไปจนถึงการลดหย่อนภาษีสำหรับเจ้าของบ้าน โดยเฉพาะ สิ่งที่ยืดเหนี่ยวความยากจนอย่างแท้จริงคือการแลกเปลี่ยนระหว่างผู้ที่มีเงินและผู้ที่ไม่มียัง”

การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

- ฤดูร้อนของปี 2566 อาจเรียกได้ว่าเป็น “ฤดูร้อนแห่งชีวิตของเรา” ซึ่งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่รุนแรงได้นำมาซึ่งความแห้งแล้ง ตามมาด้วยความร้อนจัด ไฟไหม้ หมอกควัน ความตาย และการทำลายล้าง จากนั้นดูเหมือนท้องฟ้าจะเปิดออก ฝน พายุ น้ำท่วม ความตาย และความพินาศที่ตามมา สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่เหตุการณ์ที่แยกจากกัน แต่ประเทศถูกบังคับให้เผชิญกับเหตุการณ์เหล่านี้ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้คนนับล้าน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไม่ใช่เรื่องในเทพนิยายหรือฝันร้ายอีกต่อไป หากแต่มันมีอยู่จริง อยู่ที่นี่ และเกิดขึ้นในขณะนี้
- น่าตกใจที่ บทความนี้จากรอยเตอร์ ลงวันที่ 10 กรกฎาคม ยืนยันว่ากองทัพทั่วโลกได้รับการยกเว้น (!?!?) จากการเปิดเผยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก บทความระบุว่า “ในขณะที่อุณหภูมิสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ นักวิทยาศาสตร์และกลุ่มสิ่งแวดล้อมกำลังเพิ่มแรงกดดันให้สหประชาชาติบังคับให้กองทัพเปิดเผยการปล่อยมลพิษทั้งหมดและยุติการยกเว้นที่มีมาอย่างยาวนานซึ่งทำให้มลพิษทางสภาพอากาศบางส่วนไม่อยู่ในรายงาน ในบรรดาผู้บริหารโลกเชื้อเพลิงรายใหญ่ที่สุดของโลก กองทัพคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก ตามการประมาณการในปี 2565 โดยผู้เชี่ยวชาญระดับนานาชาติ”
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจทำให้อัตราเงินเพื่อเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ต่อปีในทศวรรษหน้า โดยราคาอาหารเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี เนื่องจากพืชผลต้องเผชิญกับ “ความร้อน” อย่างแท้จริง

- Kelly Shue จาก Yale School พบว่าบริษัท “สีน้ำตาล” (บริษัทที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม) โดยเฉลี่ยมีการปล่อยมลพิษ 261 เท่าของบริษัท “สีเขียว” (บริษัทที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม) โดยเฉลี่ย
- จีนจะมีกำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนคิดเป็นร้อยละ 55 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกในปี 2566 และปี 2567!
- ความร้อนจัดในอินเดียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 30 เท่าจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เผาผลาญพื้นที่ในแคนาดาถึง 10 - 15 เท่าภายในสิ้นเดือนพฤษภาคม 2566 มากกว่าค่าเฉลี่ยต่อปีในรอบ 10 ปี

กฎเกณฑ์ต่าง ๆ

- ข้อมูลจาก FT ในบทความชื่อ “จีนเรียกร้องให้ประเทศกำลังพัฒนาต่อต้านการเก็บภาษีจากการขนส่งที่ ‘ไม่เหมาะสม’” ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2566 ระบุว่า ‘จีนได้เรียกร้องให้ประเทศยากจนต่างๆต่อต้านการเก็บภาษีจากการขนส่งสินค้าทางทะเลและมีเป้าหมายที่เข้มงวดมากขึ้นในการลดการปล่อยคาร์บอน หนึ่งในอุตสาหกรรมที่ก่อมลพิษมากที่สุดในโลก โดยพิจารณาประเทศร่ำรวยที่กำหนดเป้าหมายที่ “ไม่เหมาะสม” โดยมีต้นทุนทางการเงินที่ “สำคัญ” แต่บทความนี้และบทความอื่น ๆ ในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน กลับมุ่งเน้นต่ออุตสาหกรรมปศุสัตว์ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในขณะที่การขนส่งทางทะเลซึ่งทำการขนส่งสินค้าร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกมีส่วนเพียงร้อยละ 2.1 ถึงร้อยละ 2.3 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด ตามข้อมูลของ Clarksons ดังนั้น เป็นไปได้หรือไม่ว่า FT กล่าวผลลัพธ์อันไม่พึงประสงค์จากการขาดพลังงานอุตสาหกรรมดังกล่าวนี้ เช่นเดียวกับนักการเมืองที่นิ่งเฉย เมื่อพูดถึงการลดคาร์บอนในอุตสาหกรรมปศุสัตว์ และไม่มีการพูดถึงอย่างแน่นอนใน FT เกี่ยวกับการลดปริมาณคาร์บอนของกองทัพของโลกนี้ที่มีส่วนรับผิดชอบร้อยละ 5.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด
- ด้วยความทะเยอทะยานที่ถูกต้อง IMO ยังคงทำให้องค์กรมีความเกี่ยวข้องมากขึ้น นำเสียดายที่คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) ไม่ได้ไปไกลพอที่จะตอบสนองความคาดหวัง ณ ที่ประชุมของ IMO ในลอนดอนเมื่อต้นเดือนกรกฎาคม การประชุมดังกล่าวเป็นการประชุมที่สำคัญและเป็นการประชุมที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างเป็นทางการเพื่อให้แน่ใจว่าอุตสาหกรรมได้รับคำแนะนำด้านกฎระเบียบที่จำเป็นในเส้นทางอันนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ การประชุม MEPC สมัยประชุมที่ 80 บรรลุเป้าหมายบางอย่าง แต่เป้าหมายหลักของภาคีคาร์บอนคือปัญหาใหญ่ที่ถูกละเลยไป

คำแนะนำแรกของบริษัทฯ คือให้ IMO กำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593 และในขณะที่บรรลุเป้าหมายนี้ MEPC ควรกำหนดภาคีคาร์บอนที่ 100 เหยียสหรัฐต่อตันของการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 และเพิ่มเป็น 200 เหยียสหรัฐ ภายในวันที่ 1 มกราคม 2573 หากดำเนินการเช่นนี้ ค่าใช้จ่ายของน้ำมันเชื้อเพลิงทุกตันที่ถูกเผาไหม้จะเพิ่มขึ้น 320 เหยียสหรัฐ จากวันที่ 1 มกราคม 2567 เพิ่มขึ้นเป็น 640 เหยียสหรัฐต่อตันภายในวันที่ 1 มกราคม 2573 ในทางกลับกันการประชุม MEPC สมัยประชุมที่ 80 ได้เตะถ่วงเป้าหมายดังกล่าวนี้ให้ยืดเยื้อไปจนถึงปี 2568 สำหรับการตัดสินใจและการดำเนินการที่เริ่มในปี 2570 ซึ่งจะช่วยให้ IMO บรรลุ 7 สิ่งต่อไปนี้ล่าช้า

1. ทรัพยากรรายปี (มูลค่า 90,000 - 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จาก IMO ซึ่งมีให้เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนสำหรับการขนส่งทางทะเล
2. ไม่ห้ามประเทศอื่น ๆ จากการเก็บภาษีที่คล้ายกันเมื่อเรือเข้าเทียบท่า
3. ไม่มีกฎและข้อบังคับที่ชัดเจนจาก IMO แต่ประเทศอื่น ๆ จะกำหนดกฎเกณฑ์และข้อบังคับที่แตกต่างกันเกี่ยวกับภาษีคาร์บอนแทน
4. IMO ไม่สามารถดำเนินการและ/หรือสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาในเชื้อเพลิงทางเลือก เครื่องยนต์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับท่าเรือสำหรับการเติมน้ำมัน การเริ่มต้นที่เร็วที่สุดถูกเลื่อนไปเป็นปี 2570
5. ไม่สามารถอุดหนุนเชื้อเพลิงสำรองสำหรับเรือสีเขียวซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม “กลุ่มแรกในน้ำ” ระหว่างปัจจุบันจนถึงปี 2570
6. ไม่สามารถช่วยเหลือประเทศหมู่เกาะจากผลกระทบที่เลวร้ายที่สุดของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
7. ไม่มีความชัดเจนสำหรับเรือถึงจำนวนเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (ZEVs) ที่เรือต้องต่อขึ้นใหม่ในแต่ละปีเพื่อให้การขนส่งทางทะเลปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593

คำแนะนำที่สองของบริษัทฯ คือให้ IMO มีมาตรการขั้นต่ำในการยุติการส่งมอบเรือลำใหม่ซึ่งเผาไหม้เชื้อเพลิงจากเรือภายในหรือหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2573 โดยดูตัวอย่างจากอุตสาหกรรมยานยนต์ เมื่อได้รับกำหนดเส้นตายที่ไม่สามารถผลิตหรือส่งมอบรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลได้ รถยนต์ไฟฟ้าจำนวนมากก็ออกจากสายการผลิตในทุกประเทศผู้ผลิตยานยนต์อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม MEPC ไม่แน่ชัดจะนำเรื่องการยุติการส่งมอบเรือดังกล่าวขึ้นมาอภิปราย ไม่ว่าในตอนนี้หรือในอนาคต สิ่งนี้จะขัดขวาง IMO จากการบรรลุ 5 สิ่งต่อไปนี้

1. ไม่มีความชัดเจนสำหรับเรือ สำหรับเจ้าของเรือ สำหรับผู้เช่าเรือ และสำหรับผู้บริโภคลายทาง โดยไม่มีกำหนดเวลาใด ๆ
2. ในการส่งมอบเรือ ZEVs ตามจำนวนที่ต้องการ กำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นที่จำเป็นสำหรับเรือภายในวันที่กำหนดจะไม่เกิดขึ้น
3. เจ้าของเรือจะไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593
4. ผู้เช่าเหมาลำไม่จำเป็นต้องผูกสัญญาระยะยาวกับเจ้าของที่เรือได้มีคำสั่งต่อเรือ ZEVs ลำใหม่
5. ผู้ใช้สินค้าปลายทางจะไม่สามารถคำนึงถึงต้นทุนของบริการขนส่งที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

คำแนะนำที่สามของบริษัทฯ คือให้ IMO กำหนดเส้นตายสำหรับเรืออายุ 20 ปีขึ้นไปควรถูกปลดระวางภายในวันที่ 1 มกราคม 2578 หากแต่ IMO ไม่แน่ชัดจะหยิบยกประเด็นดังกล่าวมาอภิปรายในการประชุม MEPC สมัยประชุมที่ 80 หรือในอนาคต สิ่งนี้จะขัดขวาง IMO จากการบรรลุ 9 สิ่งต่อไปนี้

1. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทันทีจากเรือเก่าที่เผาไหม้เชื้อเพลิงที่สร้างขึ้นในอดีต
2. ลดอุปทานเรือและบังคับให้ผู้ให้บริการเริ่มจ่ายค่าบริการมากขึ้น และลด/ลบส่วนต่างของต้นทุนระหว่างเรือที่ใช้เชื้อเพลิงกับเรือ ZEVs

3. เจ้าของเรือจะไม่สามารถหาเงินได้มากพอที่จะสั่งต่อเรือ ZEVs ที่มีราคาแพงกว่ามากซึ่งจะทำให้เรามีก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ ดร. มาร์ติน สตีปฟอร์ด นักเศรษฐศาสตร์ด้านการเดินเรือที่มีชื่อเสียงกล่าวว่า การแทนที่เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงด้วยเรือ ZEVs จะมีราคาระหว่าง 1 ล้านล้านถึง 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเมื่อทุกอย่างเป็นไปได้ด้วยดี หรือ 2 ล้านเหรียญสหรัฐถึง 3 ล้านเหรียญสหรัฐเมื่อทุกอย่างดำเนินไปได้ไม่ดี การลงทุนมหาศาลนี้จะได้รับการสนับสนุนอย่างไร??
4. กฎระเบียบของ IMO สำหรับการทำงานที่ปลอดภัยของเรือเชื้อเพลิงทางเลือกจะล่าช้าออกไป
5. กฎระเบียบของลูกเรือและการฝึกอบรมสำหรับการจัดการเชื้อเพลิงสำรอง ZEV ดังกล่าวจะล่าช้าออกไป
6. ท่าเรือสำหรับเติมน้ำมันสำหรับเชื้อเพลิง ZEV จะไม่ถูกสร้างขึ้นพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดสำหรับเชื้อเพลิงสำรอง ZEV
7. กฎบัตรสำหรับเรือ ZEVs สำหรับสัญญาระยะยาวจะไม่สามารถใช้ได้ และห่วงโซ่โลจิสติกส์จะไม่สามารถกำหนดต้นทุนและผลตอบแทนเมื่อใช้เรือ ZEVs
8. เจ้าของสินค้าจะไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้าของคอนเทนเนอร์ “สีเขียว”
9. เจ้าของสินค้าจะไม่เรียกเก็บเงินจากผู้บริโภคปลายทางสำหรับบริการ “สีเขียว” และนำเสียดายที่ห่วงโซ่โลจิสติกส์จะไม่เตรียมพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงนี้

คำแนะนำทั้งสามนี้ หากได้รับการปฏิบัติตามโดย IMO จะช่วยเร่งการเปลี่ยนไปใช้เรือ “สีเขียว” ภายในปี 2593 ตอนนี้เราไม่แน่ใจว่าเราจะไปถึงการขนส่งทางทะเล “สีเขียว” ภายในเส้นตายปี 2593 หรือไม่

- บทความนี้จาก [Bloomberg](#) ที่สนับสนุนการใช้พลังงานนิวเคลียร์บนเรือ ระบุว่า 'แนวโน้มนองอุตสาหกรรมเดินเรือในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเป็นหนึ่งในการรวมตัวของผู้นำระดับโลกประเทศไม่ถนัดในจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ได้หวัน และยุโรป เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์แล่นไปตามเส้นทางเดินเรือระหว่างท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด ในขณะที่เรือซึ่งเผาไหม้เชื้อเพลิงทางเลือกเป็นอุปทานของท่าเรือขนาดเล็ก จะมีความคล้ายคลึงกับโครงสร้างที่อุตสาหกรรมกำลังพัฒนาอยู่แล้วอย่างใกล้ชิด หากเราต้องการให้การค้าทางทะเลไปถึงจุดที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ นิวเคลียร์อาจเป็นวิธีเดียวที่จะบรรลุเป้าหมายได้'

เราคิดว่าข้อเสนอข้างต้น โดย David Fickling เป็นความคิดที่ปรารถนาดีที่สุด ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1. พลังงานนิวเคลียร์ไม่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมีพลังงานหนาแน่นมาก ถ้าหาก และนี่เป็นเรื่องใหญ่ หากสามารถติดตั้งได้อย่างปลอดภัย ก็จะสามารถช่วยอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ได้เร็วกว่าการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกอื่น ๆ ต้นทุนเงินทุนแรกเริ่มจำนวนมากและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่งผลให้การติดตั้งและ/หรือการบำรุงรักษามีราคาแพงเกินไป
2. เราไม่สามารถโน้มน้าวใจประชาชนหรือ 'คนรักโลก' ให้กลับมาเปิดใช้พลังงานนิวเคลียร์อีกครั้งในสถานที่ที่มีวิกฤตพลังงานอย่างเร่งด่วน เช่น เยอรมนี ลองจินตนาการถึงการพยายามนำมันมาใช้ในทะเลซึ่งการเข้าถึง 'อาหารทะเล' ของทุกคนจะเป็นเดิมพัน ดังที่เห็นได้จากปฏิกิริยาของเกาหลีใต้และจีนต่อการปล่อยน้ำกัมมันตภาพรังสีที่ผ่านการบำบัดแล้วในมหาสมุทรแปซิฟิกจากโรงงานฟูกูชิมะ

3. จากนั้นต้องเผชิญกับเหล่า NIMBY (ไม่ใช่ในสวนหลังบ้านของฉัน) ที่จะต้องต่อสู้ด้วย ประเทศต่าง ๆ จะอนุญาตให้เรื่อดังกล่าวอยู่ในน่านน้ำของตนหรือไม่? แล้วการละเมิดลิขสิทธิ์และ/หรือผู้ก่อการร้ายที่ครอบครองเรือลำนี้ล่ะ? ความรับผิดชอบในกรณีเกิดอุบัติเหตุจะเป็นของใคร? เจ้าของ? โอเปอเรเตอร์? ผู้ผลิตเครื่องปฏิกรณ์? หรือรัฐเจ้าของธง? เรือเหล่านี้จะถูกกำจัดและทิ้งอย่างไร? และประเทศใดจะอนุญาตให้เรื่อดังกล่าวถูกปลดระวางในสนามหลังบ้านของพวกเขา?
 4. Molten Salt Reactors (MSR) ที่ได้รับการขนานนามว่าเป็นผู้กอบกู้ ยังไม่ได้รับการพิสูจน์แนวคิดแบบในการดำเนินการ โดยเครื่องปฏิกรณ์ต้นแบบจะพร้อมใช้ภายในปี 2573 และจะติดตั้งบนเรือได้เร็วที่สุดภายในปี 2578 ทุกอย่างเป็นไปได้ด้วยดี ปัญหาคือ MSR จะมีราคาสูงกว่าเรือ!
 5. เครื่องปฏิกรณ์แบบ โมดูลาร์ขนาดเล็ก (SMR) เป็นอีกหนึ่งโซลูชันนิวเคลียร์ที่สามารถใช้บนเรือโดยมีความเสี่ยงทั้งหมด อีกครั้ง ค่าใช้จ่ายจะเป็นปัญหาและการจัดการจะเป็นเรื่องน่าปวดหัวมากขึ้น ด้วยกฎและข้อบังคับทั้งหมดที่เรามีในปัจจุบันสำหรับเจ้าหน้าที่และลูกเรือของเรา และการรับรองจากเจ้าหน้าที่ เรายังคงประสบอุบัติเหตุและเรือจม ปัญหาเหล่านี้จะเผชิญหน้ากับเหล่า NIMBY ได้อย่างไรเมื่อเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์จมลง ณ ท่าเรือในน่านน้ำของพวกเขา
 6. การทำให้กองเรือขนส่งทั่วโลกมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ด้วยพลังงานนิวเคลียร์บนเรือจะใช้เวลานานกว่ามาก มีราคาแพงกว่า ต้องมีกฎระเบียบที่ละเอียดมาก ต้องมีการฝึกอบรมและใบรับรองในระดับที่เกลาสิทธิธรรมคาอาจผ่านไม่ได้ และปัญหาอื่น ๆ อีกมากมาย
 7. อุปกรณ์การแพทย์ที่ใช้ปริมาณรังสีน้อยมาก ซึ่งผลิตโดยบริษัทด้านวิศวกรรมที่มีความสามารถสูง ยังใช้ระยะเวลายาวนานมากจนแทบจะเป็นไปไม่ได้เลยในการนำเข้าอุปกรณ์ของพวกเขาในประเทศต่าง ๆ แต่เรามี Bloomberg ซึ่งผลักดันพลังงานนิวเคลียร์บนเรือเพื่อใช้เป็นวิธีแก้ปัญหา
 8. ขยะนิวเคลียร์ซึ่งปัจจุบันบรรจุอยู่ในเรือจำนวนน้อยมาก พบว่าเป็นเรื่องยากมากที่จะได้รับความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสำหรับกองเรือพาณิชย์มากกว่า 100,000 ลำที่ขับเคลื่อนโดย MSRs หรือ SMRs จะเป็นเท่าใด และผู้จัดการการจัดจำหน่ายที่กล้าหาญที่จะประกันความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ที่ไหน?
 9. กล่าวได้ถูกต้องว่าเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์มีความสำคัญหากเราต้องการพลังงาน “สีเขียว” ที่เพียงพอเพื่อผลิตแอมโมเนียสีเขียว ซึ่งเป็นทางเลือกที่แย่น้อยที่สุดในการทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์
- ในบทความนี้ที่หักล้างพลังงานนิวเคลียร์ในฐานะผู้กอบกู้ Joshua Frank เขียนว่า ในการสัมภาษณ์เมื่อเร็ว ๆ นี้กับ [ABC News](#) บิล เกตส์ไม่สามารถพูดตรงไปตรงมาไปกว่านี้แล้วว่าทำไมเขาถึงยอมรับเทคโนโลยีของเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แบบโมดูลาร์ขนาดเล็กหรือ SMRs “พลังงานนิวเคลียร์ ถ้าเราทำถูกต้อง จะช่วยเราแก้ปัญหาเป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศ” เขากล่าว เมื่อมันเกิดขึ้น เขายังลงทุนมหาศาลในบริษัทสตาร์ทอัพด้านพลังงานนิวเคลียร์ “ขั้นสูง” ที่ชื่อว่า TerraPower ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองเบลล์วิว รัฐวอชิงตัน ซึ่งหวังว่าจะสร้างเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ขนาดเล็กขนาด 345 เมกะวัตต์ในชนบท Kemmerer รัฐไวโอมิง อุตสาหกรรมนิวเคลียร์คือธนาคารในการฟื้นฟูและวางเดิมพันบน SMRs เช่นที่เสนอโดยบริษัท [NuScale Power Corporation](#) ซึ่งตั้งอยู่ในพอร์ตแลนด์รัฐโอเรกอนซึ่งมีการออกแบบ SMR ขนาด 60 เมกะวัตต์ ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับดูแลนิวเคลียร์ ([Nuclear Regulatory Commission](#):

NRC ในปี 2565 แม้ว่าฟิสิกส์พื้นฐานจะเหมือนกันกับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ทั้งหมด แต่ SMRs นั้นสร้างได้ง่ายกว่าและปลอดภัยกว่าในการดำเนินงานโรงไฟฟ้านิวเคลียร์รุ่นก่อน ๆ หรือมากกว่านั้นก็เป็นข้ออ้างของผู้ที่ต้องการทำอะไรจากโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เหล่านี้ หรือผู้ที่กำลังมองหาทำอะไรจากสิ่งเหล่านั้น

- จากข้อมูลของ BIMCO “เรียกว่า 15,000 ลำจะสามารถรีไซเคิลได้ในทศวรรษหน้า ซึ่งมากกว่าสองเท่าของปริมาณการรีไซเคิลในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นศักยภาพที่ดีสำหรับเศรษฐกิจหมุนเวียน แต่ต้องทำให้ถูกวิธี อนุสัญญาฮ่องกงจะอนุญาตให้มีการรีไซเคิลเรือได้อย่างปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เราต้องการให้เจ้าของเรือเลือกอยู่ปลดระวางเรือที่ได้มาตรฐานทั่วโลก เราต้องการให้อนุสัญญาฮ่องกงมีผลบังคับใช้ในขณะนี้” [วิดีโอจาก BIMCO](#) ได้รวบรวมข้อมูลไว้ทั้งหมด ข่าวดีก็คือ ในที่สุดอนุสัญญาฮ่องกงก็มีผลบังคับใช้แล้ว

ข่าวความไม่เท่าเทียม

ความมั่งคั่งของ คาร์ล ไอคาห์น ลดลงร้อยละ 41 เป็น 14,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้เขาตกจากบุคคลที่ร่ำรวยที่สุดอันดับที่ 58 ของโลกมาอยู่อันดับที่ 119 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 พฤษภาคม 2566)

ค่าจ้างมาตรฐานสำหรับซีอีโอระดับสูงของสหรัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 ในปี 2565 สูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 22.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากผลตอบแทนจากหุ้นขนาดใหญ่ช่วยให้พวกเขาอยู่เหนืออัตราเงินเฟ้อ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 พฤษภาคม 2566)

ค่าตอบแทนของซีอีโอสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในดัชนี S&P 500 Energy Sector Index มีมูลค่าประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นอย่างมากจากประมาณการก่อนหน้านี้ที่ 187 ล้านดอลลาร์สหรัฐ พวกเขาจัดการเรื่องนี้อย่างไร? คำตอบคือ พวกเขาเชื่อมโยงผลงานของพวกเขาเข้ากับผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นทั้งหมด ซึ่งแน่นอนว่าเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทพลังงานอื่น ๆ ซึ่งล้วนได้รับผลกระทบในเวลาเดียวกัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 มิถุนายน 2566)

เขาเกิดมา มีรูจมูกเพียงข้างเดียว และมีรูม่านตารูปวงกลมในตาขวาซึ่งปิดด้วยฝาที่ผิดปกติ และในวัยเด็กของเขาต้องเข้ารับการผ่าตัดหลายสิบครั้งเพื่อแก้ไขความพิการแต่กำเนิด ซึ่งแม่ของเขาซึ่งเป็นคนงานในโรงงาน DuPont ในเวสต์เวอร์จิเนีย เขารอดชีวิตมาได้ อย่างยากลำบากในตอนแรก กลุ่มนักวิจัยแห่งมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย ซานฟรานซิสโก ได้ทำการวิเคราะห์โดยละเอียดจากเอกสารลับก่อนหน้านี้จำนวนหลายร้อยหน้าจาก DuPont และ 3M ซึ่งระบุถึงความพยายามของบริษัทต่าง ๆ ในการปกปิดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มของ “สารเคมีอมตะ” ที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งรู้จักกันทั่วไปโดยใช้ตัวย่อ PFAS (อ่านว่า พี-ฟาส) การสัมผัสสารเคมีอมตะสามารถเพิ่มความเสี่ยงของโรคมะเร็งและปัญหาสุขภาพอื่น ๆ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 27 มิถุนายน 2566)

ผู้คน 1 ใน 7 คนในสหราชอาณาจักรประสบความอดอยากเมื่อปีที่แล้วสาเหตุเนื่องมาจากการที่พวกเขาไม่มีเงินเพียงพอ ตามรายงานที่เผยแพร่โดยองค์กรการกุศลธนาคารอาหาร Trussell Trust (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 มิถุนายน 2566)

บริษัท Apple สร้างประวัติศาสตร์ Wall Street โดยเป็นบริษัทแรกที่มีมูลค่าตลาดมากกว่า 3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสัญญาณล่าสุดของการครอบงำของเทคโนโลยีขนาดใหญ่ที่ดูเหมือนผ่านพ้นไม่ได้ในตลาดตราสารทุน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 มิถุนายน 2566)

บุคคลที่ร่ำรวยที่สุดในโลก 500 คนได้เพิ่มความมั่งคั่งให้กับตนเอง 852,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 สมาชิกแต่ละคนของ Bloomberg Billionaires Index ซึ่งรวมถึงคนดังอย่าง Mark Zuckerberg และ Elon Musk ทำรายได้เฉลี่ย 14 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อวันในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ตามข้อมูลของ Bloomberg เป็นครั้งที่ดีที่สุดในรอบหลายปีสำหรับมหาเศรษฐีตั้งแต่ครึ่งหลังของปี 2563 เมื่อเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวจากภาวะถดถอยของโควิด-19 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 กรกฎาคม 2566)

บริษัท Blackstone จ่ายเงินให้กับซีอีโอของบริษัท Stephen Schwarzman เป็นจำนวน 253 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 ทำให้เขาเป็นผู้บริหารที่ได้รับค่าตอบแทนสูงสุด ซีอีโอเก่าคนมีแพ็คเกจการจ่ายเงินมากกว่า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่มี Tim Cook ซีอีโอของ Apple ซึ่งมีรายได้ต่ำสุดเพียง 99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซีอีโอจำนวนน้อยลงได้รับแพ็คเกจชดเชยแบบบัมเปอร์ เนื่องจากบริษัทต่าง ๆ ตัดค่าตอบแทนส่วนได้ส่วนเสียสำหรับผู้บริหารระดับสูงออกไป (ข้อมูลจาก WSJ วันที่ 4 กรกฎาคม 2566)

ข่าวเศรษฐกิจ

ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินสามในสี่คนกล่าวว่ารายได้ของบริษัทของพวกเขาจะอยู่ภายใต้คำแนะนำที่พวกเขาให้นักลงทุน แต่การวิเคราะห์ใหม่แสดงให้เห็นว่าไม่เป็นเช่นนั้น คำแนะนำของบริษัทต่าง ๆ นั้นไม่ถูกต้องถึงร้อยละ 70 เมื่อพิจารณาถึงคำแนะนำสำหรับช่วงเวลาสำหรับตัวเลขสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 พฤษภาคม 2566)

บริษัทต่าง ๆ ในยุโรปกำลังสำรวจสถานที่ เช่น สัญญา และเปิดตัวโครงการต่าง ๆ มองหาที่ตั้งหลักสำหรับงานบูรณะในอนาคต ในยูเครนที่อาจมีมูลค่าหลายแสนดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 พฤษภาคม 2566)

จีนกำลังดำเนินการใหม่เพื่อสนับสนุนตลาดอสังหาริมทรัพย์ หลังจากนโยบายที่มีอยู่ไม่สามารถรักษาการฟื้นตัวของภาคส่วนที่ซบเซาได้ หน่วยงานกำกับดูแลกำลังพิจารณาลดการชำระเงินสดในย่านที่ไม่ใช่ย่านหลักของเมืองใหญ่ ลดค่าคอมมิชชั่นของตัวแทนในการทำธุรกรรม และผ่อนปรนข้อจำกัดเพิ่มเติมสำหรับการซื้อที่อยู่อาศัย ข่าวของมาตรการที่อาจเกิดขึ้นได้กระตุ้นความหวังว่าจีนจะเปิดตัวมาตรการกระตุ้นนโยบายเพื่อประคองการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่สะดุด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 มิถุนายน 2566)

กล่าวกันว่าทางการจีนได้ขอให้ธนาคารที่ใหญ่ที่สุดของประเทศลดอัตราดอกเบี้ยเงินฝากอย่างน้อยเป็นครั้งที่สองในรอบหนึ่งปี ซึ่งเป็นความพยายามที่เพิ่มขึ้นในการกระตุ้นเศรษฐกิจที่มีปัญหา จีนได้ออกมาตรการดังกล่าวหลายชุดเพื่อจัดการกับผลที่ตามมาจากการปราบปรามอุตสาหกรรมและการปิดเมืองจากโควิด-19 ที่ยืดเยื้อ รัฐบาลกำลังพยายามที่จะเพิ่มการปล่อยสินเชื่อหลังจากข้อมูลล่าสุดแสดงให้เห็นการชะลอตัวของการฟื้นตัว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 มิถุนายน 2566)

การส่งออกของจีนร่วงลงร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในเดือนพฤษภาคม ซึ่งมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ที่ลดลงร้อยละ 0.4 และลดลงมากที่สุดนับตั้งแต่เดือนมกราคม การนำเข้าหดตัวร้อยละ 4.5 ช้ำกว่าที่คาดว่าจะเป็นร้อยละ 8.0 และลดลงร้อยละ 7.9 ในเดือนเมษายน ตัวเลขดังกล่าวเพิ่มเข้าไปในรายการตัวชี้วัดที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งบ่งชี้ว่าการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศหลังโควิด-19 กำลังสูญเสียไปอย่างรวดเร็ว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 มิถุนายน 2566)

เส้นอัตราผลตอบแทนกลับหัวคือสัญญาณร้องขอความช่วยเหลืออย่างไม่จำเป็น มันกลับหัวกลับหางมาเป็นเวลานานเกือบหนึ่งปีเต็ม จนหุ้นเริ่มชินกับสัญญาณเตือนนี้ หุ้นได้รับแรงหนุนอย่างไม่ต้องสงสัยจากการชะลอตัวของมาตรการรัดเข็มขัดครั้งใหญ่ของธนาคารกลางสหรัฐ และการคาดการณ์ว่าอีกไม่นานธนาคารกลางสหรัฐจะหยุดหรืออาจพลิกกลับ หากพันธบัตรนั้นถูกต้องที่จะเกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอย เวลาที่มีแนวโน้มมากที่สุดที่พันธบัตรจะหยุดเคลื่อนไหวคือในช่วงเวลาที่เฟดหยุดขึ้นอัตราดอกเบี้ย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 มิถุนายน 2566)

ข้อมูลจาก Eurostat แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปอยู่ในภาวะถดถอยทางเทคนิคในช่วงสามเดือนแรกของปี 2566 หลังจากการปรับลดการเติบโตทั้งในไตรมาสสี่ของปี 2565 และไตรมาสแรกของปี 2566 GDP ของยูโรโซนลดลงร้อยละ 0.1 ในไตรมาสแรกเมื่อเทียบกับไตรมาสสี่ของปี 2565 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 มิถุนายน 2566)

ธนาคารกลางสหรัฐคงอัตราดอกเบี้ยหลักไว้ตามเดิมในวันพุธ หลังจากปรับขึ้น 10 ครั้งติดต่อกันเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อที่สูง แต่ที่น่าประหลาดใจคือ เฟดส่งสัญญาณว่าอาจจะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 2 ครั้งในปีนี โดยเริ่มอย่างรวดเร็วที่สุดในเดือนหน้า (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 14 มิถุนายน 2566)

“มุมมองที่เป็นเอกฉันท์ยังคงแสดงให้เห็นว่าจะเกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยในไม่ช้า” สตีเฟน สแตนลีย์ หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของสหรัฐฯ ที่ Santander US Capital Markets กล่าวในการแสดงความคิดเห็น “แต่ข้อมูลทางเศรษฐกิจกำลังบอกเล่าเรื่องราวที่แตกต่างออกไป” เรื่องดังกล่าวอยู่ในรายงานล่าสุดเกี่ยวกับยอดค้าปลีก การใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อ และตลาดการจ้างงาน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 มิถุนายน 2566)

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนจะเพิ่มขึ้นในปี 2566 เป็นครั้งแรกในรอบ 3 ปี เนื่องจากโรงงานเหล็กใช้แร่มากขึ้นและเศษเหล็กน้อยลงเนื่องจากเศษเหล็กมีราคาแพงขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 กรกฎาคม 2566)

เดือนมิถุนายนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ ตามมาด้วยต้นเดือนกรกฎาคม ซึ่งขณะนี้รวม 10 วันที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ คลื่นความร้อนกำลังทำให้สหรัฐฯ หายใจไม่ออก พื้นที่ส่วนใหญ่ของยุโรป และบางส่วนของเอเชีย ในขณะที่ปรากฏการณ์เอลนีโญทวีความรุนแรงขึ้นในมหาสมุทรแปซิฟิก และน้ำแอนตาร์กติกนอกรัฐฟลอริดา มีอุณหภูมิสูงถึง 32.2 องศาเซลเซียสเป็นประวัติการณ์ ก็เพียงพอแล้วที่จะทำให้ปี 2566 อยู่บนเส้นทางที่มีแนวโน้มว่าจะกลายเป็นปีที่อบอุ่นที่สุดนับตั้งแต่เริ่มเก็บสถิติในปี 2343 โลกอุ่นขึ้นแล้ว 1.2 องศาเซลเซียสนับจากยุคก่อนอุตสาหกรรม เนื่องจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศเพิ่มมากขึ้น สิ่งนี้ส่งผลให้เกิดแนวโน้มที่ชัดเจน โดย 22 ปีจาก 23 ปีที่ผ่านมาที่ร้อนที่สุดตามข้อมูลของ NOAA เอลนีโญเป็นเพียงเหตุการณ์รุนแรงอีกประเภทหนึ่งที่ทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงไม่กี่ทศวรรษที่ผ่านมาเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ตั้งแต่ปี 2493 เป็นต้นมา เอลนีโญรุนแรงกว่าครั้งใด ๆ ในช่วงปี 1943 ถึงปี 2493 ตามรายงานของ IPCC ในปี 2564 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 กรกฎาคม 2566)

คลื่นความร้อนสูงถึงจุดสูงสุดทางตะวันตกของสหรัฐฯ เมื่อวันอาทิตย์ โดยอุณหภูมิสูงถึง 53 องศาเซลเซียสในทะเลทรายแคลิฟอร์เนีย ขณะที่น้ำท่วมฉับพลันยังคงคุกคามภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 5 ราย เกือบ 1 ใน 4 ของ

ประชากรสหรัฐฯ ตกอยู่ภายใต้คำแนะนำเรื่องสภาพอากาศร้อนจัด สื่อของรัฐรายงานว่ามีเมืองห่างไกลแห่งหนึ่งทางตะวันตกเฉียงเหนือที่แห้งแล้งของจีนต้องทนกับอุณหภูมิที่สูงกว่า 52 องศาเซลเซียส สร้างสถิติใหม่ให้กับประเทศที่เผชิญกับสภาพอากาศติดลบ 50 องศาเซลเซียสเมื่อ 6 เดือนที่แล้ว ในขณะที่เดียวกัน อิตาลีได้ออกประกาศเตือนภัยสภาพอากาศร้อนระดับสีแดงสำหรับ 16 เมือง โดยเตือนว่าอุณหภูมิจะพุ่งสูงเป็นประวัติการณ์ทั่วภาคใต้ของยุโรปในอีกไม่กี่วันข้างหน้า สเปน อิตาลี และกรีซ ประสบกับอุณหภูมิที่ร้อนจัดเป็นเวลาหลายวัน สร้างความเสียหายต่อการเกษตร และทำให้นักท่องเที่ยวต้องรีบหาร่มเงา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 กรกฎาคม 2566)

เศรษฐกิจของจีนเติบโตอย่างอ่อนแอในไตรมาสสอง เนื่องจากอุปสงค์ลดลงทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพิ่มแรงกดดันต่อผู้กำหนดนโยบายในการกระตุ้นเศรษฐกิจมากขึ้นเพื่อกระตุ้นกิจกรรม GDP เติบโตเพียงร้อยละ 0.8 ในเดือนเมษายนถึงเดือนมิถุนายน จากไตรมาสก่อนหน้า เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.2 ในไตรมาสแรก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 กรกฎาคม 2566)

บริษัท Evergrande จากประเทศจีนขาดทุนรวมกันมากกว่า 81,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทนักพัฒนาที่เป็นหนี้มากที่สุดในโลกได้เปิดเผยผลลัพธ์ที่ล่าช้ามานานเพื่อเชิญชวนให้มีการกลับมาซื้อขายหุ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 กรกฎาคม 2566)

ข่าวภาคอุปทาน

ในครึ่งแรกของปี 2566 มีการเพิ่มขึ้นของอุปทานทั้งหมด 5.27 ล้านเคเวทตัน ในกองเรือขนาดแสนดีไซส์และกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากปีก่อนหน้าในแง่เคเวทตันจากปริมาณ 4.53 ล้านเคเวทตัน ในครึ่งหลังของปี 2565 คาดว่าการปลดระวางเรือจะเพิ่มขึ้นในปี 2566 เป็น 1.09 ล้านเคเวทตัน ในครึ่งแรกของปี 2566 มีการรีไซเคิลทั้งหมด 0.72 ล้านเคเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 518 จากปีก่อนหน้าจาก 0.12 ล้านเคเวทตัน ในครึ่งแรกของปี 2565 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระหว่าง 20,000 - 64,999 เคเวทตัน คาดว่าจะดำเนินต่อไปที่เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 และจากนั้นเพิ่มขึ้นอีกครั้งที่ประมาณร้อยละ 3 ในปี 2567 กองเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2565 กิจกรรมการส่งต่อเรือใหม่ได้ชะลอตัวลงตลอดปี 2565 หลังจากที่ค่อนข้างแข็งแกร่งในปี 2564 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายยังคงอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ โดยอยู่ที่ร้อยละ 8.4 ในแง่เคเวทตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 12 กรกฎาคม 2566)

เมื่อเราตรวจสอบคำสั่งต่อเรือใหม่ในเดือนมกราคม เราเคยคาดการณ์ว่าอัตราการส่งมอบเรือใหม่จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 81 ของคำสั่งต่อเรือใหม่ที่มีเพียงเล็กน้อยจะถูกส่งมอบ เนื่องจากการยกเลิกคำสั่งต่อเรือและอัตราการส่งมอบล่าช้าตามปกติ ในขณะที่ตลาดถดถอยลง ดูเหมือนว่าจะมีการยกเลิกคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวนมากขึ้นพร้อมกับอัตราการส่งมอบล่าช้าที่เพิ่มขึ้นในปี 2567 ดังนั้นเราจึงคาดการณ์ว่าจะมีการส่งมอบเรือใหม่ประมาณร้อยละ 75 ของคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ระบุจะส่งมอบในปีนี้ อัตราส่วนการส่งมอบเรือใหม่ในอดีตมีแนวโน้มที่จะเชื่อมโยงกับสถานะตลาดสินค้าทะเลโดยในปี 2562 ที่ร้อยละ 75 ในปี 2563 ที่ร้อยละ 76 ตามด้วยร้อยละ 85 ในปี 2564 ที่แข็งแกร่ง และร้อยละ 79 ในปีก่อนหน้า จากการคาดการณ์ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ที่ 37.6 ล้านเคเวทตันเมื่อช่วงต้นปี ตอนนี้เราคาดว่าจะมีปริมาณการส่งมอบเรือใหม่เพียง 28 ล้านเคเวทตัน เพื่อส่งมอบในปีนี้ โดยมีการลดลงมากที่สุดในปี

กลุ่มเรือที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่สูงสุดอันดับได้แก่ กลุ่มเรือขนาดปานาแมกซ์ / คามซาร์แมกซ์ และกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (ข้อมูลจาก Howe Robinson วันที่ 21 กรกฎาคม 2566)

ข่าวสงครามรัสเซีย-ยูเครน

สงครามในยูเครนส่งผลให้วิกฤตสภาพภูมิอากาศทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น รายงานฉบับใหม่คำนวณว่า 12 เดือนแรกของสงครามจะส่งผลให้เกิดก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นสุทธิ 120 ล้านตัน เทียบเท่ากับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรายปีของประเทศต่าง ๆ เช่น เบลเยียม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 6 มิถุนายน 2566)

ยูเครนที่บอบช้ำจากสงครามกำลังหาเงินถึง 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อเป็นเงินทุนสำหรับระยะเริ่มต้นของ “แผนกรีนมาร์แชล” เพื่อสร้างเศรษฐกิจใหม่ เจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาลยูเครนกล่าวกับรอยเตอร์ก่อนการประชุมสุดยอดในสัปดาห์นี้ ซึ่งมียูเครนและอังกฤษเป็นเจ้าภาพร่วมกัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 20 มิถุนายน 2566)

บริษัทน้ำมันและก๊าซได้เพิ่มความเข้มข้นในการตามล่าหาเงินฝากใหม่ในระยะยาวตามความต้องการ ขณะที่พวกเขานำผลกำไรบางส่วนจากราคาเชื้อเพลิงฟอสซิลที่พุ่งสูงขึ้นจากสงครามยูเครนกลับมาลงทุนใหม่ อ้างอิงจากข้อมูลและผู้บริหารอุตสาหกรรม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 กรกฎาคม 2566)

ข่าวด้านกฎเกณฑ์

การประมาณการล่าสุดจาก Clarksons ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเล (คำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยคำนวณจาก “Tank-to-Wake”) คิดเป็นปริมาณร้อยละ 2.1 และ 822 ล้านตันของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลกในปี 2566 (น้อยกว่าร้อยละ 2 หากพิจารณาจากก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด) ซึ่งลดลงเล็กน้อยจากปี 2565 (ร้อยละ 2.3 และ 845 ล้านตัน) อันเป็นผลมาจากความเร็วในการแล่นเรือที่ลดลง (กองเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์มีความเร็วในการแล่นเรือที่ช้าที่สุดในสถิติในไตรมาสแรก) เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทนี้ การขนส่งโดยรวมก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณร้อยละ 21 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของโลก (การผลิตไฟฟ้ามีส่วนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากที่สุดที่ร้อยละ 39) โดยการขนส่งสินค้าทางถนนคิดเป็นร้อยละ 6.5 การขนส่งผู้โดยสารทางถนนคิดเป็นร้อยละ 9.7 การขนส่งทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 2.0 และการขนส่งทางรถไฟคิดเป็นร้อยละ 0.2 ในช่วงปี 2552 ถึงปี 2562 ข้อมูลจาก IEA แสดงให้เห็นว่าทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและการขนส่งทางถนน มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 โดยมีปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น (ประมาณ 1 พันล้านคันถึง 1.6 พันล้านคัน) เมื่อเทียบกับประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นและการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ในระยะแรก ข้อมูลการปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางอากาศแสดงให้เห็นถึงการเติบโตที่มากขึ้น (ไม่น่าแปลกใจที่จำนวนผู้โดยสารต่อปีเพิ่มขึ้นจากประมาณ 2.5 พันล้านรายเป็นประมาณ 4.6 พันล้านราย และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 25) ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากรถไฟมีเสถียรภาพและหดตัวในแง่ส่วนแบ่งโดยรวม ค่าประมาณสำหรับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าทางทะเลแบ่งซึ่งว่าการปล่อย

คาร์บอนไดออกไซด์ได้ลดลงประมาณร้อยละ 14 ในช่วงเวลาเดียวกัน (โดยมีการลดลงทั่วโลกจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 2.1) สาเหตุหลักมาจากการตอบสนองจากความเร็วในการแล่นเรือที่ลดลงเพื่อลดปริมาณอุปทานในช่วงปี 2553 (เรือเดินทะเลน้ำลึกลดความเร็วในการแล่นเรือลงประมาณร้อยละ 15 ระหว่างปี 2552 ถึงปี 2562) โดยมีสัดส่วนสนับสนุนที่น้อยกว่าจากเรือที่มีประสิทธิภาพมากกว่า (ในปี 2552 กองเรือ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” แทบไม่มีเลย ในปี 2562 มีปริมาณอยู่ที่ร้อยละ 18 และในปีหน้าคาดว่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 32) และเรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงทางเลือก (ร้อยละ 3 ของกองเรือในปี 2562 และร้อยละ 5 ในปัจจุบัน) แนวโน้มการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงของการขนส่งสินค้าทางทะเลพัฒนาขึ้นในขณะที่มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 40 (8,000 ล้านตันเทียบกับ 12,000 ล้านตัน) ประสิทธิภาพการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงอยู่ในระดับที่ดี การขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น 3 เท่าและการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกเพิ่มขึ้นมากกว่า 10 เท่า มาตรการลดคาร์บอนที่แนะนำคือการผสมผสานของปัจจัยต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งรวมถึงการความเร็วในการแล่นเรือที่ลดลง การติดตั้ง ESTs ให้เหมาะสม การต่ออายุกองเรือ ประสิทธิภาพของเส้นทาง การเติบโตทางการค้าที่ช้าลง และบทบาทที่มากขึ้นสำหรับเชื้อเพลิงทางเลือก (ตัวเลือกสุดท้ายซึ่งไม่แน่นอน) ความคืบหน้าโดยรวมซึ่งสะท้อนถึงความท้าทายเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่อาจมีทางเดินที่ขรุขระอยู่ข้างหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 26 พฤษภาคม 2566)

หาก IMO ซึ่งเป็นหน่วยงานของสหประชาชาติที่ควบคุมการเดินเรือ เก็บภาษีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก็จะสนับสนุนให้เรือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้เร็วขึ้น จากนั้น องค์กรสามารถส่งเงินที่ระดมได้ บางทีอาจถึง 100,000 ล้านดอลลาร์ต่อปี ไปยังประเทศยากจนเพื่อช่วยพวกเขารับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ถึงเวลาแล้วที่จะผลักดันการจัดเก็บภาษีคาร์บอนทั่วโลก แม้ว่าสิ่งนี้จะทำให้ต้นทุนการซื้อขายสินค้าทั่วโลกสูงขึ้น แต่บริษัท Maersk ประเมินว่าการเพิ่มขึ้นดังกล่าวนั้นจะเป็นเพียงการเพิ่มขึ้นของราคารองเท้าผ้าใบเพียงไม่กี่เซ็นต์เท่านั้น การขนส่งทางทะเลปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณ 1 พันล้านตันในแต่ละปี ดังนั้น การเก็บภาษี 100 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งจะทำให้เชื้อเพลิงสกปรกมีราคาแพงพอ ๆ กับเชื้อเพลิงสะอาด จะเพิ่มเงินได้ถึง 100,000 ล้านดอลลาร์ต่อปี ประเทศรายได้ให้คำมั่นสัญญาต่าง ๆ นานา เพื่อช่วยให้ประเทศยากจนมีต้นทุนในการเปลี่ยนผ่านไปสู่เศรษฐกิจที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ แต่จนถึงขณะนี้ยังประสบปัญหาในการหาเงินให้เพียงพอสำหรับการทำงาน เงินกองทุนต่อปีซึ่งสูงถึง 100,000 ล้านดอลลาร์ จากการขนส่งจะเป็นหนึ่งในแหล่งเงินทุนใหม่ขนาดใหญ่ที่ใช้งานได้จริง ไม่ใช่แห่งคณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมของ IMO คาดว่าจะนำเสนอกลยุทธ์ที่มีความทะเยอทะยานมากขึ้นในการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเดือนกรกฎาคม IMO สามารถตกลงที่จะเก็บภาษีคาร์บอนซึ่งจะมีผลตั้งแต่ปี 2568 นายสมิทธิ์จากมหาวิทยาลัย UCL ซึ่งเป็นผู้สังเกตการณ์อย่างใกล้ชิดของการเจรจา IMO กล่าวว่า การเก็บภาษีคาร์บอนไม่น่าเป็นไปได้เพราะยังไม่มีฉันทามติที่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม เขาเชื่อว่าคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมอาจกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมในภายหลังสำหรับการเริ่มเก็บภาษีคาร์บอน ผู้สังเกตการณ์คนอื่น ๆ คิดว่าสามารถตกลงตามข้อเสนอของสหภาพยุโรปสำหรับวันที่เริ่มต้นเก็บภาษีคาร์บอนได้ในปี 2570 ได้ โดยปกติ IMO จะเคลื่อนไหวช้าเพราะมติด่าง ๆ จะเปรียบเทียบข้อตกลงระหว่างรัฐบาลที่เป็นสมาชิก แต่ไม่จำเป็นต้องตัดสินใจโดยใช้คะแนนเสียงข้างมาก นอกจากนี้ยังสามารถบังคับใช้เจตจำนง หากประเทศใดปฏิเสธที่จะใช้ภาษีที่ตกลงไว้ อุตสาหกรรมการขนส่งระหว่างประเทศจะไม่สามารถดำเนินการจากท่าเรือของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม IMO แสดงให้เห็นว่าสามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศถือเป็นเหตุฉุกเฉินเช่นกัน ยิ่ง IMO ออกตัวเร็วเท่าไรก็ยิ่งดีเท่านั้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 12 มิถุนายน 2566)

จำเป็นต้องมีสัญญาถึงอุปสงค์หรือการรวบรวมอุปสงค์เพื่อแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลพร้อมที่จะให้คำมั่นในการใช้เชื้อเพลิงแห่งอนาคตในปริมาณที่เพียงพอสำหรับเป็นพลังงานเชื้อเพลิงในการจัดส่งอุปทานเหล่านั้น แต่อุปทานจำเป็นต้องมีอย่างต่อเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงทางเลือก อุปทานที่เพียงพอจะดึงดูดตลาดลงมาสู่ระดับที่ภาคอุปทานจะสามารถจัดการกับปัญหาการเปลี่ยนเชื้อเพลิงได้ สายการบินเรือ ท่าเรือ และรัฐบาลสามารถช่วยได้ กฎระเบียบก็เป็นสัญญาของอุปสงค์เช่นกัน มีโอกาสที่จะรวมอุปสงค์ระหว่างภาคพลังงานและภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกองหรือไม่? หากเป็นเช่นนั้นจะสามารถจัดปริมาณอุปทานที่เหมาะสมได้ Elisabeth Munck ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการด้านห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกของ Ikea กล่าวว่า สิ่งสำคัญคือการพัฒนาความยั่งยืน ไม่ควรเพิ่มภาระให้แก่ลูกค้า Ikea ยินดีที่จะร่วมมือและแบ่งปันการลงทุนที่จำเป็นในขั้นต้น เราไม่ต้องการจ่ายเงินส่วนต่างตลอดไป แต่เราทุกคนรู้ว่าเราต้องทำการเปลี่ยนแปลงนี้ และมีการลงทุนเบื้องต้นที่ต้องทำ ผู้ค้าปลีกขนาดใหญ่มีกำลังซื้อเพื่อผลักดันการเปลี่ยนแปลงในห่วงโซ่อุปทานของตน เรามีเป้าหมาย และเรารู้ว่าเราไม่สามารถไปถึงเป้าหมายเหล่านี้ได้หากเราไม่ร่วมมือกันและมีผู้ให้บริการของเราเข้าร่วม เราต้องการทำงานร่วมกับผู้ที่แบ่งปันการเดินทางนี้กับเรา (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 14 มิถุนายน 2566)

ผู้อำนวยการโครงการขนส่งและสิ่งแวดล้อม Faig Abbasov กล่าวว่า เป็นการยากที่จะนึกถึงองค์กรระหว่างประเทศที่ไร้ประโยชน์มากกว่า IMO ยกเว้นองค์กรฟุตบอลระหว่างประเทศ FIFA “การพูดคุยเรื่องสภาพอากาศในสัปดาห์นี้ชวนให้นึกถึงการจัดเก้าอี้ผ้าใบใหม่บนเรือที่กำลังจม” เขากล่าว “IMO มีโอกาสที่จะกำหนดทิศทางที่ชัดเจนเพื่อไปสู่เป้าหมายอุณหภูมิ 1.5 องศาเซลเซียส แต่สิ่งที่ได้มาคือความประนีประนอมแบบสิ้นหวัง” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 7 กรกฎาคม 2566)

ข่าวการขนส่งทางทะเล

ส่วนต่างระหว่างราคาเรือเก่าอายุ 5 ปีต่อราคาเรือต่อใหม่ของเรือขนาดเดียวกันคือตัวบ่งชี้ตลาดการเดินเรือแบบดั้งเดิม ตามอายุการใช้งาน 25 ปี เรืออายุ 5 ปีที่คิดค่าเสื่อมราคาบนพื้นฐานที่เท่ากัน (ถึงศูนย์) จะมีมูลค่าประมาณร้อยละ 80 ของราคาเรือต่อใหม่ (หรือมากกว่านั้นเล็กน้อยโดยเมื่อมูลค่าเศษเหล็กไว้บ้าง สมมติฐานอายุการใช้งานที่สั้นลงหรือยาวขึ้นก็อาจส่งผลกระทบต่อ) อย่างไรก็ตาม หากนักลงทุนรู้สึกกังวลว่าตลาดแข็งแกร่งพอ หรือระยะเวลารอคอยสำหรับเรือต่อใหม่ดูยาวนานเกินไป พวกเขาอาจเต็มใจจ่ายเบี้ยประกันภัยเพื่อรับมอบเรือมือสองที่สามารถใช้ดำเนินการได้เลยในทันที (สถานการณ์กลับกันอาจเสนอส่วนลด) ในภาคส่วนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ส่วนต่างราคาสำหรับเรือขนาดแคปไซส์อยู่ที่ร้อยละ 88 (สูงสุดตั้งแต่ปี 2554) ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองฟื้นตัวขึ้นจากการเริ่มต้นปีที่อ่อนแอ และมีอุปสงค์อย่างมากสำหรับสินทรัพย์ทางน้ำ โดยราคาเรือขนาดแคปไซส์อายุ 5 ปีเพิ่มขึ้นในปีนี้เป็น 54.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2553) โดยได้แรงหนุนจากความเชื่อมั่นของตลาดที่แข็งแกร่งและปริมาณอุปทานที่จำกัด เพื่อนำสิ่งนี้เข้าสู่บริบท นอกเหนือจากในช่วงที่ตลาดการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์เฟื่องฟู ค่าเฉลี่ยของราคาส่วนต่างของเรืออายุ 5 ปี (สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์) อยู่ที่จุดสูงสุดในรอบ 13 ปี แม้ว่าราคาเรือต่อใหม่จะค่อนข้างคงที่ก็ตาม อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนสภาพคล่องต่ำกว่าระดับสูงสุดก่อนหน้านี้ในช่วงที่ตลาดแข็งแกร่งมาก และความสนใจอย่างเฉียบพลันในเรือมือสองปีที่แล้วราคาส่วนต่างของเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์อยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ ราคาส่วนต่างของเรือขนาดแคปไซส์สูงถึงร้อยละ 110 ในปี 2553 และร้อยละ 160 ในช่วงก่อน

เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน ในขณะที่ราคาส่วนต่างของเรือขนาดอัลฟราแมกซ์อยู่ที่ร้อยละ 110 ในช่วงปลายปี 2548 ราคาส่วนต่างในวันนี้สะท้อนถึงความเชื่อมั่นเชิงบวกในปัจจุบันในภาคการขนส่งทางทะเลในเรือหลากหลายกลุ่ม (แม้ว่าในระยะอันใกล้นี้แนวโน้มของเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์จะค่อนข้างอ่อนแอ) ตัวบ่งชี้ตลาดแบบคลาสสิกเหล่านี้ยังคงคุ้มค่าที่จะตรวจสอบ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 5 พฤษภาคม 2566)

ปี 2566 ได้เริ่มต้นขึ้นอย่างแข็งแกร่ง ด้วยการผ่อนคลายข้อจำกัดของโควิดในจีนตั้งแต่เดือนธันวาคม โดยให้การสนับสนุนสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการนำเข้า ควบคู่ไปกับปัจจัยขับเคลื่อนอื่น ๆ การนำเข้าสินค้าแห้งเทกองเป็นกุญแจสำคัญ โดยปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 จากปีก่อนหน้าในไตรมาสแรก และคิดเป็นปริมาณ 60 ล้านตันของการเติบโตทั้งหมด โดยรวมการส่งออกในหน่วยตันก็เริ่มต้นอย่างแข็งแกร่ง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากปีก่อนหน้าในไตรมาสแรก การเริ่มต้นปี 2566 เป็นไปอย่างแข็งแกร่งสำหรับการค้าทางทะเลของจีน โดยเฉพาะการนำเข้า อุปสรรคบางอย่างยังคงอยู่และการเติบโตอาจจะลดลงในอนาคต แต่การคาดการณ์การเติบโตทั้งปีของเรา (ประมาณร้อยละ 4 สำหรับการนำเข้าและประมาณร้อยละ 2 สำหรับการส่งออก) ซึ่งไปที่การฟื้นตัวที่ดี เมื่อพิจารณาจากบทบาทของจีนในฐานะตลาดที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่ง นี่เป็นแนวโน้มเชิงบวกที่น่ายินดี (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 12 พฤษภาคม 2566)

บริษัท Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ของเกาหลีใต้ทำสถิติขาดทุนเพิ่มขึ้นเป็นไตรมาสที่ 10 และรายงานผลขาดทุนสุทธิ 90 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสแรกของปี 2566 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 15 พฤษภาคม 2566)

ในอีกสิบปีข้างหน้า กล่าวคือ ระหว่างปี 2566 ถึง 2575 เรือมากกว่า 15,000 ลำที่มีขนาดระวางรวมกันมากกว่า 600 ล้านเดทเวทตันจะต้องถูกรีไซเคิล ซึ่งคิดเป็นปริมาณมากกว่าสองเท่าของปริมาณที่รีไซเคิลในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก BIMCO วันที่ 16 พฤษภาคม 2566)

อินเดียเป็นหัวใจสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทางการค้าของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองกลุ่มย่อยตั้งแต่ปี 2563 รวมถึงการส่งออกข้าวสาลีอย่างฉับพลันหลังสงครามในยูเครน ศักยภาพของฝนมรสุมที่ลดอุปสงค์ของเหล็กภายในประเทศ มีการคาดการณ์ว่าการส่งออกเหล็กของอินเดียจะเพิ่มขึ้นในระยะเวลาอันใกล้นี้ แน่ใจว่าหลังจากเป็นผู้นำเข้าเหล็กสุทธิ ปริมาณการส่งออกคิดตัวขึ้นในเดือนเมษายนเป็น 0.9 ล้านตัน การบริโภคเหล็กของอินเดียจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ในปีนี้จนถึงเดือนมีนาคม 2567 เนื่องจากการใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการต่อเนื่องของการขยายตัวของสังคมเมือง สำหรับปี 2567 / ปี 2568 (เดือนเมษายนถึงเดือนมีนาคม) ISA คาดการณ์การเติบโตที่ร้อยละ 6.3 Braemar คาดว่าไตรมาสแรกที่แข็งแกร่งสำหรับการส่งออกแร่เหล็ก (ส่วนใหญ่ไปยังประเทศจีน) ที่ 11.7 ล้านตันจะตามมาด้วยไตรมาสสองที่แข็งแกร่งเกือบเท่า ๆ กันซึ่งคิดเป็นปริมาณประมาณ 11 ล้านตัน ในฐานะซัพพลายเออร์น้ำตาลชั้นนำของโลก ความพร้อมในการส่งออกยังกำหนดกระแสการค้าของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ด้วยความกลัวว่าจะขาดแคลนผลผลิตจากปรากฏการณ์เอลนีโญ อินเดียจึงจำกัดการส่งออกน้ำตาลจนถึงต้นปี 2567 บราซิลในฐานะผู้ส่งออกน้ำตาลรายใหญ่ที่สุดในโลกจะมั่นคงขึ้นจากการนำเข้าน้ำตาลในแอฟริกาตะวันตกที่ต้องพึ่งพาราคาเป็นต้น USDA คาดการณ์การส่งออกของบราซิลในปี 2566 / ปี 2567 (เดือนเมษายนถึงเดือนมีนาคม) ที่ 32.4 ล้านตันเพิ่มขึ้น 4.2 ล้านตันจากปีก่อนหน้า การส่งออกบางส่วนที่ปริมาณ 3.4 ล้านตัน ได้รับการยืนยันแล้วในเดือนเมษายน / เดือนพฤษภาคม บราซิลคิดเป็นสัดส่วนส่วน

ใหญ่ของการคาดการณ์การเติบโตของการส่งออกทั่วโลกของ USDA ในปี 2566 / ปี 2567 (ข้อมูลจาก Braemar วันที่ 13 มิถุนายน 2566)

เมื่อพิจารณาจากสถิติการค้าอย่างเป็นทางการและข้อมูลจาก International Grains Council (IGC) ปริมาณการส่งออกของผู้ส่งออกข้าวโพด ถั่วเหลือง และข้าวสาลีรายใหญ่ของโลกมีแนวโน้มเติบโตร้อยละ 5.7 ต่อไปในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 (ข้อมูลจาก Braemar วันที่ 15 มิถุนายน 2566)

การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้าในครึ่งแรกของปี 2566 เป็น 170 ล้านตันตามกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยและการหยุดชะงักของสภาพอากาศที่ลดลงเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว ในขณะที่เดียวกัน การส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียมีปริมาณรวม 440 ล้านตันในครึ่งแรกของปีโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นที่ South Flank ในออสเตรเลียตะวันตก แม้ว่าการส่งออกถ่านหินจะลดลงร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า ท่ามกลางฝนตกหนักและการบำรุงรักษาทางรถไฟ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 7 กรกฎาคม 2566)

การค้าถ่านหินเติบโตอย่างรวดเร็วและตอนนี้ก็กลับไปสู่ระดับก่อนเกิดโควิดอย่างสมบูรณ์แล้ว ในครึ่งแรกของปี 2566 การขนส่งถ่านหินในทะเลทั้งหมดเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 11.9 จากปีก่อนหน้าเป็น 637.1 ล้านตัน ซึ่งอยู่เหนือระดับ 569.5 ล้านตันในครึ่งแรกของปี 2565 ระดับ 560.5 ล้านตันในครึ่งแรกของปี 2564 ระดับ 560.3 ล้านตันในครึ่งแรกของปี 2563 และต่ำกว่าระดับ 637.9 ล้านตันในครึ่งแรกของปี 2562 เพียงเล็กน้อย (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 11 กรกฎาคม 2566)

อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาถ้ำสำหรับเรือขนาดแซนด์ไซด์และเรือขนาดซูปราแมกซ์พุ่งสูงขึ้นตลอดปี 2564 และเป็นบวกอย่างมากในครึ่งแรกของปี 2565 ก่อนที่จะอ่อนตัวลงตั้งแต่ไตรมาสสามของปี 2565 ในครึ่งแรกของปี 2566 ดัชนี Baltic Supramax TC เทียบเท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 10,543 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 61 จากปีก่อนหน้า ในขณะที่ Baltic Handysize TC เทียบเท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 8,724 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 60.9 จากปีก่อนหน้า ราคามาตรฐานของเรือต่อใหม่ในเดือนมิถุนายน 2566 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ประมาณ 35.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแซนด์ไซด์อยู่ที่ 30.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคาเรือมือสองอายุ 5 ปีในเดือนมิถุนายน 2566 สำหรับเรือซูปราแมกซ์ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน อยู่ที่ประมาณ 26.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแซนด์ไซด์ขนาดระวาง 38,000 เดทเวทตันอยู่ที่ประมาณ 25.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 12 กรกฎาคม 2566)

การนำเข้าถ่านหินของเวียดนามเพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบสามปีในครึ่งแรกของปี 2566 เนื่องจากคลื่นความร้อนที่ยาวนานส่งผลให้การใช้เครื่องปรับอากาศพุ่งสูงขึ้น คลื่นความร้อนทำให้เครือข่ายไฟฟ้าที่ตั้งตัวอยู่แล้วเนื่องการต้องแข่งขันกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของการใช้ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจกรรมการผลิตขยายจากจีนเพื่อกระจายห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกดึงตัวขึ้นไปอีก ถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 38 ของการผลิตไฟฟ้าของเวียดนามในปี 2565 แต่ส่วนแบ่งของถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าผสมเพิ่มขึ้นเป็นมากกว่าร้อยละ 50 ในเดือนมีนาคม เนื่องจากบริษัทไฟฟ้าเพิ่มผลผลิตจากการผลิตไฟฟ้าถ่านหิน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 13 กรกฎาคม 2566)

แนวโน้มที่แข็งแกร่งของการค้าทางทะเลทั่วโลกในครึ่งปีแรกยังสะท้อนถึงการฟื้นตัวของปริมาณสินค้าแห่งเทกองที่สำคัญ ซึ่งอุปสงค์ของจีน (ซึ่งลดลงในปีที่แล้ว) ได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด แม้ว่าปัจจัยอื่น ๆ (เช่น ความแออัดของท่าเรือที่ลดลง) ยังคงกดดันตลาดสินค้าแห่งเทกอง การค้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 จากปีก่อนหน้าในครึ่งแรกของปี ในขณะที่การค้าธัญพืชเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 จากการส่งออกของยูเครนที่กลับมาส่งออกอีกครั้งและพืชผลในบราซิลที่เพิ่มขึ้น การค้าถ่านหินเพิ่มขึ้นอย่างมั่นคงที่ร้อยละ 8.4 จากปีก่อนหน้าในครึ่งปีแรกเนื่องจากการหยุดชะงักของอุปทานได้ผ่อนคลายลง (เช่น การห้ามส่งออกของอินโดนีเซียในวันที่ 22 มกราคม และเหตุการณ์น้ำท่วมในออสเตรเลีย) และอุปสงค์ของจีนกลับฟื้นตัวขึ้น (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 14 กรกฎาคม 2566)

อินเดียสั่งระงับการส่งออกข้าวรายการใหญ่ที่สุดประเทศ การลดการส่งออกข้าวลงครึ่งหนึ่งของอินเดียซึ่งเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก ทำให้เกิดความกังวลว่าตลาดอาหารทั่วโลกจะมีอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 กรกฎาคม 2566)

อัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการเดินทางจากเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นในช่วง 3 สัปดาห์ที่ผ่านมา โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากอุปสงค์ตามฤดูกาลที่ดีขึ้นและความสามารถในการขนส่งสินค้าของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ลดลง เส้นทางการขนส่งจากเอเชียไปยังชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 27.3 ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม เป็น 1,539 เหยี่ยวสหรัฐต่อตู้สินค้าที่มีขนาดสี่สิบฟุตในวันจันทร์ ขณะที่ราคาการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มุ่งหน้าจากเอเชียไปยังชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เป็น 2,609 เหยี่ยวสหรัฐต่อตู้สินค้าที่มีขนาดสี่สิบฟุต (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 24 กรกฎาคม 2566)

การค้าถ่านหินทางทะเลคาดว่าจะสูงถึง 1.335 พันล้านตันในปี 2566 ซึ่งสูงกว่าระดับปี 2562 ถึง 24 ล้านตัน ตามรายงานของ IEA จีน อินเดีย สหรัฐอเมริกา รัสเซีย และอินโดนีเซียเป็นผู้บริโภคถ่านหินรายใหญ่ที่สุดห้าราย อุปสงค์ถ่านหินของจีนในครึ่งหลังของปี 2566 จะชะลอตัวลงเล็กน้อยจากการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 จากปีก่อนหน้าที่เห็นในครึ่งแรกของปี อุปสงค์ของอินเดียคาดว่าจะสูงกว่าปี 2565 ร้อยละ 5 ที่ 1.2 พันล้านตัน ในปี 2567 อุปสงค์ของถ่านหินจะยังคงทรงตัว แต่จะอยู่ในระดับสูงอย่างไม่เคยพบจนกระทั่งปี 2565 รายงานระบุ อุปสงค์ถ่านหินสร้างสถิติใหม่ในปี 2565 โดยได้แรงหนุนจากราคาก๊าซที่สูง พลังงานนิวเคลียร์ที่ลดลง และการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ จีนและอินเดียใช้ถ่านหินในปริมาณเป็นสองเท่าของปริมาณการใช้ถ่านหินในส่วนอื่น ๆ ของโลกรวมกัน (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 27 กรกฎาคม 2566)

ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ในไตรมาสแรกของปี 2566 บริษัท Exxon บริษัท Chevron บริษัท Shell และบริษัท BP รายงานผลกำไรที่ทำลายสถิติรวมกันที่ 32.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 พฤษภาคม 2566)

จากข้อมูลของ WMO ระบุว่าร้อยละ 58 ของพื้นผิวมหาสมุทรเคยประสบกับคลื่นความร้อนในทะเลอย่างน้อยหนึ่งครั้งในปี 2565 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 พฤษภาคม 2566)

ในสัปดาห์นี้ น้ำท่วมหนักและดินถล่มได้คร่าชีวิตผู้คนไปแล้ว 130 รายในวันดา และอีก 6 รายในยูกันดา เนื่องจากภูมิภาคนี้ประสบกับฝนตกหนักและต่อเนื่องตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม ซึ่งผู้เชี่ยวชาญระบุว่าเหตุการณ์สภาพอากาศรุนแรงมีความถี่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 พฤษภาคม 2566)

จากการศึกษาในปี 2565 พบว่า ก๊าซมีเทนปริมาณ 4 ล้านตัน พุ่งออกจากบ่อน้ำมันที่ผลิตได้ต่ำของสหรัฐฯ ในแต่ละปี ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของปริมาณการปล่อยก๊าซมีเทนของประเทศถึง 6 ถึง 12 เท่า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 พฤษภาคม 2566)

เจ้าของบ้าน 2.4 ล้านคนในจีนลงทุนในแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาบ้านในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยหนึ่งในห้าแห่งที่ติดตั้งทั่วโลกในปี 2565 อยู่บนหลังคาบ้านในประเทศจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 พฤษภาคม 2566)

ข้อตกลงที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศร่ำรวยและแอฟริกาใต้ก่อนการประชุมภาคีสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศครั้งที่ 26 (COP26) เพื่อเร่งการยกเลิกการใช้พลังงานถ่านหินมีมูลค่า 8,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยข้อตกลงที่คล้ายกันนี้กำลังเจรจากับประเทศต่าง ๆ รวมทั้งเวียดนามและเซเนกัล (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 พฤษภาคม 2566)

เป้าหมายของกลุ่ม G-7 สำหรับกำลังการผลิตพลังงานแสงอาทิตย์ในประเทศของตนภายในปี 2573 คือ 1,000 กิกะวัตต์ แต่กลุ่ม G-7 ยังคงเปิดกว้างสำหรับการลงทุนในก๊าซใหม่ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 พฤษภาคม 2566)

ข้อมูลดาวเทียมเปิดเผยว่าการรั่วไหลของมีเทนจากแหล่งเชื้อเพลิงฟอสซิลหลักสองแห่งของเติร์กเมนิสถานทำให้โลกร้อนขึ้นในปี 2565 มากกว่าการปล่อยคาร์บอนทั้งหมดของสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 9 พฤษภาคม 2566)

หลังจากการสืบสวนนาน 4 ปี ตำรวจสเปนพบว่าการเจาะบ่อน้ำบาดาลผิดกฎหมายจำนวนกว่า 250 บ่อได้ขโมยน้ำท่ามกลางภาวะขาดแคลน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 พฤษภาคม 2566)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้อุณหภูมิเพิ่มขึ้นและทำให้คลื่นความร้อนรุนแรงขึ้น ซึ่งเป็นการทดสอบขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ในกระบวนการนี้ ภาวะขาดน้ำนั้นพบได้บ่อยในที่มีอุณหภูมิสูง เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดภาวะหัวใจวายและโรคหลอดเลือดสมอง ความร้อนอาจทำให้ปัญหาการหายใจแย่ลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อระดับมลพิษสูงขึ้น ความเครียดจากความร้อนทำให้ผู้คนทำงานได้ยากขึ้น โดยเฉพาะกลางแจ้ง และเพิ่มโอกาสในการบาดเจ็บ เมื่อมีความชื้น ร่างกายมนุษย์จะพยายามระบายความร้อนด้วยการขับเหงื่อ ในสถานที่ซึ่งมีความร้อนสูง ทุกแง่มุมของชีวิตมีความท้าทายมากขึ้น และความไม่เท่าเทียมกันรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในเมือง การใช้พลังงานเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานพลังงานดั้งเดิมและต้นทุนราคาให้สูงขึ้น ความร้อนยังทำให้ภัยแล้งรุนแรงขึ้น เพิ่มความเสี่ยงต่อการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำและพลังงานนิวเคลียร์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 พฤษภาคม 2566)

แม้จะมีประวัติยาวนานถึง 50 ปี แต่เทคโนโลยีการดักจับและกักเก็บคาร์บอนที่เกิดจากกระบวนการเผาไหม้ของโรงไฟฟ้า (Carbon Capture and Storage: CCS) ทั้งหมดที่ติดตั้งทั่วโลกก็ดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ประมาณ 40 ล้านตันในแต่ละปี ซึ่งน้อยกว่าร้อยละ 0.1 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก หากโรงไฟฟ้าทุกแห่งตามแนวท่อส่งพลังงานของ Global CCS Institute ได้ถูกสร้างขึ้น จะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณร้อยละ 0.5 แต่จะประสบความสำเร็จหรือไม่ ทศวรรษที่ผ่านมาโรงไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยี CCS

ได้รับการประกาศให้เป็นข่าวครึกโครมเต็มไปหมด แต่ยังไม่มีการก่อสร้างจริง รวมถึงความล้มเหลวมูลค่าหลายพันล้านเหรียญสหรัฐหลังจากเริ่มสร้าง และญี่ปุ่นต้องการที่จะดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณ 240 ล้านตันต่อปีในช่วงกลางศตวรรษ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 พฤษภาคม 2566)

เป็นครั้งแรกที่อุณหภูมิโลกมีแนวโน้มที่จะทะลุการเพิ่มขึ้น 1.5 องศาเซลเซียสในอีก 5 ปีข้างหน้า WMO กล่าว นี่ไม่ได้หมายความว่าโลกจะผ่านเกณฑ์ภาวะโลกร้อนในระยะยาวที่ 1.5 องศาเซลเซียส เหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรมที่กำหนดไว้ในข้อตกลงปารีสปี 2558 แต่หนึ่งปีที่อุณหภูมิเพิ่มขึ้น 1.5 องศาเซลเซียส อาจทำให้เห็นได้ว่าการข้ามเกณฑ์นั้นจะเป็นอย่างไร เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยทั่วโลก 30 ปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 18 พฤษภาคม 2566)

เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ที่กำลังเดินเครื่องที่โรงไฟฟ้า Vogtle ในรัฐจอร์เจียโดยมีกำลังการผลิต 1.1 กิกะวัตต์ ในขณะที่ร้อยละ 33 ของประชากรโลกจะอยู่ในสภาวะที่ร้อนจัดจนเป็นอันตรายภายในปี 2623 หากโลกยังคงอยู่ในวิถีโคจรแบบปัจจุบัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 พฤษภาคม 2566)

แอฟริกาใต้กำลังยึดอายุการใช้งานของโรงไฟฟ้าถ่านหินที่ใหญ่ที่สุดในขณะที่รัฐบาลแสวงหาความมั่นคงด้านพลังงานท่ามกลางวิกฤตที่ทวีความรุนแรงขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 พฤษภาคม 2566)

IEA กล่าวว่าจะลงทุน 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเทคโนโลยีพลังงานสะอาดที่หลากหลายในปี 2566 เทียบกับประมาณ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการจัดหาเชื้อเพลิงฟอสซิลและการผลิตไฟฟ้า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 พฤษภาคม 2566)

ปัจจุบันพายุไต้ฝุ่น “มาวาร์” (Mawar) เป็นหนึ่งในสามของพายุที่รุนแรงที่สุดที่เคยพัดถล่มมหาสมุทรแปซิฟิกเหนือในเดือนพฤษภาคม และเป็นพายุที่ทรงพลังที่สุดในแง่ของความเร็วลมในปี 2566 จนถึงขณะนี้ ตามที่ Jeff Masters นักอุตุนิยมวิทยาของ Yale Climate Connections กล่าว และยังมีเวลาเหลืออีกหลายปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 พฤษภาคม 2566)

มีการลงทุนในไฮโดรเจน 1,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 ซึ่งเป็นจำนวนเกือบสามเท่าของปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 พฤษภาคม 2566)

สำนักงานอุตุนิยมวิทยาญี่ปุ่นระบุว่า อุณหภูมิเฉลี่ยในญี่ปุ่นในช่วงสามเดือนตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคมสูงที่สุดนับตั้งแต่เริ่มเก็บสถิติในปี 2441 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 มิถุนายน 2566)

“หากปราศจากการลงทุนที่ไม่เคยมีมาก่อนเพื่อสร้างระบบเกษตรกรรมที่ทนทานมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจเพิ่มอัตราเงินเฟ้อทั่วโลกถึง 100 จุดทุกปีระหว่างปัจจุบันจนถึงปี 2578” ธนาคารกลางยุโรปและสถาบัน Potsdam Institute for Climate Impact Research กล่าวในรายงานล่าสุด (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 1 มิถุนายน 2566)

งานวิจัยที่น่าสนใจโดย Kelly Shue จาก Yale School of Management ระบุว่า การระงับเงินทุนจากบริษัทที่ปล่อยมลพิษสูง (หรือ “บริษัทสีน้ำตาล”) และจงใจให้ลดเงินลงทุนลง อาจส่งผลให้บริษัทเหล่านั้นสร้างมลภาวะมากขึ้น Shue และผู้เขียนร่วมกล่าวว่าบริษัทสีน้ำตาลที่อดอยากเนื่องจากได้รับเงินทุนเพียงเล็กน้อย ส่งผลให้บริษัทเหล่านั้นต้องลดวิธีการผลิตที่มีอยู่ลงถึงสองเท่า

เนื่องจากการผลิตแบบเก่าที่มีมลพิษสูงต่อไปคือวิธีที่บริษัทสีน้ำตาลได้รับเงินสดอย่างรวดเร็วเพื่อหลีกเลี่ยงการล้มละลาย” พวกเขา ยังพบว่า “บริษัทสีน้ำตาลโดยเฉลี่ยมีการปล่อยมลพิษมากกว่าบริษัทสีเขียวทั่วไปถึง 261 เท่า” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 1 มิถุนายน 2566)

จีนจะมีสัดส่วนเกือบร้อยละ 55 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นทั่วโลกในปี 2566 และในปี 2567 IEA กล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 มิถุนายน 2566)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้อินเดียมีแนวโน้มร้อนจัดมากขึ้นถึง 30 เท่า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 มิถุนายน 2566)

บางพื้นที่ของเปอร์โตริโกมีดัชนีความร้อนที่ “อันตรายถึงชีวิต” ซึ่งมีอุณหภูมิอยู่ที่ 125 องศาฟาเรนไฮต์ โดยได้แรงหนุนจากการ รวมกันของโดมความร้อน เอลนีโญ และการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Inside Climate Change วันที่ 6 มิถุนายน 2566)

อุณหภูมิโลกในเดือนพฤษภาคมถือว่าร้อนที่สุดเป็นอันดับสองในรอบสามทศวรรษที่ผ่านมา เนื่องจากน้ำแข็งขั้วโลกยังคงละลาย โค เอร์นิกักระบุ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 มิถุนายน 2566)

ไฟป่ายังคงลุกลามในขณะนี้และคาดว่าการเริ่มต้นฤดูไฟป่าที่เลวร้ายที่สุดเท่าที่เคยมีมา ส่งผลให้ผู้คนหลายพันคนต้อง อพยพออกจากบ้าน และส่งหมอกควันปกคลุมทั่วเมืองต่าง ๆ ของสหรัฐฯ ไฟได้ไหม้ป่าไปแล้วประมาณ 3.8 ล้านเฮกตาร์ หรือ ประมาณ 15 เท่าของค่าเฉลี่ย 10 ปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 มิถุนายน 2566)

ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับโดยสารทั่วโลกเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 60 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับตลาดรถยนต์ทั่วโลกที่ทรงตัว ในปี 2565 มากกว่าร้อยละ 40 ของไฟฟ้าทั่วโลกปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ ภาคพลังงานยังคงลดคาร์บอนอย่างต่อเนื่อง และภายในปี 2593 จะมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์มากกว่าร้อยละ 80 มากกว่าสามในสี่ของยานพาหนะทั้งหมดในปี 2593 จะใช้ไฟฟ้า และ พลังงานที่ขับเคลื่อนยานพาหนะเหล่านั้นจะปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มากกว่าร้อยละ 80 จีนมีรถยนต์พลังงานไฟฟ้าสำหรับวิ่งระยะไกล เพียง 6 รุ่นในปี 2561 ปัจจุบันมี 141 รุ่น อเมริกาเหนือมี 8 รุ่นปัจจุบันมี 56 รุ่น ยุโรปเคยมี 6 รุ่นปัจจุบันมี 61 รุ่น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 มิถุนายน 2566)

มีผู้เสียชีวิต 3 รายที่อู่ต่อเรือ Wuhu ในประเทศจีน หลังจากลมแรงพัดเครื่องบินลง ขณะที่พายุสร้างความเสียหายทั่วประเทศ การ เสียชีวิตเกิดขึ้นหลังจากเครื่องบินชนขั้วสิ่งของน้ำหนัก 450 ตัน หักเข้าที่เสารักษาความปลอดภัยซึ่งมีพนักงาน 3 คนประจำการ อยู่เมื่อวันเสาร์ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวถูกลมพัดแรงเกิน 12 โบกฟอร์ต (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 12 มิถุนายน 2566)

ประเทศร่ำรวยโอนเงินให้ประเทศยากจน 83,000 เหรียญสหรัฐในปี 2563 เพื่อเป็นทุนสนับสนุนโครงการต่าง ๆ ในการลดการปล่อย มลพิษและหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศ โดยมีเป้าหมายอยู่ที่ 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเงินทุนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ มากกว่าเงินช่วยเหลือ ตามข้อมูลของ Oxfam (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 มิถุนายน 2566)

อุณหภูมิโลกในช่วง 11 วันแรกของเดือนมิถุนายนพุ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ อุณหภูมิที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นสัญญาณว่ายุโรปอาจเข้าสู่ฤดูร้อนที่อากาศร้อนจัดอีกครั้ง ในขณะที่ส่วนอื่น ๆ ของโลกกำลังต่อสู้กับการกลับมาของปรากฏการณ์เอลนีโญ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 มิถุนายน 2566)

หลายเมืองทางตอนเหนือของจีนทำลายสถิติความร้อนในเดือนมิถุนายนในสัปดาห์นี้ โดยอุณหภูมิที่พุ่งสูงขึ้นส่งผลให้ระบบไฟฟ้าของประเทศต้องหยุดชะงัก และทำให้ทางการต้องฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ทางกรมเม็ทโรเรียกร้องให้ประชาชนทั่วประเทศระมัดระวังความปลอดภัย เนื่องจากคลื่นความร้อนในช่วงปลายฤดูใบไม้ผลิที่ผิดปกติส่งผลให้อุณหภูมิสูงขึ้น คลื่นความร้อนที่เข้าปกคลุมพื้นที่ทางตอนใต้ของสหรัฐฯ ส่งผลให้อุณหภูมิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ซึ่งอาจสูงถึง 38 องศาเซลเซียสในหลายพื้นที่ และสร้างสภาวะอากาศที่ร้อนจัดตั้งแต่รัฐเท็กซัสไปจนถึงรัฐฟลอริดา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 มิถุนายน 2566)

บางพื้นที่ของอินเดียมีอุณหภูมิสูงถึง 46.1 องศาเซลเซียสในเดือนนี้ ประชาชนเกือบ 100 คนใน 2 รัฐที่มีประชากรมากที่สุดของอินเดียอย่างรัฐพิหารและรัฐอุตตรประเทศ เสียชีวิตตั้งแต่ปลายสัปดาห์ที่แล้วเนื่องจากอุณหภูมิที่สูงผิดปกติ จีนกำลังเผชิญกับสภาพอากาศที่รุนแรงมากขึ้นในอีกไม่กี่วันข้างหน้า ซึ่งนำความเสี่ยงเพิ่มเติมมาสู่การผลิตพืชทั่วประเทศ ในขณะที่อุณหภูมิสูงในพื้นที่ทางตอนเหนืออาจส่งผลกระทบต่อการปลูกข้าวโพดและเป็นอันตรายต่อพืชข้าวสาลี แต่ฝนตกหนักมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อข้าวในพื้นที่ปลูกที่สำคัญทางภาคใต้ ตามรายงานจากศูนย์อุตุนิยมวิทยาแห่งชาติ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 20 มิถุนายน 2566)

รายงานการทบทวนสถิติของอุตสาหกรรมพลังงานโลกระบุว่า อุปสงค์ด้านพลังงานทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ในปีที่ผ่านมา และการเติบโตของพลังงานหมุนเวียนที่สูงเป็นประวัติการณ์ไม่ได้ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนถ่ายด้านพลังงานให้เปลี่ยนแปลงไปจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งยังคงคิดเป็นร้อยละ 82 ของอุปทาน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 มิถุนายน 2566)

โครงการก่อสร้างโดยการใช้ไม้ของสหรัฐฯ ในปี 2565 สูงถึง 755 โครงการ เพิ่มขึ้นจากปริมาณเพียง 69 โครงการในปี 2556 การดำเนินการก่อสร้างและอาคารคิดเป็น 1 ใน 3 ของการปล่อยคาร์บอนทั้งหมดของโลก และการแสวงหาแนวทางใหม่ ๆ กำลังทำให้การก่อสร้างด้วยไม้ซุงเฟื่องฟู (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 มิถุนายน 2566)

มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 43,000 คนในโซมาเลียในปี 2565 เนื่องจากภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบสี่ทศวรรษ จากการศึกษาพบว่าภาวะโลกร้อนกำลังเปลี่ยนรูปแบบของฝน และนำความร้อนมาสู่โซมาเลียและเพื่อนบ้านบางแห่งมากขึ้นไปอีก มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 60,000 คนเนื่องจากอุณหภูมิที่สูงทำลายสถิติในสหภาพยุโรปในช่วงฤดูร้อนปี 2565 ส่งผลให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับการขาดการเตรียมพร้อมรับมือกับความร้อนจัด คลื่นความร้อนขนาดมหึมาจะก่อตัวขึ้นทางตอนใต้ของสหรัฐฯ และแผ่ขยายออกไปยังภาคตะวันตกเฉียงเหนือของแปซิฟิก โดยอุณหภูมิในภาคตะวันตกเฉียงใต้จะพุ่งสูงถึง 49 องศาเซลเซียสในวันพฤหัสบดี วันศุกร์ และวันเสาร์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มิถุนายน 2566)

จีนกำลังดำเนินการไปในทิศทางที่จะเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์ให้เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าภายในปี 2568 และผ่านพ้นเป้าหมายพลังงานสะอาดในปี 2573 ของประเทศไปเมื่อ 5 ปีก่อน ตามรายงานของ Global Energy Monitor (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มิถุนายน 2566)

คลื่นความร้อนที่ยาวนาน 3 สัปดาห์ในเม็กซิโกคร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อย 100 คนเนื่องจากสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับความร้อน ประมาณร้อยละ 64 ของการเสียชีวิตเกิดขึ้นในรัฐ Nuevo Leon ทางตอนเหนือที่มีพรมแดนติดกับรัฐเท็กซัสของสหรัฐฯ ส่วนที่เหลือส่วนใหญ่อยู่ในตามาลิปัสและเวรากูซบนชายฝั่งอ่าว ธนาคารโลกกล่าวว่าได้อนุมัติเงินกว่า 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเร่งการพัฒนาภาคพลังงานคาร์บอนต่ำของอินเดีย การจัดหาเงินทุนจะช่วยให้อินเดียส่งเสริมพลังงานคาร์บอนต่ำโดยการเพิ่มพลังงานหมุนเวียน พัฒนาไฮโดรเจนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และกระตุ้นการเงินด้านสภาพอากาศสำหรับการลงทุนด้านพลังงานคาร์บอนต่ำ ธนาคารระบุในแถลงการณ์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 มิถุนายน 2566)

ความร้อนในฤดูร้อนนี้ทำให้ผู้คนนับล้านตกอยู่ในความเสี่ยง ประเทศจีนกำลังประสบกับคลื่นความร้อนที่แผดเผาและอุณหภูมิได้เพิ่มสูงขึ้นจนทำลายสถิติในกรุงปักกิ่ง ความร้อนจัดในเดือนมิถุนายนในอินเดียเชื่อมโยงกับการเสียชีวิตในภูมิภาคที่ยากจนที่สุดบางแห่ง และสหราชอาณาจักรเพิ่งประสบกับเดือนมิถุนายนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 กรกฎาคม 2566)

องค์การอนามัยโลก (WHO) คาดว่าอุณหภูมิจะสูงขึ้นในพื้นที่ส่วนใหญ่ของโลก หลังจากเกิดปรากฏการณ์เอลนีโญในมหาสมุทรแปซิฟิกเขตร้อนเป็นครั้งแรกในรอบ 7 ปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 กรกฎาคม 2566)

โลกได้เห็นเดือนมิถุนายนที่อบอุ่นที่สุดในรอบสามทศวรรษที่ผ่านมา โดยสถานที่หลายแห่งในยุโรปตะวันตกมีอุณหภูมิสูงสุดทำลายสถิติตลอดกาลของเดือนนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 กรกฎาคม 2566)

เหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้วกำลังสร้างความหายนะไปทั่วละตินอเมริกาและจีนในสัปดาห์นี้ ส่งผลให้เกิดความท้าทายต่อโครงข่ายไฟฟ้าและความมั่นคงด้านน้ำ ขณะที่น้ำท่วมทำลายพืชผลและคุกคามประชากรในเมือง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 6 กรกฎาคม 2566)

เที่ยวบินเครื่องบินเจ็ตส่วนตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 64 ในปี 2565 นำไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่า จากการศึกษาที่จัดทำโดยบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของเนเธอร์แลนด์ CE Delft ซึ่งว่าจ้างโดยกรีนพีซ และในช่วงสุดสัปดาห์สี่วันของวันที่ 4 กรกฎาคม การเดินทางทางอากาศของสหรัฐฯ ได้สร้างสถิติใหม่ TSA กล่าวว่าได้คัดกรองผู้โดยสารเกือบ 2.9 ล้านคนในวันที่ 30 มิถุนายน ซึ่งเป็นจำนวนสูงสุดต่อวันในประวัติศาสตร์ของหน่วยงาน การเดินทางทางอากาศในสหรัฐอเมริกาฟื้นตัวกลับขึ้นมาอีกครั้งจากระดับต่ำสุดในช่วงโควิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 กรกฎาคม 2566)

อุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกสูงถึง 17.23 องศาเซลเซียสในวันพฤหัสบดี เกินสถิติที่เคยทำในวันจันทร์และวันอังคาร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 กรกฎาคม 2566)

ร้อยละ 56 ของมหาสมุทรทั่วโลก ซึ่งเป็นอาณาเขตที่ใหญ่กว่าพื้นที่ทั้งหมดบนโลก ประสบกับการเปลี่ยนแปลงของสีของน้ำทะเลระหว่างปี 2545 ถึง 2565 ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่น่าจะเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2566)

สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (Environmental Protection Agency: EPA) ประมาณการว่าในปี 2563 การปล่อยก๊าซมีเทนจากก๊าซธรรมชาติและระบบปิโตรเลียม รวมถึงบ่อน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ถูกทิ้งร้าง มีส่วนรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซมีเทนประมาณหนึ่งในสามของสหรัฐอเมริกา และประมาณร้อยละ 4 ของก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด การปล่อยมีเทนส่วนใหญ่ของจีนมาจากเหมืองถ่านหิน ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 28 ของพื้นที่ซึ่งปล่อยมีเทนที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยรวมแล้ว มีเทนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 30 ของภาวะโลกร้อน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 กรกฎาคม 2566)

ไฟป่าในแคนาดาได้เผาผลาญพื้นที่ไปแล้ว 25 ล้านเอเคอร์ในฤดูร้อนนี้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีขนาดเท่ากับประเทศไอซ์แลนด์ และจะยังคงไม่สิ้นสุดในเร็ว ๆ นี้ โดเกียวกทำลายสถิติความร้อนสูงสุดในรอบ 150 ปี กรุงโรมบันทึกอุณหภูมิที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ ฟินิกซ์แตะ 110 องศา เป็นวันที่ 19 ติดต่อกัน โลกกำลังลุกเป็นไฟภายใต้คลื่นความร้อนสูงซึ่งถูกเทอร์โบชาร์จโดยภาวะโลกร้อนที่มนุษย์สร้างขึ้น เดือนมิถุนายนกลายเป็นเดือนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ไปแล้ว และ 10 วันที่ร้อนที่สุดของปีอยู่ในเดือนกรกฎาคม รูปแบบของสภาพภูมิอากาศที่เลวร้าย ตั้งแต่ น้ำท่วมในฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ไปจนถึงไฟป่าที่ไม่ธรรมดาในกรีซ สวิตเซอร์แลนด์ และแคนาดา ตอกย้ำให้เห็นถึงความร้ายแรงที่คุกคามชีวิตจากสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงอย่างอันตราย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 กรกฎาคม 2566)

นักท่องเที่ยวยุโรปที่มุ่งหน้าไปยังแหล่งวัดอุณหภูมิขนาดใหญ่ในจีนที่แสดงอุณหภูมิพื้นผิว 80 องศาเซลเซียส ขณะที่ขุดผู้เสียชีวิตจากฝนตกหนักในเกาหลีใต้พุ่งแตะ 44 ราย สภาพอากาศสุดขั้วครั้งล่าสุดสร้างความหายนะและความอหิวาต์ร้ายกาจไปทั่วโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 19 กรกฎาคม 2566)

มีรอยแตกขนาดยักษ์บนพื้นดินในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งกำลังขยายตัวเมื่อน้ำแข็งละลาย มันจะปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณที่มากขึ้นเช่นเดียวกับส่วนอื่น ๆ ของเขตทุนดราที่ร้อนขึ้นของรัสเซีย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 กรกฎาคม 2566)

รัฐที่ประสบอุทกภัยมากที่สุดในสหรัฐอเมริกามีประชากรย้ายเข้าอยู่สุทธิ 400,000 คนในปี 2564 และ 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 103 จากช่วงสองปีก่อน รัฐที่มีความเสี่ยงสูงสุดต่อไฟป่าของสหรัฐฯ มีประชากรย้ายเข้าอยู่สุทธิ 446,000 คนในปี 2564 และ 2565 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 51 จากปี 2562 และ 2563) รัฐที่มีความเสี่ยงจากความร้อนสูงที่สุดมีประชากรย้ายเข้าอยู่สุทธิ 629,000 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 ผู้คนต่างแสวงหาสถานที่ซึ่งมีอากาศอบอุ่นและภาษีต่ำ ความกังวลในระยะสั้นเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะสำคัญกว่าความเสี่ยงด้านสภาพอากาศเหล่านี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 กรกฎาคม 2566)

ขณะที่กรุงเอเธนส์ถูกไฟป่าทำลายล้าง อุณหภูมิใกล้สูงสุดเป็นประวัติการณ์ในสัปดาห์นี้ หายนะทางระบบนิเวศในระยะยาวคุกคามแหล่งกำเนิดของอารยธรรมตะวันตก เมืองหลวงของกรีซเสี่ยงที่จะกลายเป็นทะเลทราย กรีซเป็นหนึ่งในประเทศทางตอนใต้และตะวันออกเฉียงใต้ของยุโรป ซึ่งรวมถึงสเปน โปรตุเกส อิตาลี บัลแกเรีย และโรมาเนีย ที่เสี่ยงต่อการกลายเป็นทะเลทรายเนื่องจากอุณหภูมิเพิ่มขึ้นและปริมาณน้ำฝนลดน้อยลง ทำให้เกิดไฟป่า แนวโน้มดังกล่าวคาดว่าจะดำเนินต่อไปเนื่องจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกส่งผลให้โลกร้อนขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 กรกฎาคม 2566)

ในช่วงฤดูไฟป่าโดยเฉลี่ยในแคนาดา พื้นที่ 24,600 ตารางกิโลเมตร จะถูกเผาไหม้ ปีนี้แตกต่างออกไป แผ่นดินถูกเผาไปสี่เท่า ประเทศสมาชิก G20 มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมกันคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าสามในสี่ของการปล่อยก๊าซทั่วโลกและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และความพยายามที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มในการลดคาร์บอนเป็นสิ่งสำคัญในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทั่วโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 25 กรกฎาคม 2566)

การศึกษาในปี 2562 ทำนายว่าสภาพอากาศของมาดริดในปี 2593 จะคล้ายกับเมืองมาราเกชในแอฟริกาเหนือ ลอนดอนจะเหมือนบาร์เซโลนาและสตอกโฮล์มเหมือนบูดาเปสต์ นี่จะเป็นการเปลี่ยนแปลงเปลือกโลกสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางและการท่องเที่ยวของยุโรป ซึ่งมีสัดส่วนสนับสนุนเศรษฐกิจจะดับภูมิภาคถึง 1.9 ล้านล้านยูโร (2.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) เมื่อปีที่แล้ว และปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในลักษณะที่น่าจะส่งผลกระทบต่อบางประเทศในภาคใต้ของยุโรป อุณหภูมิพื้นผิวมหาสมุทรทั่วโลกในเดือนมิถุนายนสูงที่สุดในรอบ 174 ปีของสถิติ โดยรูปแบบสภาพอากาศของเอลนีโญที่ปรากฏขึ้นจะส่งผลกระทบต่อแนวโน้มระยะยาว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 กรกฎาคม 2566)

บริษัทสาธารณูปโภคแห่งหนึ่งของแคนาดากำลังพิจารณาที่จะเพิ่มปริมาณการผลิตของโรงงานไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ขึ้น 4.8 กิกะวัตต์จากเดิม 6.2 กิกะวัตต์เพิ่ม ซึ่งจะช่วยให้กลายเป็นโรงไฟฟ้าปรมาณูที่ใหญ่ที่สุดในโลก ไฟป่ามากกว่า 100 จุดในกรีซได้ปล่อยคาร์บอนมากกว่า 1 ล้านตัน สูงขึ้นบรรยากาศในเดือนกรกฎาคม ซึ่งมากที่สุดในรอบอย่างน้อยสองทศวรรษ ทั่วประเทศแคนาดา เกิดไฟป่า 1,032 จุด โดยควบคุมไม่ได้ 633 จุด โดยปีนี้ไฟป่าได้เผาพื้นที่ไปแล้ว 12.2 ล้านเฮกตาร์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 กรกฎาคม 2566)

ในรายงาน “สภาพอากาศของสหราชอาณาจักร” โดยบริการสภาพอากาศแห่งชาติ Met Office พบว่าระดับน้ำทะเลทั่วสหราชอาณาจักรสูงขึ้นประมาณ 18.5 เซนติเมตร นับตั้งแต่ช่วงปี 2533 โดย 11.4 เซนติเมตรเกิดขึ้นในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 กรกฎาคม 2566)

ข่าวโควิด-19และข่าวสุขภาพ

ผู้คนมากกว่า 20 ล้านคนถูกฆ่าตายด้วยโรคโควิดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา โควิดได้สร้างความทุกข์ยากให้กับมนุษยชาติ สร้างความทุกข์ยากและความเศร้าโศกให้กับประชากรทั่วโลก WHO ได้เรียกร้องให้ยุติภาวะฉุกเฉินอย่างเป็นทางการ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 พฤษภาคม 2566)

ภาวะฉุกเฉินของโควิดสิ้นสุดลงอย่างเป็นทางการแล้ว แต่ยังคงคร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อยหนึ่งคนทุก ๆ 4 นาทีทั่วโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 พฤษภาคม 2566)

ผู้คน 65 ล้านคนต้องอยู่กับโควิดเป็นเวลานาน แม้ว่าลักษณะที่แท้จริงของอาการ ซึ่งรวมถึงอาการปวดหัว ความเมื่อยล้า อาการ “สมองฝ่อ” และอื่น ๆ ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ การศึกษาในเรื่องดังกล่าวกำลังให้ความกระจ่างเกี่ยวกับอัตราการฟื้นตัวตลอดจนการป้องกันและการรักษาภาวะที่ซับซ้อน (ข้อมูลจาก Nature วันที่ 27 มิถุนายน 2566)

WHO จะประกาศให้ แอสปาร์แตม หรือ Aspartame ซึ่งเป็นหนึ่งในสารให้ความหวานเทียมที่ใช้กันแพร่หลายมากที่สุดในโลก ซึ่งพบในอาหารปราศจากน้ำตาลหลายพันชนิด ตั้งแต่ น้ำอัดลม เยลลี่ และหมากฝรั่ง เป็นสารก่อมะเร็ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 มิถุนายน 2566)

ญี่ปุ่นได้รับรายงานขั้นสุดท้ายจากหน่วยงานเฝ้าระวังของสหประชาชาติ ซึ่งคาดหวังกันอย่างกว้างขวางว่าจะอนุมัติแผนสำหรับโรงงานฟุกุชิมะที่พังทลายด้วยสึนามิในการปล่อยน้ำกัมมันตภาพรังสีลงสู่มหาสมุทรในช่วง 30 ถึง 40 ปีข้างหน้า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 กรกฎาคม 2566)