



## คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสามปี 2567

“ The wars will end  
and the leaders will shake hands,  
and that old woman  
will remain waiting for her martyred son,  
and that girl  
will wait for her beloved husband,  
and the children  
will wait for their heroic father.  
I do not know who sold the homeland  
but I know who paid the price. ”

Released in 1973 by Palestinian poet, Mahmoud Darwish.

(1941-2008)

## สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสามปี 2567 (สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ)	2
ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินบาท)	3
ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการล้มลงของธนาคารพาณิชย์ของเรือ ชญานี นารี	4
การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสามปี 2567)	4
วัน SET Opportunity Day	4
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	5
PSL เป็นบริษัทเดินเรือแห่งแรกในเอเชียซึ่งออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน	5
การปรับปรุงกองเรือ	6
โศกนาฏกรรมของเรือเบย์เซียน (Bayesian)	7
อุบัติเหตุของเรือดำเหล็กที่บัลติมอร์	7
จุดคอขวดที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในการเดินเรือ	8
การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด	8
ความแตกต่างระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566 และอนาคต	19
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	21
ความแออัด	21
ภูมิรัฐศาสตร์ ภาษีศุลกากร การขยายตัวของเมือง และการเลือกตั้ง	22
ภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม อัตราเงินเฟ้อ และอื่น ๆ	23
องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และข้อบังคับ	29
การประชุมครั้งที่ 82 ของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC 82) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 30 กันยายน ถึงวันที่ 4 ตุลาคม 2567	30
ความไม่เท่าเทียม	31
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	32
ข่าวเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง	36
ข่าวด้านกฎเกณฑ์	37
ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	37
ข่าวสุขภาพ	38

## ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสามปี 2567 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสามปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 8.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสามปี 2567 อยู่ที่ 12,755 เหรียญสหรัฐ สูงกว่า 9,741 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,175 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 5,200 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ แต่สูงกว่าเล็กน้อยจาก 5,141 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2566 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 20.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 12.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสามปี 2566 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.18 บาทต่อหุ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 อยู่ที่ 0.06 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2566	ไตรมาส 3 ปี 2567
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	22,032	21,788
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,741	12,755
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์)	9,382	11,938
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	8,532	12,648
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	12,043	15,006
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)	10,185	13,827
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,141	5,175
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	12.26	20.08
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษ ต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.84	8.63
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.79	8.23
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการ พิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.02	0.19

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2566	ไตรมาส 3 ปี 2567
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.06	0.18

### ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 279.90 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 98.44 ล้านบาทในไตรมาสสามของปี 2566 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในไตรมาสสามปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 9,741 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2566 เป็น 12,755 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2567
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับไตรมาสสามปี 2567 จำนวน 483.73 ล้านบาทลดลงร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือโดยเฉลี่ยที่ใช้ในการดำเนินงานในไตรมาสสามปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 5,141 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2566 เป็น 5,175 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2567
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสามปี 2567 เพิ่มขึ้น 46.09 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสามปี 2567 เพิ่มขึ้น 6.55 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2566 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินโดยรวมและการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย SOFR

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 1,218.90 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 463.01 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงสำหรับงวดเก้าเดือนมีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 10,394 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2566 เป็น 12,886 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของงวดเก้าเดือนแรกของปี 2567 จำนวน 1,563.11 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 5,161 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2566 เป็น 5,260 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 96.05 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้น 59.44 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินโดยรวมและการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย SOFR
- ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 บริษัทฯ มีกำไร 146.88 ล้านบาทจากการขายเรือจำนวน 3 ลำ

## ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการลักลอบขนยาเสพติดของเรือชญาณี นารี

การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไทยในจอร์เจียในเดือนกรกฎาคม 2565 ฝ่ายอัยการได้ยื่นสุด การเบิกความพยานฝ่ายโจทก์ในเดือนกรกฎาคม 2566 ซึ่งหลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลสูงแห่งประเทศไทยได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังข้อโต้แย้งด้วยวาจาสำหรับข้อ โต้แย้งขอให้ไม่มีคดีความ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลได้ปฏิเสธการยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ของบริษัทฯ โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากพบยาเสพติดบนเรือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องยื่นคำให้การและดำเนินการ พิจารณาคดีอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีกำหนดนัดไต่สวนพยานในช่วงเดือนตุลาคม 2567 เป็นระยะเวลา 3 วัน ซึ่งมีพยาน 2 ปากให้การ ในนามของเรือ โดยการพิจารณาคดีครั้งถัดไปจะมีขึ้นเป็นเวลา 3 วันในเดือนมกราคม 2568 ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม 2567 ทีมกฎหมาย ของบริษัทฯ ในประเทศไนจีเรียได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินเกี่ยวกับคำร้องขอให้ไม่มีคดีความของบริษัทฯ ซึ่งจะได้รับการพิจารณาโดย คณะผู้พิพากษาที่แตกต่างกันสามคน บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดี ดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

## การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสามปี 2567): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 740

จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 13,321 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,938 เหรียญสหรัฐนั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 10.38 สำหรับ ไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของ ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,320 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 14,542 เหรียญสหรัฐ เมื่อ เปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 13,827 เหรียญสหรัฐ และต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 4.92 เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

## วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 6

พฤศจิกายน 2567 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะ เข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสาม ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผล การดำเนินงานสำหรับไตรมาสสองของปี 2567 ในวันที่ 7 สิงหาคม 2567 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของ ตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 287 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 32 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 319 ราย

## สัญญาเช่าระยะยาวกับสัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 25 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 201.45 ล้านดอลลาร์

ปี	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,705	13,870	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	6,234	3,660	1,930	1,765
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	45	26	14	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)**	14,446	15,653	14,673	14,611
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	90.06	57.29	28.32	25.79

\*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 17 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

\*\*อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงจนถึงเดือนกันยายนของปี 2567 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนตุลาคม ปี 2567 สำหรับรายรับในอนาคต

\*\*\*เรือรัตนะ นารี เรือวิกานดา นารี และเรือจรณา นารี ขายออกจากกองเรือของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2567 เดือนเมษายน 2567 และเดือนมิถุนายน 2567 เรือहरमा นารี เรือหัทยา นารี และเรือนิคยา นารี เข้าได้สู่กองเรือของบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2567 เดือนกรกฎาคม 2567 และเดือนกันยายน 2567 ตามลำดับ

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

## PSL เป็นบริษัทเดินเรือแห่งแรกในเอเชียซึ่งออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน

เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน (sustainability-linked bonds: SLBs) มูลค่ารวม 1.36 พันล้านบาท โดยมีการค้ำประกันจาก Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) ซึ่งเป็นทรัสต์เพื่อการลงทุน (Trust Fund) ของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) การออกหุ้นกู้ครั้งนี้ นับเป็นการออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืนครั้งแรกในภาคการขนส่งทางทะเลของเอเชีย และถือเป็นการก้าวสำคัญสำหรับ PSL ในเส้นทางความยั่งยืนของบริษัทฯ หุ้นกู้ดังกล่าวได้แบ่งออกเป็นสองชุด โดยหุ้นกู้ชุดแรกมีระยะเวลา 5 ปี และหุ้นกู้ชุดที่สองมีระยะเวลา 10 ปี สำหรับเสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ ภายใต้กรอบการออกพันธบัตรสกุลเงินหลายสกุลอาเซียน+3 (AMBIF)

การทำธุรกรรมครั้งนี้ นับเป็นช่วงเวลาสำคัญสำหรับ PSL ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดหาเงินทุนระยะยาว จากหลากหลายแหล่งเงินทุน และขยายอายุหนี้ พร้อมลดการพึ่งพาสินเชื่อธนาคารแบบดั้งเดิม การรับรองเครดิตระดับ AAA จาก TRIS ของ CGIF สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ PSL ในการสร้างอนาคตที่ยั่งยืน เป้าหมายของบริษัทฯ นับว่ามีความท้าทาย กล่าวคือ ภายในปี 2577 บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อย CO2 ต่อเที่ยวการขนส่งให้ลดลงร้อยละ 38.54 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานขององค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO)

ธนาคาร ADB มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุน PSL ตลอดการพัฒนาโครงสร้างทางการเงินเพื่อส่งเสริมความยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานพันธบัตรเชื่อมโยงกับความยั่งยืนของอาเซียนและหลักการของสมาคมตลาดทุนระหว่างประเทศ (ICMA) เพื่อให้มั่นใจในแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดระดับโลก โครงสร้างนี้ได้รับการประเมินอีกครั้งโดยผู้ตรวจสอบอิสระ Lloyd's Register และมีธนาคารยูโอบี ประเทศไทยเป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายหลักในการทำธุรกรรมครั้งนี้

สำหรับ PSL หุ้นกู้เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือในการระดมทุน แต่เป็นส่วนสำคัญของกลยุทธ์ระยะยาวที่มุ่งสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เป็นรูปธรรม ขณะที่บริษัทฯ ยังคงดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ การออกหุ้นกู้ครั้งนี้เป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญสู่การลดการปล่อยคาร์บอนและสะท้อนถึงความมุ่งมั่นอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ในการเติบโตอย่างมีความรับผิดชอบ

บริษัทฯ ขอขอบคุณ CGIF สำหรับความร่วมมือและการสนับสนุนในการนำพาธุรกรรมนี้สู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังว่าความพยายามบุกเบิกในครั้งนี้จะเป็นแรงบันดาลใจให้บริษัทขนส่งทางทะเลอื่น ๆ เริ่มต้นสำรวจการระดมทุนอย่างยั่งยืนและนำไปสู่ออนาคตที่ยั่งยืนและแข็งแกร่งยิ่งขึ้นของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล

## การปรับปรุงกองเรือ

บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการปรับปรุงกองเรือ โดยการขายเรือเก่าและมีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจำนวนสามลำในครั้งแรกของปีนี้ ในขณะที่เดียวกัน บริษัทฯ ได้รับมอบเรือมือสองที่อายุน้อยและมีเครื่องยนต์ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจำนวนห้าลำ โดยรับมอบเรือหนึ่งลำในไตรมาสสองและรับมอบอีกสองลำในไตรมาสสาม ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือลักษณะเดียวกันอีกจำนวนสองลำในไตรมาสสี่ และบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับมอบเรือลำสุดท้ายในช่วงไตรมาสสี่ของปีนี้ อีกทั้งบริษัทฯ ยังมีเรือเก่าซึ่งมีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกจำนวนสองลำซึ่งอยู่ระหว่างการขาย บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวนสี่ลำ จากผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu ในประเทศจีน เรือใหม่เหล่านี้จะช่วยลดการปล่อยคาร์บอน (Carbon Footprint) ของบริษัทฯ ลงได้อีก ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงกองเรือคืออะไร? คำตอบคือ ช่วยลดอายุเฉลี่ยของเรือ เพิ่มขนาดกองเรือขนาดแอสต์ซีในแง่เขตเวตตัน ช่วยลดการปล่อยคาร์บอนจากการขายเรือเก่าที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและแทนที่เรือเหล่านั้นด้วยเรือหกเหลี่ยมซึ่งเป็นเรือขนาดแอสต์ซีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและขนาดใหญ่กว่าเดิม รวมถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์สี่ลำต่อใหม่จำนวนสี่ลำ (กำหนดส่งมอบในปี 2569 โดยมีกำหนดส่งมอบไตรมาสละหนึ่งลำ) จากที่บริษัทฯ ได้กล่าวไว้ในจดหมายข่าวฉบับก่อนหน้า กลุ่มเรือขนาดเล็กกว่าที่มีอุปกรณ์ถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งเดินทางไปยังท่าเรือที่ห่างไกลจากเส้นทางเดินเรือหลัก จะเป็นเรือกลุ่มสุดท้ายที่จะเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสีเขียวแห่งอนาคต เหตุผลเนื่องมาจากท่าเรือที่เราไปเยือนนั้นอยู่ในพื้นที่ห่างไกล จึงเป็นไปได้ยากที่จะหาซื้อเชื้อเพลิงสีเขียวแห่งอนาคต นอกจากนี้ การติดตั้งเครื่องยนต์และถังเชื้อเพลิงใหม่ รวมถึงท่อเชื้อเพลิงที่ทนต่อการกัดกร่อนจากเชื้อเพลิงแห่งอนาคต จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายฝ่ายหนุนเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับเรือต่อใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล อีกทั้งลูกค้าส่วนใหญ่ยังไม่ต้องการทำสัญญาเช่าระยะยาว หรือจ่ายค่าพรีเมียมเกินกว่าอัตราค่าระวางสำหรับสัญญาเช่าระยะยาวที่มีอยู่สำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้กลุ่มเรือของบริษัทฯ ยังไม่มีแรงจูงใจทางเศรษฐกิจที่จะเปลี่ยนไปสู่การใช้พลังงานสีเขียวโดยทันที กลยุทธ์ที่ชาญฉลาดในตอนนี้คือ รอให้สถานการณ์ลงตัวโดยการซื้อเรือที่ใช้เครื่องยนต์ประหยัดพลังงานที่อายุไม่เกิน 10 ปีจากตลาดเรือมือสองตามที่บริษัทฯ ได้ทำ รวมถึงสั่งซื้อเรือใหม่ เช่น การสั่งซื้อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จาก Sanfu และขายเรือเก่าที่ไม่ประหยัดพลังงานออกไปในตลาดมือสอง ด้วยวิธีนี้ บริษัทฯ จะปฏิบัติตามบริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กฎระเบียบการลดคาร์บอนได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งดำเนินการใช้งานเรือปัจจุบันและเรือที่เพิ่งซื้อมาไปจนกว่าเชื้อเพลิงแห่งอนาคตจะถูกพัฒนา กฎระเบียบสำหรับเรือเชื้อเพลิงแห่งอนาคตถูกกำหนดขึ้น การฝึกอบรมลูกเรือได้รับการพัฒนาเพื่อให้สามารถจัดการเรือเหล่านี้ได้อย่างปลอดภัย และผู้ต่อเรือสามารถผลิตเรือที่ใช้เชื้อเพลิงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในราคาที่เหมาะสมสำหรับผู้ซื้อ ซึ่งในเวลานั้น บริษัทฯ จะพร้อมเปลี่ยนเรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นเรือแห่งอนาคตที่ใช้เชื้อเพลิงที่ปลอดคาร์บอน

## โศกนาฏกรรมของเรือเบย์เซียน (Bayesian)

การจมของเรือยอซท์สุดหรูชื่อ Bayesian ขณะจอดทอดสมอ ณ ท่าเรือทางภาคใต้ของอิตาลี เป็นเหตุการณ์ที่สะเทือนใจ อย่างไรก็ตาม การชี้แจงว่าสาเหตุการเกิดเริ่มต้นขึ้นแทบจะทันทีหลังจากเรือจม บทความที่น่าสนใจใน *Splash* ได้ตั้งคำถามที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นี้ ดังนี้

- ในเวลากลางคืนลูกเรือสังเกตเห็นอะไรบนเรือ?
- สถานการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้พวกเขานึกถึงประสบการณ์ก่อนหน้าหรือไม่และสถานการณ์นี้ตรงกับสถานการณ์มาตรฐานหรือไม่?
- ลูกเรือได้รับการฝึกฝนเพื่อรับมือกับสถานการณ์เช่นนี้หรือไม่ และมีขั้นตอนที่สามารถนำมาใช้ได้อย่างชัดเจนหรือไม่?
- กัปตันของเรือ Bayesian และกัปตันของเรือข้างเคียงคาดการณ์ว่าจะเกิดลมวน น้ำวน หรือลมกระโชกแรงหรือไม่?
- มีเพียงลูกเรือเท่านั้นที่ถูกคาดหวังในการทำให้เรือปลอดภัยหรือไม่?
- นักออกแบบเรือได้ดำเนินการอย่างไรบ้างเพื่อให้แน่ใจว่าได้ออกแบบเรือเพื่อลดความเสี่ยงให้มากที่สุด?
- องค์กรการตรวจเรือได้ทำอะไรบ้างเพื่อให้แน่ใจว่าเรือลำนี้มีความปลอดภัยเท่าที่จะเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ?
- ประเทศที่ออกธงเรือทำอะไรบ้างเพื่อรับรองความปลอดภัยของผู้ที่อยู่บนเรือและบริเวณโดยรอบ?
- หากเป็นกัปตันคนอื่นอยู่บนเรือ เรือจะปลอดภัยกว่านี้หรือไม่?

## อุบัติเหตุของเรือต้าหลี่ที่บัลติมอร์

เรือต้าหลี่ (Dali) แล่นออกจากท่าเรือบัลติมอร์เกือบ 4 เดือนหลังจากเกิดเหตุชนรุนแรงและการถล่มของสะพาน Francis Scott Key เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2024 โดยมุ่งหน้าไปยังเมืองนอร์ฟอล์กเพื่อรอการซ่อมแซมชั่วคราวและขนถ่ายผู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด ก่อนที่จะเดินทางไปยังสถานที่ซ่อมแซมถาวรที่มีต้นทุนต่ำกว่า ความจริงที่ว่าเรือออกเดินทางได้โดยไม่มีอุปสรรคบ่งบอกว่า ท่าเรือบัลติมอร์อาจไม่มีข้อโต้แย้งที่แข็งแกร่งพอในการฟ้องร้องเจ้าของหรือผู้จัดการเรือต้าหลี่ อย่างไรก็ตาม คงต้องรอให้กาลเวลาพิสูจน์ว่าเรือต้าหลี่ จะสามารถจำกัดความเสียหายตามกฎหมายท้องถิ่นที่กำหนดไว้ไม่เกิน 44 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือจะต้องจ่ายค่าชดเชยตามการประเมินเต็มจำนวนซึ่งอยู่ระหว่าง 3 พันล้านถึง 4 พันล้านเหรียญสหรัฐ สำนักงานความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (NTSB) ได้ออกรายงานฉบับเกี่ยวกับเหตุการณ์นี้ ซึ่งชี้ว่า สาเหตุที่ติดตังอย่างหลวม ๆ อาจเป็นสาเหตุให้เกิดไฟดับ ไม่นานที่ก่อนที่เรือจะชนสะพาน ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายให้ความเห็นว่า หากนี่เป็นสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ เจ้าของเรืออาจมีโอกาสูงในการใช้กฎหมายปี 2394 เพื่อจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้ที่สูงสุด 43.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากพวกเขาไม่มีส่วนรู้เห็นหรือรับรู้ถึงปัญหาสายเคเบิลที่หลวม ในขณะเดียวกัน กระทรวงยุติธรรมสหรัฐฯ ได้ยื่นฟ้องต่อศาลบัลติมอร์ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 100 บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่รัฐบาลสหรัฐฯ โดยเฉพาะหน่วยงานวิศวกรกองทัพสหรัฐฯ และหน่วยงานอื่น ๆ ได้ใช้ในการฟื้นฟูและทำความสะอาด รวมถึงค่าเสียหายเพิ่มเติมจากเจ้าของเรือและผู้จัดการเรือ Grace Ocean และ Synergy Marine ซึ่งตกลงที่จะจ่ายค่าเสียหายเพิ่มเติมเต็มจำนวน

## จุดคอขวดที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในการเดินเรือ

ตามข้อมูลของ Clarksons การค้าโลกร้อยละ 24 ดำเนินการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ร้อยละ 11 ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ร้อยละ 9 ผ่านคลองสุเอซ ร้อยละ 4 ผ่านช่องแคบเดนมาร์ก/ทางเข้าทะเลบอลติก ร้อยละ 3 ผ่านช่องแคบบอสฟอรัสในตุรกีเพื่อเข้าสู่ทะเลดำ และร้อยละ 3 ผ่านคลองปานามา เนื่องจากภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลกระทบมากกว่าที่เคย จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องจับตาดูจุดคอขวดที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายเหล่านี้อย่างใกล้ชิด

## การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- อุปสงค์และอุปทานอยู่ในภาวะสมดุลใกล้เคียงอย่างสมบูรณ์ตั้งแต่ครึ่งหลังของปี 2563 ขณะที่การเติบโตของอุปทานคูมินเวโน้มชะลอตัวในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นตัวชี้วัดล่วงหน้าถึงความแข็งแกร่งของตลาดในอนาคต
- ภูมิรัฐศาสตร์จะยังคงมีผลกระทบอย่างมากต่อตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ไตรมาสสุดท้ายของปี 2567 ปี 2568 และปี 2569 อาจสร้างความประหลาดใจจากตลาดที่แข็งแกร่งเนื่องจากปัจจัยทางด้านพลังงานและอาหารที่ผลักดันให้รัฐบาลสั่งซื้อและสำรองอาหารและถ่านหินคงคลังมากขึ้น เพื่อรับมือกับความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จีนยังคงเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากรัฐบาลรักษาสมดุลระหว่างเสถียรภาพทางการคลังกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ การใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วโลกเพิ่มขึ้นเมื่อรัฐบาลตระหนักว่าสิ่งนี้จำเป็นในการส่งเสริมอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ สงครามในยูเครนยังคงลากยาวต่อไป โดยรัสเซียมีแนวโน้มที่จะเป็นผู้ชนะมากขึ้นเรื่อย ๆ การทิ้งระเบิดกาซาฝ่ายเดียวยังคงดำเนินต่อไป ขณะนี้เลบานอนกำลังถูกทิ้งระเบิดจนแหลกสลาย ซีเรียกำลังประสบปัญหาเช่นเดียวกับเยเมน/กลุ่มฮูตี และตอนนี้อิหร่านอาจถูกดึงเข้าสู่สงครามหลายภูมิภาคครั้งนี้ เราอาจต้องเผชิญกับค่าเงินเหรียญสหรัฐที่สูงขึ้น อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอย่างยาวนาน ในด้านอุปทาน อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือจนถึงสิ้นปี 2570 ที่ร้อยละ 9.65 นั้นสูงกว่ากองเรืออายุ 20 ปีเพียงเล็กน้อยที่ร้อยละ 9.45 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ สิ้นไตรมาสที่สิ่งนี้จะช่วยให้แน่ใจว่าจะมีเรือต่อใหม่เข้าสู่ตลาดเพียงเล็กน้อย ผลกระทบของ EEXI/CII ต่อการชะลอตัวของกองเรือโลกจะเห็นผลที่ชัดเจนอย่างมากตั้งแต่ต้นปี 2567 และการปลดระวางเรือเก่าจะเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางมากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งในการเพิ่มขึ้นและลดลง เนื่องจากความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานซึ่งได้เกิดขึ้นในครึ่งหลังของปี 2563 ยังคงมีบทบาทอยู่ ส่งผลให้ความผันผวนกลายเป็นส่วนสำคัญของตลาดของเรา
- แม้จะมีพาดหัวข่าวที่นำตกใจว่าเศรษฐกิจของจีนชะลอตัวลงอย่างมาก แต่สิ่งที่ตรงกันข้ามคือปริมาณการนำเข้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และถั่วเหลืองเข้ามาในจีนในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2567 รวมกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า และสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีล่าสุดในช่วงเวลาเดียวกันร้อยละ 19.7

- การผลิตเหล็กของโลกแตะ 1,391.5 ล้านตันในเก้าเดือนแรกของปี 2567 ลดลงร้อยละ 1.7 จากช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2566
- แม้ว่าอุปสงค์ของเงินจะเติบโตขึ้นในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ในด้านการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกเหล็ก แต่การใช้จ่ายของผู้บริโภคกลับซ้ากว่าที่คาดไว้เมื่อเทียบกับเศรษฐกิจขนาดใหญ่อื่น ๆ ในส่วนอื่นของโลกส่งผลให้รัฐบาลจีนได้วางแผนกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อรับมือกับการเติบโตของอุปสงค์ของผู้บริโภคที่ซ้าลง ช่วยเหลือภาคอสังหาริมทรัพย์ และช่วยเหลือตลาดหุ้น ส่งผลให้มีการนำเข้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และธัญพืชเพิ่มขึ้นในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 33.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.1 ในไตรมาสสามของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสสามของปี 2566
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 12.41 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 14.4 ในแปดเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับแปดเดือนแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 9.68 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ในแปดเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับแปดเดือนแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าธัญพืชหยาบในปริมาณ 86.99 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 ในแปดเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับแปดเดือนแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 919.67 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ในเก้าเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับเก้าเดือนแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 389.21 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในเก้าเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับเก้าเดือนแรกของปี 2566
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 80.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 ในเก้าเดือนแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับเก้าเดือนแรกของปี 2566
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.4 จุด ในไตรมาสสามของปี 2567
- อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.3 ในไตรมาสแรก ร้อยละ 4.7 ในไตรมาสสอง และร้อยละ 4.6 ในไตรมาสสามของปี 2567
- GDP จีนจะเติบโตตามเป้าหมายที่ประมาณร้อยละ 5 ในปี 2567 จากการลดอัตราดอกเบี้ยและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยแน่นอนว่าจะมีการเติบโตและเจ้าของเรือสินค้าแห่งเทกองจะยินดีในเรื่องนี้
- จีนเปิดตัวแพ็คเกจช่วยเหลือด้านที่อยู่อาศัยมูลค่า 114 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งนักเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการช่วยให้ประเทศกลับสู่การขยายตัวของ GDP ประมาณร้อยละ 5 หากสามารถนำมาใช้ได้ผลสูงสุด ท่ามกลางวิกฤตอสังหาริมทรัพย์ที่คาดว่าจะยืดเยื้อไปอีกถึงห้าปี นโยบายชุดนี้เป็นทางเลือกอันดับต้น ๆ ของนักวิเคราะห์ 15 คนในการสำรวจของ Bloomberg หลังจากการเผยแพร่ข้อมูลเดือนสิงหาคมที่สร้างความสงสัยว่าเงินจะบรรลุเป้าหมายการเติบโตที่ตั้งไว้ได้หรือไม่ แม้ว่า Financial Times จะไม่เห็นว่าเป็นแพ็คเกจนี้เพียงพอ! ขณะที่ Reuters รายงานว่า ตลาดหุ้นจีนมีสภาพที่ดีที่สุดตั้งแต่ปี 2551
- นโยบายใหม่ที่เปิดตัวเมื่อวันที่ 24 กันยายน มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจครั้งใหญ่ของจีนประกอบด้วย

- การปรับลดอัตราดอกเบี้ยของอัตราการทำธุรกรรมการซื้อหลักทรัพย์โดยมีสัญญาจะขายคืนเจ็ดวัน (ธุรกรรม Reverse repo) จากร้อยละ 1.7 เป็นร้อยละ 1.5
  - การลดดอกเบี้ยจำนวนที่มีอยู่ลงประมาณ 50 จุด
  - การลดอัตราผลตอบแทนที่ธนาคารพาณิชย์ต้องการลงร้อยละ 0.50
  - การลดสัดส่วนการควานในการซื้อบ้านหลังที่สองลงร้อยละ 10 (จากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 15)
  - ธนาคารประชาชนจีน (PBOC) ให้คำมั่นที่จะให้เงินสนับสนุนแก่การซื้อบ้านที่ขายไม่ออกโดยรัฐบาลท้องถิ่น
  - ธนาคารประชาชนจีน (PBOC) ได้มีกลไกนโยบายการเงินใหม่สำหรับการซื้อหุ้นคืน และการซื้อหุ้นเพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในตลาดหุ้น
  - ธนาคารประชาชนจีน (PBOC) จะลดอัตราส่วนสำรองของธนาคารจีนลง 50 จุด
  - เหตุการณ์ข้างต้นส่งผลให้ความเชื่อมั่นในตลาดหุ้นจีนกลับฟื้นคืนมา ส่งผลให้ตลาดหุ้นจีนฟื้นตัวเข้าสู่ช่วงขาขึ้นเกือบในทันที
- สหรัฐฯ ซึ่งเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก ดังนั้นผลกระทบทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมการเงินส่งทางทะเล มีข่าวสารที่สำคัญสามประการที่ควรทำความเข้าใจ ประการแรก ดัชนี Nasdaq อยู่ในระหว่างการปรับฐาน โดยร่วงลงร้อยละ 10 หรือมากกว่าจากจุดสูงสุดในช่วงต้นไตรมาสสาม สะท้อนให้เห็นสัญญาณความอ่อนแอทางเศรษฐกิจ ประการที่สอง อัตราการว่างงานของสหรัฐฯ พุ่งขึ้นสูงสุดในรอบสามปีในช่วงเวลาเดียวกัน บ่งชี้ว่าตลาดการจ้างงานก็ดูไม่ค่อยดีเช่นกัน ประการที่สาม ข่าวเหล่านี้บ่งชี้ว่า Fed อาจลดอัตราดอกเบี้ยลงเร็วกว่าที่คาดไว้ เพื่อนำเศรษฐกิจเข้าสู่การปรับตัวลงอย่างนุ่มนวล (Soft Landing) โดยประธาน Fed เจอโรม พาวเวลล์ กล่าวไว้เช่นนั้นในงานประชุมที่ Jackson Hole เมื่อวันที่ 18 กันยายนที่ผ่านมา Fed ได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ยมาตรฐานลงครั้งใหญ่ถึง 50 จุด ซึ่งอาจช่วยให้เศรษฐกิจสหรัฐฯ ปรับตัวลงอย่างนุ่มนวลและเติบโตขึ้นเมื่ออัตราดอกเบี้ยลดลง เป็นข่าวดีสำหรับอุปสงค์ในตลาดการเงินส่ง Fed ยังเผยว่ามีโอกาสสูงในการลดดอกเบี้ยเพิ่มอีกครั้งละ 25 จุด ในการประชุมสองครั้งที่เหลือในปี 2567 และหนึ่งวันถัดมา ดัชนี S&P 500 ได้ทำสถิติใหม่เป็นครั้งที่ 39 ในปีนี้! การเติบโตของอัตราการจ้างงานในเดือนกันยายนสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ อัตราการว่างงานลดลง และอัตราการเติบโตของค่าจ้างก็เพิ่มขึ้น ซึ่งจะสนับสนุนอัตราการเติบโตของ GDP สหรัฐฯ แม้ว่าอัตราดอกเบี้ยจะยังอยู่ในระดับสูง ดังนั้นการลดอัตราดอกเบี้ยของ Fed จะเกิดขึ้นอย่างช้า ๆ และอาจลดลงแค่ 25 จุด ด้วยแนวโน้มดังกล่าว ทำให้เจ้าของเรืออาจมีความต้องการสินทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงขึ้นภายใต้สภาวะอัตราดอกเบี้ยที่ลดลงตามธรรมชาติ ข้อเท็จจริงทางเศรษฐกิจนี้ยังคงมองเห็นถึงความหวังในแง่บวกสำหรับมูลค่าทรัพย์สินและอัตราค่าระวางเรือในระยะกลางถึงระยะยาวของธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเทกองท่ามกลางเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่กำลังฟื้นตัว
  - กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ระบุว่า “การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกคาดว่าจะคงตัวแต่ยังต่ำกว่าที่คาดการณ์

เอเชียกลาง รวมถึงแอฟริกาตอนใต้ของทะเลทรายซาฮารา อย่างไรก็ตาม การปรับประมาณการเศรษฐกิจในเอเชียเกิดใหม่ที่มีความต้องการเซมิคอนดักเตอร์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์สูงขึ้น จากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในปัญญาประดิษฐ์ มีผลดีต่อการเติบโตของเศรษฐกิจแนวโน้มนี้นี้ได้รับการสนับสนุนจากการลงทุนสาธารณะที่สำคัญในประเทศจีนและอินเดีย”

- วันที่ 30 ตุลาคม 2567 ดัชนี Nasdaq Composite ปิดที่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 20,003.52 จุด ถือเป็นการทำสถิติสูงสุดครั้งที่ 11 ของ Nasdaq ในปี 2567 สะท้อนถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่แข็งแกร่งจากผลประกอบการที่โดดเด่นของบริษัทเทคโนโลยีรายใหญ่และความก้าวหน้าในเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์
- ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในสหรัฐฯ ปรับตัวดีขึ้นจากการลดอัตราดอกเบี้ยของ Fed ซึ่งช่วยให้เกิดความเชื่อมั่นในเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ ผู้บริโภคยังคงจับตาผลการเลือกตั้งประธานาธิบดีเพื่อเป็นตัวชี้แนวโน้มเศรษฐกิจในอนาคต
- อุปสงค์ในตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองคาดว่าจะเพิ่มขึ้นตามฤดูกาลนับตั้งแต่เดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคมเป็นต้นไป เนื่องจากการขนส่งธัญพืชในซีกโลกเหนือขยายตัว ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานทั่วโลกได้รับการพัฒนา ประกอบกับการขยายตัวของประชากรและการขยายตัวของเมืองในตลาดเกิดใหม่ ส่งผลให้เกิดการเติบโตอย่างยั่งยืนของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองกลุ่มย่อย นอกจากนี้ การจำกัดอุปทานเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราค่าขนส่งต่อเรือใหม่ (จนถึงสิ้นปี 2570) ต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า นอกจากนี้ ข้อกำหนด EEXI/CII จะส่งผลให้ความเร็วเฉลี่ยของกองเรือโลกลดลง ซึ่งจะทำให้อุปทานในตลาดตึงตัวมากขึ้น ขณะเดียวกัน การปลดระวางเรือเก่าที่ไม่สามารถทำตามมาตรฐาน EEXI/CII ได้จะช่วยเพิ่มแรงกดดันต่ออุปทานด้วย ปัจจัยเหล่านี้ทั้งหมดจะส่งผลให้สมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานตึงตัวขึ้นเรื่อย ๆ และช่วยสนับสนุนการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเรือ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงสถานการณ์ในระยะสั้นถึงระยะกลางในตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง
- Malcolm Maclean เป็นผู้บุกเบิกการปฏิวัติการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในยุคใหม่ซึ่งเริ่มขึ้นในช่วงปี 2496 ถึงปี 2499 โดยในปี 2528 การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีจำนวน 1 ล้าน TEU โดยเรือมีขนาดเฉลี่ยอยู่ที่ 1,077 TEU ในเดือนพฤษภาคม 2550 ได้มีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 10 ล้าน TEU เป็นครั้งแรก โดยมีการขนส่งเฉลี่ยของเรืออยู่ที่ 2,413 TEU ต่อลำเรือ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ปริมาณ 20 ล้าน TEU ถูกบรรจุ โดยมีการขนส่งเฉลี่ย 3,704 TEU ต่อลำเรือ และในช่วงต้นเดือนกันยายน 2567 การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 30 ล้าน TEU ถูกบรรจุ โดยมีการขนส่งเฉลี่ย 4,571 TEU ต่อลำเรือ ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ตอนนี้อยู่ที่ 4 เท่าของเมื่อ 20 ปีที่แล้ว ขณะนี้มีคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ 7.4 ล้าน TEU ทำให้การบรรจุปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 10 ล้าน TEU ถัดไปอาจเกิดขึ้นได้ในไม่ช้า
- ปัจจัยด้านอุปทานและอุปสงค์จะกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า ในช่วงต้นปี 2565 เป็นครั้งแรกในรอบสองทศวรรษที่เรืออายุมากกว่า 20 ปีคิดเป็นร้อยละของกองเรือที่มีอยู่สูงถึงร้อยละ 7.26 ซึ่งมากกว่าอัตราค่าขนส่งต่อเรือใหม่ต่อของกองเรือที่มีอยู่ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 6.88 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นไตรมาสสี่ของปี 2567 ตัวเลขเหล่านี้อยู่ที่ร้อยละ 9.65 (คำสั่งต่อเรือใหม่) และร้อยละ 9.45 (กองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี) ซึ่งสูงกว่าช่วงสองปีครึ่งที่ผ่านมาเพียงเล็กน้อย แต่ก็ยังต่ำพอที่จะทำให้มั่นใจได้ว่า การเพิ่มขึ้นของอุปทานในอนาคตจะไม่สร้างความยุ่งเหยิง
- การสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ได้เร่งตัวขึ้นโดยบริษัทผู้ให้บริการเรือขนาดใหญ่ทุกแห่ง (เช่น Maersk, MSC, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, Seaspan, Zim, Wan Hai, Capital Maritime เป็นต้น) ได้สั่งต่อเรือใหม่หลายสิบลำในปี

2567 ซึ่งส่งผลให้คำสั่งต่อเรือใหม่ในแง่ TEU อยู่ที่ 7.42 ล้าน TEU เทียบกับกองเรือในปัจจุบันในแง่ TEU ที่มีอยู่ 30.24 ล้าน TEU เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 24.6 ในตัวเลขนี้ มีคำสั่งต่อเรือใหม่ตั้งแต่ช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2567 จำนวน 2.9 ล้าน TEU โดยราคาเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 30 นับตั้งแต่ต้นปี! หากนี้ไม่ใช่ความยุ่งเหยิงที่กำลังจะเกิดขึ้น ก็ไม่แน่ใจว่านี่คืออะไร ขอให้ที่คาดการณ์ไว้นั้นคิดเพื่อประโยชน์ของทุกคนที่เกี่ยวข้องกับตลาดการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์

- **เรือขนส่งรถยนต์:** คำสั่งต่อเรือขนส่งรถยนต์มีปริมาณ 1.7 ล้าน CEU เทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีปริมาณ 4.3 ล้าน CEU โดย ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 38.75 ซึ่งในจำนวนนี้ คำสั่งต่อเรือปริมาณ 0.4 ล้าน CEU เกิดขึ้นในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2567!
- **เรือขนส่งก๊าซ LNG:** คำสั่งต่อเรือขนส่งก๊าซ LNG มีจำนวน 62.9 ล้านลูกบาศก์เมตร เทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีปริมาณ 118.5 ล้านลูกบาศก์เมตร โดย ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 อัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 53 ซึ่งในจำนวนนี้คำสั่งต่อเรือปริมาณ 15 ล้านลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2567!
- **เรือขนส่งก๊าซ LPG / แอมโมเนีย / เอทาน / LCO2 (เรือขนส่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เหลว):** คำสั่งต่อเรือขนส่งก๊าซ LPG มีปริมาณ 18 ล้านลูกบาศก์เมตร เทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีจำนวน 49 ล้านลูกบาศก์เมตร โดย ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 36.8 ซึ่งในจำนวนนี้คำสั่งต่อเรือปริมาณ 7.6 ล้านลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2567!
- **เรือขนส่งน้ำมัน:** คำสั่งต่อเรือเรือขนส่งน้ำมันมีปริมาณ 89.7 ล้านเดทเวทตัน เทียบกับกองเรือในปัจจุบันที่ 693.6 ล้านเดทเวทตัน โดย ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 12.9 ซึ่งในจำนวนนี้คำสั่งต่อเรือปริมาณ 43.15 ล้านเดทเวทตัน เกิดขึ้นในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2567!
- **เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง:** คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณ 98.66 ล้านเดทเวทตัน เทียบกับกองเรือในปัจจุบันที่ 1,022.17 ล้านเดทเวทตัน โดย ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 อัตราส่วนอยู่ที่เพียงร้อยละ 9.65 ซึ่งในจำนวนนี้คำสั่งต่อเรือปริมาณ 33.5 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 จากข้อมูลข้างต้น สามารถเห็นได้ว่าเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมีอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับภาระขนส่งประเภทอื่น ๆ จึงดูเหมือนว่าจะเป็นกลุ่มที่น่าสนใจที่สุดในการลงทุน!
- อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นการซื้อไปมาระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุปทานถูกจำกัดอย่างมากโดยแทบไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เลยเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพในการหารายได้ของเรือจากอัตราค่าระวางในตลาดในปัจจุบัน และเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเข้าสู่สมดุลในครึ่งหลังของปี 2563 อัตราค่าระวางจึงมีความผันผวนอย่างมาก เหตุผลสำหรับความผันผวนที่รุนแรงคือ อุปสงค์-อุปทานเป็นเส้นกราฟที่ไม่ยืดหยุ่น ดังนั้นด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งหน่วย สามารถส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทำนองเดียวกันอัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวลดลงหนึ่งหรือสองหน่วย ดังนั้น นับจากนี้ไปความผันผวนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด
- ตัวเร่งปฏิกิริยาดำต่อไปอาจเป็นอะไรก็ได้ที่มีส่วนช่วยทำให้อุปสงค์ในแ่งดัน-ไมล์เพิ่มขึ้น หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการซื้อขายสินค้าโภคภัณฑ์ หากเป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือการหยุดชะงักใด ๆ หรือความแออัด ปัจจัยเหล่านี้เป็นเพียงตัวเร่งปฏิกิริยาบางส่วนซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าระวาง
- เพื่อเป็นการเตือนความจำ ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 อุปทานที่มากเกินไปในตลาดการขนส่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งต่ำมาก โดยได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 และอุปสงค์ในแ่งดัน-ไมล์ที่ลดลงอย่าง

ต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ต่อปี) จนถึงปี 2566 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.70) และคาดการณ์ว่าจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.41 ในปี 2567 ในที่สุดอุปทานส่วนเกินก็ถูกดูดซับไปแล้ว และความสมดุลก็อยู่ใกล้เคียงกับระดับตั้งแต่ครึ่งหลังของปี 2563

- ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 เศรษฐกิจโลกดำเนินไปได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ ในไตรมาสสาม สหรัฐอเมริกาได้แสดงให้เห็นผลลัพธ์ที่ดีกว่าเช่นเดียวกับตลาดเกิดใหม่ ขณะที่เศรษฐกิจของสหราชอาณาจักรและเขตยูโรมีความยืดหยุ่นหรืออาจดีขึ้นได้ขึ้นอยู่กับจำนวนการปรับลดอัตราดอกเบี้ยจากธนาคารกลางของแต่ละประเทศ อุปสงค์ของสินค้าอุตสาหกรรมที่อ่อนแอส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงและความผันผวนของราคาก็ลดลงด้วย
- การหยุดชะงักในเส้นทางการค้าตามปกติได้ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์เพิ่มสูงขึ้น ความขัดแย้งในทะเลแดงทำให้กลุ่มธุรกิจ โครน ชิปปานา และเรือฟิวเจอร์ (USV) ใ้เรือใด ๆ ที่มีความเชื่อมโยงกับอิสราเอล สหรัฐอเมริกา หรือสหราชอาณาจักร และจะดำเนินต่อไปจนกว่าอิสราเอลจะยุติสงครามในฉนวนกาซา/เลบานอน และอนุญาตให้ความช่วยเหลือถูกส่งไปยังฉนวนกาซาและเลบานอนได้อย่างเสรี ผลลัพธ์คือ บริษัท Maersk ได้ประกาศผลประกอบการที่โดดเด่นในไตรมาสสาม เนื่องจากการหยุดชะงักของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทะเลแดง
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักทั้งบนบกและในทะเล ฤดูมรสุมที่ล่าช้าในบราซิลทำให้การส่งออกแร่เหล็กเพิ่มขึ้นในครึ่งแรกของปี 2567 และช่วยให้เรือขนาดเคปไซส์มีครึ่งปีแรกที่โดดเด่น น้ำตื้นในแม่น้ำอเมซอนได้ทำให้การจราจรติดขัดที่ท่าเรือส่งออกธัญพืชของบราซิลเพิ่มขึ้น โดยธัญพืชที่เดินทางนั้นเดินทางผ่านเส้นทางบนบกไปยังจุดส่งออกทางตอนใต้ เรือเผชิญกับพายุที่รุนแรงขึ้นกว่าที่เคย โดยมีคลื่นสูง 10 เมตรเป็นเรื่องปกติในสภาพอากาศเลวร้าย การหยุดชะงักเหล่านี้ในทะเลทำให้ระยะเวลาการเดินทางยาวนานขึ้น และส่งผลให้อุปทานเรือมีความตึงตัวยิ่งขึ้น ตัวอย่างของสภาพอากาศเลวร้ายที่เกิดขึ้นในทะเล ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีตู้สินค้าหล่นลงไปที่ทะเลและมีบางส่วนที่เสียหายแต่ยังคงอยู่บนเรือเมื่อผ่านแหลมกู๊ดโฮป (COGH) เนื่องจากการปิดทะเลแดงโดยกลุ่มฮูตี การหยุดชะงักนี้ อย่างไรก็ตาม ส่งผลดีต่อผลประกอบการในไตรมาสสามของกลุ่มเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ขณะที่สภาพอากาศเลวร้ายบนบก ความร้อนจัดและน้ำท่วมฉับพลัน ทำให้เกิดความไม่มั่นคงด้านอาหารในหลายประเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้างสภาพอากาศเลวร้ายบนบกที่ทำให้การจราจรติดขัดที่ท่าเรือต่าง ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้การจัดหาเรือยิ่งตึงตัวขึ้น และความไม่มั่นคงด้านอาหารเพิ่มอุปสงค์การขนส่งธัญพืชมากขึ้น
- เราขอเน้นย้ำว่า การหยุดชะงักนั้นส่งผลดีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- หัวข้อ “ความแตกต่างในปี 2546 ถึงปี 2552 ปี 2553 ถึงปี 2563 ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566 ปี 2567 และอนาคต” จะให้คำอธิบายที่ครอบคลุมเกี่ยวกับพลวัตที่ขับเคลื่อนตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- ในช่วงเก้าเดือนของปี 2567 ดัชนี BDI เฉลี่ยอยู่ที่ 1,847 จุด โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 58 จาก 1,172 จุดเมื่อเปรียบเทียบกับเก้าเดือนแรกของปี 2566 หากดูที่เรือแต่ละกลุ่มหรือดัชนีของเรือเหล่านั้น ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 เปรียบเทียบกับเก้าเดือนแรกของปี 2566 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ อยู่ที่ 24,015 เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับอัตรา 12,657 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 90) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ อยู่ที่ 15,236 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 11,812 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 29) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 14,169 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 10,311 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 37) และอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ อยู่ที่ 12,790 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 9,644 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 33) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำของเรือ

ทุกกลุ่มในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นสูงกว่าอัตราค่าระวางในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2566 โดยเรือขนาดเคปไซส์มีการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางที่สูงสุด

- ในไตรมาสสามของปี 2567 ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 24,889 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 86 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 31,438 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 18,986 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 กรกฎาคม 2567 และระดับสูงสุดที่ 32,248 เหรียญสหรัฐในวันที่ 1 สิงหาคม 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 30,258 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาด 82,000 เดทเวทตัน) ในไตรมาสสามเฉลี่ยอยู่ที่ 13,940 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 14,955 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 11,645 เหรียญสหรัฐในวันที่ 6 กันยายน 2567 และระดับสูงสุดที่ 16,132 เหรียญสหรัฐในวันที่ 29 กรกฎาคม 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 12,727 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ในไตรมาสสามเฉลี่ยอยู่ที่ 14,542 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 15,064 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 13,865 เหรียญสหรัฐในวันที่ 10 กันยายน 2567 และระดับสูงสุดที่ 15,252 เหรียญสหรัฐในวันที่ 25 กรกฎาคม 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 14,345 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ในไตรมาสสามเฉลี่ยอยู่ที่ 13,321 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสและระดับสูงสุดที่ 13,718 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 12,704 เหรียญสหรัฐในวันที่ 18 กันยายน 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 12,792 เหรียญสหรัฐ โปรดทราบว่าเรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 กับการขนแร่เหล็ก ร้อยละ 16 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน และร้อยละ 10 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนแร่บอกไซต์ เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน
- IMF คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP โลกว่าจะยังคงอยู่ในระดับเหมาะสมที่ร้อยละ 3.2 สำหรับปี 2567 และปี 2568 นอกจากนี้ อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญและลานีญา การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ภูมิรัฐศาสตร์ ความไร้ประสิทธิภาพ การปิดเมือง ความแออัด ฯลฯ
- เงินเฟ้อในสหรัฐอเมริกาและเศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วอื่น ๆ อยู่ภายใต้การควบคุม และกำลังมุ่งหน้าไปสู่เป้าหมาย โดยธนาคารกลางบางแห่งได้ลดอัตราดอกเบี้ยลงแล้ว
- หากมองถึงอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ที่คาดการณ์ไว้สำหรับปี 2567 (โดย Clarksons ประมาณการไว้ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.02 ในเดือนมกราคม 2566 ปรับการคาดการณ์เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.26 ในเดือนมีนาคม 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.54 ในเดือนมิถุนายน 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.61 ในเดือนกันยายน 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.56 ในเดือนมกราคม 2567 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.37 ในเดือนมีนาคม 2567 และปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.88 ในเดือนมิถุนายน 2567 และปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.41 ในเดือนกันยายนของปี 2567) ด้วยการนำเข้าในเก้าเดือนแรกของปี 2567 ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของจีน และการเติบโตของฝั่งอุปทานที่คาดไว้เพียงเล็กน้อย เรามีเก้าเดือนแรกที่แข็งแกร่งกว่าที่เคยมีอย่างมาก หากดูที่ดัชนีอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำในเก้าเดือนแรกของปี 2567 ซึ่งสะท้อนถึงการเติบโตที่แท้จริงในอุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองจากจีน เศรษฐกิจของจีนเติบโตช้ากว่าประเทศอื่น ๆ หลังโควิด-19 ซึ่งเป็นปัจจัยที่ขยับยั้งการฟื้น

ตัวของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ควรแข็งแกร่งยิ่งขึ้นในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงทำได้ดีเมื่อพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้น โดยภาพรวมแล้วเมื่ออุปทานและอุปสงค์เกือบจะสมดุลกัน ซึ่งหมายความว่า การเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์ การเพิ่มขึ้นของความแออัด หรือเพิ่มขึ้นของการเบี่ยงเบนเส้นทางการค้า/การหยุดชะงักเพียงเล็กน้อยก็สามารถเพิ่มแรงกดดันต่ออุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์ต่อตลาดขนส่งสินค้าให้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

- อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้รับการสนับสนุนโดยอุปทานใหม่สุทธิที่อยู่ในระดับต่ำ โดยขาดคำสั่งต่อเรือใหม่อย่างมากเนื่องจากความแออัดจากคำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งก๊าซ และเรือขนส่งรถยนต์ ความจุของตู้ต่อเรือลดลงอย่างมาก ระยะเวลาการเปลี่ยนเชื้อเพลิง และการเริ่มต้นของกฎเกณฑ์ EEXI / CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือส่วนใหญ่ถูกบังคับให้ลดความเร็วในการแล่นเรือลงอย่างถาวรผ่านขีดจำกัดกำลังเครื่องยนต์ การหยุดชะงักจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำอเมซอนและมิสซิสซิปปีอยู่ในระดับต่ำ น้ำลดในคลองปานามาจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม 2567 และการโจมตีด้วยโดรน/จรวด/ขีปนาวุธ/USV บนเรือในทะเลแดง ได้ช่วยให้อัตราค่าระวางรักษาความแข็งแกร่งได้นานขึ้น อย่างไรก็ตาม การลดลงของความรู้ประสิทธิภาพในกองเรือโลกเนื่องจากข้อจำกัด/ความล่าช้าที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ที่เริ่มจางหายไป ส่งผลให้มีเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาดการขนส่งสินค้า เศรษฐกิจของประเทศพัฒนาแล้วที่อ่อนแอ ยกเว้นสหรัฐอเมริกา สงครามร้อนแรง 2 ครั้งที่เกิดขึ้นอย่างไม่สามารถควบคุมได้ในยุโรปและตะวันออกกลาง แม้ว่าจะช่วยให้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังควบคุมการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางอย่างรุนแรงได้
- สินค้าหลักสี่ประเภทที่บรรทุกโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้แก่ สินค้าแร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืช และสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย ในบรรดาสินค้าเหล่านี้ สินค้าสองอย่างหลังส่วนใหญ่จะบรรทุกด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ดังเช่นเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเป็นคำเรียกทั่วไปสำหรับสินค้าหลายประเภท และมีความเชื่อมโยงอย่างมากกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก เนื่องจากสินค้าดังกล่าวประกอบด้วยสินค้าหลายประเภทที่มีความต้องการเป็นวัฏจักร เช่น เหล็กและวัสดุก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าเทกองกลุ่มย่อยอื่น ๆ เช่น ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์จากป่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่าง ๆ และบอกลีโธ ซึ่งเติบโตทางการค้าโลกเป็นเวลาหลายปี การเติบโตทางการค้าในสินค้าโภคภัณฑ์เหล่านี้สอดคล้องกับการเติบโตของรายได้และการเติบโตของจำนวนประชากรทั่วโลก
- การเติบโตของการค้าสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีอุปสงค์ในระยะยาวยังคงสอดคล้องกับแนวโน้มในอดีต เราคาดว่า การค้าสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีการเติบโตในระยะยาวจะชะลอการลดลงของการค้าสินค้าโภคภัณฑ์ตามวัฏจักร
- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแง่ต้น-ไมล์สำหรับเรือขนาดที่เล็กกว่า
- ร้อยละ 21.7 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (199.63 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 และร้อยละ 60 มาจากออสเตรเลีย (551.66 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 0.77 ในช่วงเก้าเดือนของปี 2567 เนื่องจากปริมาณต้น-ไมล์ที่ไกลกว่าจากบราซิลเพิ่มขึ้นและแทนที่ปริมาณต้น-ไมล์ที่ใกล้กว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางบวกต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในช่วงเก้าเดือนของปี 2567
- การผลิตเหล็กทั่วโลกแตะ 1,391.5 ล้านตันในช่วงเก้าเดือนของปี 2567 ต่ำลงเล็กน้อยจาก 1,415.6 ล้านตันในช่วงเก้าเดือนของปี 2566

- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกกรีไซเคิลปริมาณ 0.4 ล้านเดเวทตันในช่วงไตรมาสสามของปี 2567 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 2.26 ล้านเดเวทตัน (ลดลงร้อยละ 82) จากช่วงไตรมาสสามของปี 2566 กองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสี่ของปี 2567 มีปริมาณ 96.56 ล้านเดเวทตัน หรือ ร้อยละ 9.45 ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับค่าที่ร้อยละ 9.65 (ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2570 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสี่ของปี 2567) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.41 และลดลงร้อยละ 0.68 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 7 ตุลาคม 2567) เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.9 และร้อยละ 2.7 ในปี 2567 และในปี 2568 ตามลำดับ (รายงานจาก Clarksons DBTO ในเดือนตุลาคม 2567) ตามลำดับ หากความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากความแออัดหรือการหยุดชะงักอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราคาดว่าจะเห็นอัตราค่าระวางที่สูงขึ้นในอนาคต
- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 4.41 ในปี 2567 โดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยจะมีการเติบโตที่ร้อยละ 3.58 ตามข้อมูลจาก Clarksons (ข้อมูลจาก ณ วันที่ 7 ตุลาคม 2567)
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2568/ปี 2569 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ/IMO2020 ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญกับแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา
- สำหรับเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ความคาดหวังยังคงอยู่ว่าวินัยด้านอุปทานจะได้รับการตอบแทน แม้ว่าการเติบโตด้านอุปสงค์จะไม่เต็มที่ก็ตามตามข้อมูลของ Clarksons การส่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือพาณิชย์ทุกรูปแบบทั่วโลกในช่วงเก้าเดือนแรกของปีนี้ มีปริมาณอยู่ที่ 93.6 ล้านกรอสตัน ซึ่งต่ำกว่าสถิติที่สูงที่สุดที่ 172 ล้านกรอสตัน ที่ทำได้ในปี 2551 หากยังคงคำสั่งต่อเรือใหม่ในอัตราดังกล่าว ปี 2567 จะมีคำสั่งต่อเรือใหม่มากกว่า 100 ล้านกรอสตัน ซึ่งเคยเกิดขึ้นเพียง 5 ครั้งในอดีต ได้แก่ ในปี 2549 - 2551, ในปี 2556 และในปี 2564 อย่างไรก็ตาม ด้านมูลค่าคำสั่งซื้ออยู่ที่ 155,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากค่าเฉลี่ยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (เพิ่มขึ้นร้อยละ 127) และเป็นยอดรวมที่สูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2551 คำนีราคำสั่งต่อเรือใหม่ของ Clarksons เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 เมื่อเปรียบเทียบกับระดับในต้นปี 2564 และอยู่ใกล้เคียงกับจุดสูงสุดในปี 2551 ในแง่ของมูลค่าเรือที่สั่งซื้อ ขนาดเฉลี่ยของเรือที่ส่งต่อใหม่อยู่ที่ 54,000 กรอสตัน ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และสูงกว่าค่าเฉลี่ย 10 ปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 40 และมูลค่าเฉลี่ยของเรือแต่ละลำอยู่ที่ 90 ล้านดอลลาร์สหรัฐถือเป็นระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยสูงกว่าสถิติเดิมในปี 2565 ถึงร้อยละ 30 และสูงกว่าราคาเฉลี่ยต่อลำในช่วง 10 ปีถึงร้อยละ 50 ดังนั้น ปีนี้จึงน่าจะเป็นหนึ่งในปีที่แข็งแกร่งที่สุดเป็นประวัติการณ์ในแง่ของมูลค่ารวมของการลงทุนในเรือใหม่
- เมื่อปีที่แล้ว เราได้เขียนไว้ว่าการเกิดแผ่นดินไหวครั้งร้ายแรงในโมร็อกโกจะนำไปสู่การสร้างใหม่ของบ้านที่ถูกทำลายจำนวน 50,000 หลัง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการวัสดุก่อสร้างมากขึ้นที่ขนส่งด้วยเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งเป็นประเภทเรือที่ PSL เป็นเจ้าของ จนถึงปัจจุบัน มีบ้านเพียง 1,000 หลังเท่านั้นที่ได้รับการสร้างใหม่

โดยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ภายใต้ความร้อนจัดในฤดูร้อนและความหนาวเย็นจัดในฤดูหนาว

- ตามรายงานของ Clarksons เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2567 นับตั้งแต่ปี 2563 ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ได้เป็นปัจจัยขับเคลื่อนการนำเข้าสินค้าไปยังประเทศจีน แทนที่จะเป็นการนำเข้าสินค้าเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของจีนตามปกติ ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่อุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ของจีนลดลงหรือเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์มีการปรับตัวขึ้นหรือลงตามลำดับ ในปี 2563 การนำเข้าสินค้าในจีนเติบโตขึ้นร้อยละ 9 เนื่องจากราคาที่ต่ำลงจากผลกระทบของการปิดประเทศอันเนื่องมาจากโควิด-19 ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่ำที่สุดในเดือนเมษายน 2563 ในปี 2565 ปริมาณการนำเข้าสินค้าลดลงอย่างมากเนื่องจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนส่งผลกระทบต่อการจัดหาสินค้าโภคภัณฑ์ และทำให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์พุ่งสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ระหว่างเดือนมิถุนายน 2566 ถึงเดือนมิถุนายน 2567 เมื่อราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงถึงร้อยละ 34 อุปสงค์จากจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยการนำเข้าสินค้าทะลุ 3.05 พันล้านตันในปี 2566 ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม 2567 แนวโน้มเชิงบวกนี้ยังคงดำเนินต่อไป โดยการนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2566 ดังนั้นการนำเข้าสินค้าไปยังประเทศจีนในอนาคตจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าโภคภัณฑ์ แม้ว่าจะมีปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความเร็วในการสะสมสินค้าคงคลัง ความแข็งแกร่งของภาคอสังหาริมทรัพย์ ขนาด และความเร็วในการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานก็จะมียุทธศาสตร์เช่นกัน
- Clarksons ได้เผยแพร่รายงานฉบับใหม่เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2567 เกี่ยวกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยระบุว่า ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมีแนวโน้มดีขึ้นในปี 2567 โดยมีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 16,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งเป็นผลมาจากความแข็งแกร่งของเรือขนาดเคปไซส์ที่มีการเติบโตของการส่งออกในระยะไกลในมหาสมุทรแอตแลนติก จนถึงขณะนี้มีการสั่งซื้อทั่วโลกมากกว่า 100 ล้านตันตัน (มีมูลค่ามากกว่า 135 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ส่งผลให้มีอุปสงค์สำหรับเรือใหม่จากหลายภาคส่วนที่แข็งแกร่ง อันเป็นผลมาจากสถานะของตลาด การปรับปรุงกองเรือ (“อายุ” ของกองเรือโลกเพิ่มขึ้นประมาณ 4 ปีนับตั้งแต่ปี 2557) และโครงการเรือ “สีเขียว” ตลาดการต่อเรืออยู่ในสถานะ “ดีใจเครียด” (ราคาขึ้นเพียงร้อยละ 6 นับตั้งแต่ต้นปี แต่ขณะนี้อยู่ที่ระดับเดียวกับระดับสูงสุดในปี 2551 ในแง่ของตัวเลขสัมบูรณ์ และระยะเวลาการรอคอยในการต่อเรือใหม่ที่ยาวนาน โดยมีระยะเวลาอยู่ที่ 3.5 ปี) เพื่อเป็นการตอบสนองในขณะนี้กำลังการผลิตของต่อเรือกำลังขยายตัวอีกครั้งโดยการเปิดใช้งานอยู่แห่งใหม่และขยายสิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน (ในแง่ของ CGT ปัจจุบันจีนมียอดคำสั่งต่อเรือใหม่สูงสุดเป็นประวัติการณ์และมีส่วนแบ่งทางการตลาดโลกมากกว่าร้อยละ 50 แต่ยอดคำสั่งต่อเรือใหม่ทั่วโลกยังคงต่ำกว่าสถิติสูงสุดเมื่อปี 2551 ถึงร้อยละ 35) ตลาดการซื้อขายเรือมีความเคลื่อนไหวอย่างมาก (มีอัตราการขายที่คล้ายกับปี 2566) โดยมีการตั้งราคาสูงขึ้น ในขณะที่ตลาดการปลดระวางเรือมีความเงียบเหงา กองเรือโลกและคำสั่งต่อเรือใหม่ทั่วโลกมีมูลค่าเกิน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีการทำธุรกรรมจากผู้ถือหุ้นต่อเรืออย่างต่อเนื่องแต่ประสบกับการแข่งขันที่สูงและการชำระเงินคืนก่อนกำหนด ตลาดทุนโดยทั่วไปอยู่ในสถานะเงียบเหงา การเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้พลังงานสีเขียวยังคงเป็นพื้นที่เชิงกลยุทธ์ที่สำคัญ แต่ท้ายที่สุดเราประเมินว่า การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) จะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2567 และมีส่วนทำให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกประมาณร้อยละ 2 สภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบยังคงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (โครงการ ‘FuelEU Maritime’ จะจำกัดความเข้มข้นของเชื้อเพลิง GHG ตั้งแต่ปี 2568 ขณะที่ IMO กำลังหารือเกี่ยวกับ ‘มาตรการระยะกลาง’) การนำเทคโนโลยีสีเขียวมาใช้ยังคงดำเนินต่อไป โดยขณะนี้ร้อยละ 7 (คาดว่าจะเกินร้อยละ 20 ภายในปี 2573) ของปริมาณกองเรือในแง่ของตันตันมีความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงทางเลือก พร้อมกับร้อยละ 52 ของปริมาณในแง่ของตันตันของคำสั่งต่อเรือใหม่ (LNG dual fuel เป็นตัวเลือกที่โดดเด่นในปีนี้) การปรับปรุงเรือที่มีบทบาทสำคัญเช่นกัน (ประมาณร้อยละ 34 ของปริมาณกองเรือในแง่ของตันตันมีการติดตั้ง ESTs) รวมถึงลดความเร็วในการแล่นเรือลง การเปลี่ยนผ่านด้าน

พลังงานจะมีผลกระทบต่อฐานการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมในระยะยาว (กล่าวคือ ศักยภาพที่แข็งแกร่งในด้านก๊าซ) และสนับสนุนการเติบโตของพลังงานลมนอกชายฝั่ง ปัจจุบัน การขนส่งทางทะเลยังคงสร้างรายได้มหาศาลในขณะที่จัดการกับการหยุดชะงักที่สำคัญ มุมมองการค้านับซับซ้อนมากขึ้น และอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นในการทำการลงทุนที่ “ยุ่งยาก” ในการปรับปรุงกองเรือและการลงทุนในเรือสีเขียว

- ในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2567 ดัชนี Baltic Ultra TC เฉลี่ยอยู่ที่ 15,326 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 48.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ดัชนี Baltic Handy TC เฉลี่ยอยู่ที่ 12,815 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ราคามาตรฐานสำหรับเรือต่อใหม่ในเดือนกันยายน 2567 สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์อยู่ที่ประมาณ 39.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแอสดีไอส์อยู่ที่ประมาณ 33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคาเรือขนาดอัลตราแมกซ์อายุ 5 ปีในเดือนกันยายน 2567 อยู่ที่ 29.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแอสดีไอส์อยู่ที่ประมาณ 28.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คาดว่าการส่งมอบเรือขนาดแอสดีไอส์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์จะเพิ่มขึ้นในปี 2567 เป็น 14.69 ล้านดอลลาร์ต่อตัน หลังจากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้า ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2567 มีรายงานการส่งมอบเรือ 12.15 ล้านดอลลาร์ต่อตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.0 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2566 โดยเรือขนาดอัลตราแมกซ์มีปริมาณ 8.20 ล้านดอลลาร์ต่อตัน และเรือขนาดแอสดีไอส์ปริมาณ 3.95 ล้านดอลลาร์ต่อตัน ปริมาณการปลดระวางเรือในปี 2567 มีเพียง 1.17 ล้านดอลลาร์ต่อตัน ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน มีการปลดระวางเรือ 0.73 ล้านดอลลาร์ต่อตัน การปลดระวางเรือขนาดแอสดีไอส์ทั้งหมดลดลงร้อยละ 39.9 เมื่อเทียบกับช่วงเก้าเดือนของปี 2566 การเติบโตของกองเรือสุทธิของเรือที่มีขนาดระวาง 20,000 - 68,000 ดอลลาร์ต่อตัน คาดว่าจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2567 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ในปี 2568 การขายเรือมือสองชะลอตัวลงร้อยละ 30 จากปี 2566 แต่ยังคงแข็งแกร่ง อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายเรือในขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ 10.7 ในแง่ของมูลค่า
- การหยุดงานประท้วงของแรงงานซึ่งเกิดขึ้นครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ และอ่าวเม็กซิโก เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2567 เป็นความจริงที่เกิดขึ้นเพียงช่วงสั้น ๆ เพียงสามวันก่อนที่ข้อตกลงเรื่องค่าจ้างจะได้บทสรุป การวิเคราะห์ต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าหากการหยุดงานประท้วงครั้งนี้กินเวลานานหนึ่งสัปดาห์ จะต้องใช้เวลาจนถึงกลางเดือนพฤศจิกายน 2567 จึงจะกลับสู่ภาวะปกติ หากกินเวลาเพียงสองสัปดาห์ ภาวะปกติจะกลับคืนมาในช่วงปีหน้า ในแง่ของความเสียหายต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ ตัวเลขมีความแตกต่างกันมาก ตั้งแต่ต่ำสุดที่ 300 ล้านดอลลาร์ต่อวันไปจนถึงสูงถึง 4.5 พันล้านดอลลาร์ต่อวัน การหยุดงานประท้วงครั้งนี้จะส่งผลกระทบต่อสายการบินเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์และเรือขนส่งรถยนต์ทั้งหมดที่ดำเนินการบนเส้นทาง USEC หรือชายฝั่ง USG ในทางปฏิบัติ หมายความว่าสินค้าเกษตรที่เคลื่อนย้ายโดยผู้คอนเทนเนอร์อาจต้องกลับมาถูกขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองอีกครั้ง เนื่องจากท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของ ILA หรือมีแรงงานเอกชนทำงานอยู่ที่นั่น หรือมีสหภาพแรงงานอื่นที่เป็นตัวแทนของแรงงานเหล่านี้ เป็นผลให้แรงงานเหล่านี้ยังคงปฏิบัติงานและโหลด/ขนถ่ายสินค้าบนเรือได้ตามปกติ แน่นอนว่า เพื่อให้ได้รับความเห็นอกเห็นใจจากสาธารณชน ILA ได้ทำตามแนวทางของการเมืองสหรัฐฯ ในการใช้คำโกหกอย่างโจ่งแจ้งว่าบริษัทเดินเรือต่างชาติที่โลกมากเรียกเก็บค่าธรรมเนียม 30,000 ถึง 60,000 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในขณะที่ความจริงคืออัตราปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 5,000 ถึง 6,000 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ILA เชื่อว่าพวกเขาสามารถได้รับความเห็นอกเห็นใจจากคนทั่วไปได้ หากพวกเขาสามารถโยนความผิดให้กับ “บริษัทเดินเรือต่างชาติที่โลกมาก” เหล่านั้นได้ โชคดีที่การสิ้นสุดอย่างรวดเร็วของการนัดหยุดงานนี้แม้จะสร้างความไม่ต่อเนื่องในห่วงโซ่อุปทาน แต่ไม่ถึงกับส่งผลกระทบมากเท่ากับที่ประสบในช่วงการระบาดของโควิด-19
- การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลในเก้าเดือนแรกของปี 2567 สูงขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งอธิบายถึงความแข็งแกร่งของภาคส่วนเรือขนาดเคปไซส์และดัชนี BDI ในเก้าเดือนแรกของปี 2567

- การส่งออกเรือพิฆาตของบราซิลที่ 46.03 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสามลดลงร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

## ความแตกต่างระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566 ปี 2567 และอนาคต

ความแตกต่างในปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566 ปี 2567 และอนาคต:

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2565	2566	เก้าเดือนของปี 2567
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	16,734**	24,015**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	12,854**	15,236**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	11,240**	14,169**
เรือขนาดแอนด์ไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	10,420**	12,790**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.5%	+4.3%	+1.5%	+4.70%	+4.41%
ความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ย (นอต)	13.5	11.7	11.3	11.0	10.9
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์กรการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2565)^	1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^	1.07 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+25.88%	+32.21%	+6.48%	+7.16%	+8.33%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+16.84%	+12.67%	+6.76%	+8.07%	+8.48%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+3.1%	+3.2%

### อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษ ที่อัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าคำสั่งซื้อเรือใหม่ และ ณ ต้นเดือนตุลาคมของปี 2567 อัตราส่วนดังกล่าวยังเป็นร้อยละ 9.45 และร้อยละ 9.65 ตามลำดับ

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

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

\*\*\* รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^Bloomberg จำนวนการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนที่ 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 รายงานการกระตุ้นเศรษฐกิจ 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน

^^อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เดทเวทตัน อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 52,000 เดทเวทตัน ใช้สำหรับปีที่ไม่มีดัชนี BHSI (ปี 2546 ถึงปี 2549) หรือไม่มีดัชนี BSI (ปี 2546 ถึงปี 2548).

ที่มา: ข้อมูลจาก Clarksons Index Timeseries; Clarksons Speed Timeseries and Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และ

ข้อมูลการเติบโตของภาคอุปทานจาก Clarksons ณ เดือนตุลาคม 2567 DBTO และข้อมูลการเติบโตของภาคอุปสงค์จาก Clarksons World Seaborne Trade Time Series ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หากดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับช่วงเวลาอื่น ๆ สำหรับเรือขนาดปานาแมกซ์และขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และปี 2565 สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึงเกือบ 3 เท่าและสูงกว่าปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์มีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจน โดยมีอัตราต่ำสุดในปี 2564 ถึงปี 2565 ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2566 และอยู่ในระดับปานกลางในปี 2567 สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564 ถึงปี 2565 ลดลงร้อยละ 78 ในปี 2566 และลดลงร้อยละ 74 ในเก้าเดือนแรกของปี 2567 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือเป็น 1.5 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.5 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็น 1.0 เท่าในปี 2564 ถึงปี 2565 เป็น 0.89 เท่าในปี 2566 และเป็น 1.0 เท่า ณ ต้นไตรมาสสี่ของปี 2567 สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่ดีสามารถดำเนินต่อไปได้อีกสองสามปี

อัตราค่าระวางเริ่มต้นในปี 2564 ที่ระดับต่ำจากนั้นได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากสู่ระดับสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม โดยดัชนี BDI และระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด และตั้งแต่นั้นมาก็ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ของปี 2565 ก่อนที่จะเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง เพราะเหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในลักษณะนี้ ลดลง และเพิ่มขึ้นอีกครั้งอย่างรวดเร็ว? คำตอบนั้นค่อนข้างง่าย กล่าวคือ อุปสงค์/อุปทานสำหรับสินค้าแห่งเทกองเมื่อตอนกลางปี 2563 อยู่ในระดับสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์โดยการคำนวณของ Clarksons เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 3.57 ซึ่งแตกต่างจากการเติบโตของกองเรือสุทธิเพียงร้อยละ 3.6 เพียงเล็กน้อย อัตราค่าระวางจึงพุ่งสูงขึ้น! แต่เมื่อจินตนาการถึงความภาคภูมิใจที่หายากที่เกิดปัญหาโดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์ และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขีปนาวุธจะต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ช่วงฤดูหนาวในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบและอัตราค่าระวางได้ลดลง ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 อัตราค่าระวางที่ลดลงนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารกลางจากประเทศที่เหลือในโลกในการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง (QE Tapering) และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยซึ่งเริ่มในเดือนมีนาคม 2565 และต่อเนื่องมาจนถึงครั้งแรกของปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ เมื่ออุปสงค์/อุปทานอยู่ในระดับสมดุล ความผันผวนมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินยังคงขึ้น โขบายปลอดโควิดในการปิดกั้นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศเป็นเวลาหลายเดือนในปี 2565 ผลกระทบโดยรวมจากนโยบายปลอดโควิดในจีนและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและการลดลงของการอัดฉีดเม็ดเงินในสวนอื่นของโลกเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ อุปสงค์เริ่มลดลงและอัตราค่าระวางในปี 2565 ชะลอตัวลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2564 ต้นปี 2566 เป็นช่วงที่เงินไม่ได้ถูกล็อกคาวนจากนโยบายปลอดโควิด แต่กลับต้องคืนเงินเพื่อรับมือกับการละทิ้งนโยบายปลอดโควิด ผู้คนไม่รู้ว่าจะหันไปทางไหน แต่ ณ สิ้นปี 2566 จีนเป็นหนึ่งในสองประเทศเศรษฐกิจหลักที่มีการเติบโตอย่างแข็งแกร่งด้วยอัตราการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 5.2 อีกแห่งคืออินเดียที่คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP ไว้ที่ร้อยละ 7.0 ในปี 2567 อย่างไรก็ตาม เราจำเป็นต้องปรับความคาดหวังของเราตามขนาดที่แท้จริงของเศรษฐกิจอินเดีย (3.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) เทียบกับขนาดเศรษฐกิจของจีน (18.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือ เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามาก เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ข้างต้น และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เดเวทตันของอุปทานของกองเรือในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 ที่ 133.19 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ 10,000 – 44,999 เดเวทตัน) 231.96 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ 45,000 – 69,999 เดเวทตัน) เมื่อเทียบกับ 431.11 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดเคปไฮส์ 90,000 เดเวทตันขึ้นไป) และ 225.92 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ 70,000 – 89,999 เดเวทตัน) ตามข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ในไตรมาสสามของปี 2567 อัตราการเติบโตสุทธิในแง่เดเวทตันของอุปทานของกองเรืออยู่ที่ 1.8 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์) 2.77 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับ 1.59 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดเคปไฮส์) และ 3.42 ล้านเดเวทตัน (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์)

## การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2567 ด้วยอุปทาน 996.58 ล้านเดเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 1,022.17 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.57) ณ ต้นไตรมาสสี่ของปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบลำช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 3.54 สำหรับเก้าเดือนแรกของปี 2567) กับการส่งมอบตามกำหนดการในไตรมาสสี่ของปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 4 ล้านเดเวทตันในปี 2567 และ 10 ล้านเดเวทตันในปี 2568 (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 2.67 ล้านเดเวทตันสำหรับเก้าเดือนแรกของปี 2567) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.35 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเดเวทตันเป็น 1,029.89 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 2.3 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,029.89 ล้านเดเวทตันเป็น 1,503.62 ล้านเดเวทตัน) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2567 และปีต่อไป เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

## ความแออัด

ในช่วงเก้าเดือนของปี 2567 ค่าเฉลี่ยของจำนวนเรือที่ทำเรือทั่วโลกอยู่ที่ 3,354,719 ลำ เมื่อเทียบกับช่วงเก้าเดือนของปี 2566 ซึ่งอยู่ที่ 3,265,033 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 ตัวเลขสำหรับทั้งปี 2566 อยู่ที่ 4,336,475 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เมื่อเทียบกับปี 2565) สำหรับปี 2565 อยู่ที่ 4,126,900 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปี 2564) สำหรับปี 2564 อยู่ที่ 3,764,398 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2563) และสำหรับปี 2563 อยู่ที่ 3,422,261 ลำ (ลดลงร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับปี 2562) ค่าเฉลี่ยประจำปีของจำนวนเรือที่ทำเรือทั่วโลกในช่วงปี 2562 ถึงปี 2566 อยู่ที่ 3,867,917 ลำ เปรียบเทียบกับช่วงเก้าเดือนของปี 2567 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยประจำปีดังกล่าวร้อยละ 16

## ภูมิรัฐศาสตร์ ภาษีศุลกากร การขยายตัวของเมือง และการเลือกตั้ง

สงคราม ถือเป็นสิ่งที่เลวร้ายที่สุดที่ประเทศใดจะเข้าไปเกี่ยวข้อง ทั้งประเทศที่อยู่ในสงครามหรือประเทศที่สนับสนุนพันธมิตรของตนให้ต่อสู้ในสงครามนั้นต่างทุ่มทุนสำรองทั้งหมดไปกับการผลิตและจัดหายุทธโศปกรณ์ จนแทบละเลยปัญหาอื่น ๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศถูกละเลยไป ทำให้อุปสงค์ในสินค้าลดลงและส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ในการขนส่งสินค้าลดลงด้วย ดังที่เรากล่าวซ้ำแล้วซ้ำเล่า ไม่มีผู้ชนะในสงคราม มีเพียงผู้แพ้เท่านั้น ผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ใช้กฎของป่าที่ว่า “อำนาจคือความชอบธรรม” ตัดสินความคิดเห็นของโลกแบบผิดพลาด และจะจบลงที่ด้านที่ผิดของประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ความสูญเสียครั้งใหญ่ที่สุดจะรู้สึกได้ลึกที่สุดจากพ่อแม่ คู่สมรส คู่ครอง พี่ชาย พี่สาว และพี่น้องของผู้ที่ถูกนำไปสังหาร โดยผู้นำที่ไม่เอาใจใส่ของพวกเขา ซึ่งลูก ๆ ไม่เคยเสี่ยงต่อการเสียชีวิต

ความเชื่อมโยงระหว่างการเลือกตั้งและผลกระทบที่อาจเป็นผลดีหรือผลเสียต่อเศรษฐกิจโลกขึ้นอยู่กับผู้ชนะการเลือกตั้งเป็นสิ่งสำคัญและส่งผลกระทบต่ออุปสงค์สินค้าทางทะเล ดังนั้นเราจำเป็นต้องติดตามการเลือกตั้งหลายครั้งที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปี 2567 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ผู้นำประชานิยมหลายคนกำลังส่งเสริมนโยบายลดการเชื่อมโยงกับโลกาภิวัตน์โดยการย้ายฐานการผลิตกลับสู่ประเทศที่มีภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับประเทศต้นทางเดิม การย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศพันธมิตรที่ไม่มี ความขัดแย้งระหว่างกัน และนโยบายบิดเบือนตลาดอื่น ๆ หากผู้นำกลุ่มดังกล่าวชนะการเลือกตั้ง พวกเขาอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุปสงค์ด้านการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันก็เพิ่มอัตราเงินเฟ้อผ่านนโยบายลดการเชื่อมโยงกับโลกาภิวัตน์

เงินเฟ้อเป็นอีกหนึ่งศัตรูของการเติบโตเมื่อธนาคารกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและพยายามควบคุมมันให้ได้ บริษัทต่าง ๆ ต้องเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นและมีโอกาสน้อยที่จะลงทุนในโครงการขยายทุนขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มกำลังแรงงาน หากไม่มีการใช้จ่ายฝ่ายทุนและการเพิ่มกำลังแรงงาน เศรษฐกิจก็จะไม่ขยายตัวและจะลดความต้องการสินค้าลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ด้านการขนส่งสินค้าลดลงเนื่องจากอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น

ภูมิรัฐศาสตร์แทรกแซงในโลกของเศรษฐศาสตร์และการค้าโลกในรูปแบบที่ใหญ่มาก ดังจะเห็นได้จากสงครามในยูเครนที่ดำเนินมาอย่างแข็งแกร่งหลังจากผ่านไปกว่า 32 เดือน ส่งผลให้มีการคว่ำบาตรมากมาย ทำให้ชีวิตยากขึ้นหรือเป็นไปได้สำหรับเจ้าของเรือผู้บริสุทธ์จำนวนมาก การไหลของการค้าถูกหยุดชั่วคราวจากทะเลดำไปยังตุรกีและประเทศอื่น ๆ ในแอฟริกาเหนือและสหภาพยุโรป ตั้งแต่ตอนเริ่มต้นของสงครามนี้ แล้วเริ่มต้นใหม่หลังจากผ่านไปประมาณ 5 เดือนระหว่างสงคราม จากนั้นหยุดอีกครั้งในช่วงต้นครึ่งหลังของปี 2566 และเมื่อไตรมาสสามเคลื่อนเข้าสู่ไตรมาสสี่ของปี 2566 กลับดำเนินไปอย่างดุเดือดราวกับว่าไม่มีการหยุดชะงักจากสงครามร้อนครั้งแรกในยุโรปนับตั้งแต่ปี 2488

ดังที่เราได้เห็นแล้วว่าภาษีศุลกากรนั้นสร้างความแตกต่างเพียงเล็กน้อยให้กับประเทศผู้นำเข้าซึ่งสามารถซื้อสินค้าจากประเทศอื่นที่ไม่ใช่ภัยดังกล่าวได้ จีนซึ่งเป็นผู้ซื้อถั่วเหลือง ข้าวโพด ถ่านหิน และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ของสหรัฐฯ สามารถทดแทนถั่วเหลืองของสหรัฐฯ ด้วยถั่วเหลืองจากบราซิล ข้าวโพดก็เช่นกัน ถ่านหินมาจากโคลอมเบีย บราซิล อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย และรัสเซีย หากการนำเข้าสินค้าเดียวกันหรือคล้ายกันจากประเทศอื่นเป็นไปได้ ประเทศผู้นำเข้าจะเสริมสร้างเงินทุนของรัฐด้วยภยานำเข้าในขณะที่ประชากรของคนยากจนลงด้วยราคาสินค้านำเข้าที่สูงขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อประเทศผู้ส่งออกที่เพิ่มราคาสินค้าโดยเปอร์เซ็นต์เดียวกันกับภาษี

สงคราม “เย็น” ครั้งที่สามกำลังเกิดขึ้นในช่องแคบไต้หวัน โดยมีการแทรกแซงจากมหาอำนาจที่ผลักดันให้ประกายไฟนี้กลายเป็นสงครามร้อนระหว่างสหรัฐอเมริกา/นาโต้ กับจีน แทนที่จะใช้การทูตเพื่อแก้ไขปัญหาค่าที่ค้างคา เห็นได้ชัดว่าผู้ที่มีเหตุผลเพียงพอย่อมไม่มีใครต้องการสงครามเย็นแม้เพียงหนึ่งครั้ง ไม่ต้องพูดถึงสองครั้ง หรือเกิดสงครามอันดุเดือดครั้งที่สาม บนโลกที่เปราะบางของเราซึ่งกำลังประสบกับภาวะอุณหภูมิโลกสูงขึ้น

การขยายตัวของเมืองนับเป็นแนวโน้มระดับโลกที่เพิ่มขึ้นตามรายงานของสหประชาชาติเรื่องแนวโน้มการขยายตัวของเมืองของโลก โดยมีสัดส่วนของประชากรเมืองเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 68 ภายในปี 2593 อเมริกาเหนือมีประชากรเมืองร้อยละ 82 ในปี 2561 ขณะที่สหภาพยุโรปมีร้อยละ 74 อินเดียคาดว่าจะมีประชากรเมืองน้อยกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เพียงสามประเทศ ได้แก่ อินเดีย จีน และไนจีเรีย คาดว่าจะมีสัดส่วนถึงร้อยละ 35 ของการเติบโตของประชากรเมืองที่คาดการณ์ระหว่างปี 2561 ถึงปี 2593 สัดส่วนของบ้านที่มีผู้อยู่อาศัยเพียงคนเดียวในสตอกโฮล์มเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 50 ตั้งแต่ปี 2560 และสิ่งที่เกิดขึ้นในสแกนดิเนเวียก็จะเกิดขึ้นในส่วนที่เหลือของโลกในอีกไม่กี่ทศวรรษต่อมา ดังนั้นผู้อยู่อาศัยในเมืองจะกลายเป็นบ้านที่มีผู้อยู่อาศัยเพียงคนเดียวมากขึ้นในอนาคต และบ้านทั้งหมดดังกล่าวจะต้องการเครื่องใช้ไฟฟ้าของตัวเอง (ผู้เขียน เครื่องซักผ้า เครื่องอบผ้า ไมโครเวฟ ฯลฯ) พาหนะของตัวเองไม่ว่าจะเป็นจักรยาน มอเตอร์ไซค์ หรือรถยนต์ การใช้ชีวิตในเมืองและสินค้าที่เกี่ยวข้องทั้งหมดต้องการเหล็ก ซีเมนต์ ไม้ในการสร้าง ตกแต่งด้วยเตียง ตู้เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า เฟอร์นิเจอร์ผ้า เช่น ผ้าปูที่นอน ผ้าห่ม ที่นอน หมอน ปลอกหมอน ฯลฯ สินค้าทุกชิ้นที่กล่าวมาหรือวัตถุดิบเริ่มต้นและ/หรือสินค้าสำเร็จรูปถูกขนส่งทางทะเลและเพิ่มอุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์สำหรับการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยสรุปเมื่อการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้นและคนเมืองส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะอาศัยอยู่ในบ้านที่มีผู้อยู่อาศัยคนเดียว อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน

มาตรการคว่ำบาตรทางการค้า ภาษีศุลกากร สงครามร้อนและสงครามเย็นทั้งหมดเหล่านี้ ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศถูกขัดจังหวะ การขนส่งทางทะเลช่วยให้กระแสการค้าระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพมากที่สุด แต่เมื่อถูกขัดจังหวะ กระแสการค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้อัตราค่าระวางการขนส่งเพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าในประเทศผู้นำเข้าสูงขึ้น มันแทบไม่มีผลกระทบต่อประเทศผู้ส่งออก เพราะพวกเขาเพียงแค่เพิ่มราคาสินค้าส่งออกของพวกเขาในเปอร์เซ็นต์เดียวกันกับภาษีศุลกากร เจ้าของเรือได้รับประโยชน์จากความไม่มีประสิทธิภาพที่เกิดขึ้นหากกระแสการค้าเกิดจากประเทศที่ห่างไกลเนื่องจากภาษีศุลกากรที่บังคับใช้กับประเทศผู้ส่งออกปกติ

โดยทั่วไป การหยุดชะงักที่ไม่ว่าจะเกิดขึ้นด้วยเหตุผลใดก็ตามเป็นผลดีต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่การขัดจังหวะกระแสการค้าจะส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเจ้าของเรือ

## ภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม อัตราราคาเงินเฟ้อ และอื่น ๆ

ขออย่าเตือนถึงข้อเท็จจริงอันชัดเจนว่าในสงครามไม่มีผู้ชนะ มีแต่ผู้แพ้เท่านั้น หากมีใครสงสัยในความจริงข้อนี้ เพียงถามจากผู้ที่สูญเสียคนรักจากสงคราม ไม่ว่าจะอยู่ฝ่ายชนะหรือฝ่ายแพ้ เขาจะตอบได้ถึงความเจ็บปวดที่เกิดขึ้น สงครามไม่ควรเกิดขึ้น ควรใช้การทูตและการเจรจาเป็นหลัก โดยเฉพาะสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเมือง ควรเรียนรู้ศาสตร์แห่งการเจรจาและจริยธรรม เนื่องจากเป็นเรื่องน่าเศร้าที่ผู้นำสูงวัยในชุดสูทดำกลับเป็นผู้ส่งเยาวชนไปสู่สมรภูมิในดินแดนอันห่างไกล บ่อยครั้งที่เกิดจากการปลุกปั่นของประเทศอื่นซึ่งไม่สนใจว่ากำลังมีคนหนุ่มสาวเสียชีวิตเพราะสงครามตัวแทนในนามของตน บุตรหลานของผู้นำเหล่านี้ไม่เคยที่จะต้องเสี่ยงชีวิตในสงคราม ไม่ว่าจะเป็สงครามปกป้องประเทศตนเองหรือสงครามตัวแทน คำสอนที่ว่า การสังหารไม่ว่าจะเกิด

จากใครหรือเพื่ออะไรล้วนเป็นสิ่งที่ไม่ดี การสังหารประชาชนผู้บริสุทธิ์ไม่อาจหาเหตุผลมารองรับได้ ไม่ว่าจะมาจากการกระทำของ รัฐหรือกลุ่มติดอาวุธ

โลกทุกวันนี้ช่างวุ่นวายด้วยแรงจูงใจทางภูมิรัฐศาสตร์ ที่ประเทศพัฒนาแล้วต่างเร่งผลิตและส่งออกราวุธไปยังทุกเขตความขัดแย้ง แม้กระทั่งกับฝ่ายที่มีกำลังด้อยกว่า ขณะที่บางส่วนของประชากรในประเทศพัฒนาแล้วกลับต้องไร้ที่อยู่อาศัย ขาดแคลนอาหาร และ ไร้งานทำ ผู้นำของพวกเขากลับดูเหมือนจะไม่เห็นความทุกข์ยากของประชาชน กลับเลือกสนับสนุนการติดอาวุธให้ชาติอื่น ๆ และ โยนย้ายทรัพยากรไปก่ออาชญากรรมต่อมนุษยชาติ แต่กลับแสดงตัวในฐานะผู้นำแห่ง ‘สังคมที่เคารพกฎเกณฑ์’ อย่างหน้าตาย โดย ไม่สะทกสะท้าน ประชาชนในประเทศเหล่านี้มักไม่มีปากมีเสียงราวกับถูกส่งไปสู่ความตายโดยไม่รู้ตัว ไม่ได้เรียกร้องหรือท้าทาย ผู้นำของตนแต่อย่างใด สื่อเสรีที่ควรจะเป็นกระบอกเสียงกลับทำหน้าที่เป็นเพียงผู้บอกซ้ำข้อมูลจากผู้นำเหล่านี้ราวกับเป็นสัจธรรม เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอาจจะทำให้กระทั่ง Alice in Wonderland ยังยากที่จะเข้าใจการเมืองระหว่างประเทศที่วุ่นวายเช่นนี้

เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2567 นักเศรษฐศาสตร์ผู้ชนะรางวัลโนเบลจำนวน 23 คน ได้ลงนามในคำร้องยื่นยันว่าการดำรงตำแหน่ง ประธานาธิบดีของคามาลา แฮร์ริสจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจมากกว่าการกลับมาของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ คำร้องนี้วิจารณ์ นโยบายภาษีศุลกากรของทรัมป์ และชื่นชมจุดเน้นของแฮร์ริสในการช่วยเหลือชนชั้นกลาง

เป็นเวลากว่าสองทศวรรษที่เยเมน ประเทศยากจนแห่งนี้ ถูกทิ้งระเบิดโดยประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับการสนับสนุนทางด้านเทคนิค การทหาร และการขนส่งจากชาติตะวันตก แม้ว่าจะมีเรือบรรทุกเครื่องบินสหรัฐฯ ปฏิบัติการในทะเลแดง พร้อมด้วยเรือสนับสนุน จากอังกฤษและบางประเทศในสหภาพยุโรป แต่พลังของกองกำลังพันธมิตรยังไม่สามารถหยุดยั้งการโจมตีของกลุ่มฮูตีต่อเรือสินค้า ที่เกี่ยวข้องกับอิสราเอลหรือกองกำลังพันธมิตรได้ สาเหตุของการโจมตีของกลุ่มฮูตีในทะเลแดงคือการกดดันให้อิสราเอลยุติ สงครามในกาซา และเพื่อให้เกิดการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมเข้าถึงประชาชนในกาซาที่กำลังเผชิญภาวะขาดแคลน อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของลูกเรือ เรือ หรือสินค้าที่ขนส่ง ยังคงนำเรือผ่านเขตอันตรายที่เรียกว่า 'shooting alley' ล่าสุดเกิดเหตุการณ์เรือ *Sounion* ที่บรรทุกน้ำมันดิบมากกว่าหนึ่งล้านบาร์เรล ถูกโจมตีจนเกิดเพลิงไหม้และถูกทิ้งให้ลอยเคว้งใน ทะเล เรือดังกล่าวได้รับการลากจูงไปยังจุดปลอดภัยเพื่อดำเนินการกู้ซากต่อไป แม้ว่าเหตุการณ์นี้จะมีความรับผิดชอบของกลุ่มฮูตี แต่สื่อหลายแห่งยังไม่ได้กล่าวถึงบทบาทของเจ้าของเรือและบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้อง หากไม่มีการประกันภัย เจ้าของเรือคงไม่ เสี่ยงนำทรัพย์สินมาเสี่ยงกับความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้พวกเขาจะไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของลูกเรือหรือความสูญเสียทาง สิ่งแวดล้อม แต่ภัยคุกคามจากมลพิษครั้งใหญ่ในทะเลแดงทำให้ทั่วโลกเริ่มตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวนี้ อันเป็นผลมาจากความโลภ ของเจ้าของเรือบางกลุ่มและผู้ให้บริการประกันภัย วิธีแก้ปัญหานั้นที่ง่ายที่สุดคือให้ทุกบริษัทประกันภัยประกาศว่าจะไม่รับประกันเรือ ที่ทำการค้าผ่านช่องแคบบับ เอล มันเดบหรือเดินเรือผ่านทะเลแดง เจ้าของเรือที่มีความรับผิดชอบส่วนใหญ่จะไม่อนุญาตให้เรือของ ตนผ่านเส้นทางนี้ เนื่องจากให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของลูกเรือ ทรัพย์สิน ความสัมพันธ์กับผู้ประกันภัย สิ่งแวดล้อม และ ยินดีที่จะละทิ้งผลกำไรที่อาจได้จากการเดินเรือผ่านเส้นทางอันตราย

เมื่อพิจารณาถึงกรณีการยิงเรือในทะเลแดงที่เกิดขึ้นนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2566 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าผ่านทะเลแดงยังคง เต็มไปด้วยความเสี่ยง ท่ามกลางสถานการณ์ที่เศรษฐกิจอยู่เหนือความปลอดภัย ไม่ว่าจะเดินเรือ สินค้า หรือชีวิตของลูกเรือ การเดิน

ทางผ่าน ‘เส้นทางกระสุน’ นี้ถูกกระตุ้นด้วยเม็ดเงินที่เพิ่มขึ้นจากการขนส่งในเส้นทางเสี่ยง ขณะที่ค่าประกันภัยสงครามแทบไม่มีการปรับเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด ก่อนเดือนพฤศจิกายน 2566 เราได้ทำสัญญาการขนส่งสินค้าผ่านทะเลแดงไปกับลูกค้า โดยที่ลูกค้าได้ใช้สิทธิตามกฎหมายในการกำหนดเส้นทางผ่านช่องแคบ บับ เอล มันเดบ เราจึงพยายามเจรจากับผู้ให้บริการประกันภัยเพื่อเพิ่มค่าประกันจนกลายเป็นภาระทางเศรษฐกิจที่สูงพอจะทำให้ลูกค้าหันไปเลือกเส้นทางที่ปลอดภัยกว่า แต่ผู้ให้บริการประกันภัยได้ระบุโดยอิงตามคำแนะนำของที่ปรึกษากฎหมายในลอนดอนว่า เราจำเป็นต้องประเมินความเสี่ยงในแต่ละการเดินทางจริง และหากความเสี่ยงนั้นมากเกินไป เราจึงมีสิทธิ์ปฏิเสธการเดินทางบนเส้นทางนี้ คำแนะนำทางกฎหมายทั้งหมดที่เราได้รับคือให้เดินทางผ่านทะเลแดงและหวังว่าเรือของเราจะไม่ถูกโจมตี มิฉะนั้น PSL จะทำผิดสัญญาและอาจเสียหายอย่างมหาศาล เราได้ขอให้ผู้เช่าเรือซึ่งเป็นลูกค้าที่เราทำธุรกิจด้วยมากกว่า 30 ปีร่วมกันรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการเดินทางในเส้นทางนี้ โดยให้แบ่งกันออกเป็นสามส่วนระหว่างเจ้าของเรือ ผู้เช่า และผู้ถือผลประโยชน์ในสินค้า แม้ว่าลูกค้าของเราจะเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะและนำไปเสนอลูกค้าของพวกเขา แต่กลับถูกปฏิเสธไปอย่างสิ้นเชิง และเรือของเราจึงจำเป็นต้องแล่นผ่านทะเลแดง เมื่อสัญญาเช่าเรือระยะสั้นที่ได้ถูกตกลงไว้ก่อนการโจมตีเกิดขึ้นได้เสร็จสิ้นลง บริษัทฯ จึงยื่นกรณาวาการเลือกเดินเรือผ่านทะเลแดงหรือเลี้ยวไปทาง Cape of Good Hope (COGH) นั้นเป็นสิทธิ์ของเจ้าของเรือ สำหรับเรือที่ทำการสัญจรระยะยาวที่ยังไม่ได้เดินทางในเส้นทางที่มีความเสี่ยงนี้ แม้ว่าสัญญาจะไม่ห้ามการเดินทางผ่านทะเลแดงเพราะได้ลงนามกันก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์โจมตีในทะเลแดง แต่ผู้เช่าเรือเหล่านั้นได้ตกลงที่จะไม่แล่นเรือผ่านทะเลแดง ในบางความสัมพันธ์นั้นเป็นไปได้ดีและลูกค้าบางราย คิดเห็นเช่นเดียวกับเจ้าของเรือ พวกเขาไม่พร้อมที่จะเสี่ยงชีวิตลูกเรือเพื่อผลกำไรสูง เราได้กำหนดให้สัญญาเช่าเรือระยะยาวและสัญญาระยะสั้นทั้งหมดห้ามเดินทางผ่านทะเลแดงหรือช่องแคบ บับ เอล มันเดบ トラาบใดที่สถานการณ์ยังคงเสี่ยงและมีการเรียกเก็บค่าพรีเมียมความเสี่ยงสงครามเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม หากอุตสาหกรรมประกันภัยยุติการให้ประกันความเสี่ยงสงครามทุกรูปแบบสำหรับการเดินทางในทะเลแดง จะไม่มีเจ้าของเรือรายใดที่ยอมเสี่ยงทรัพย์สินของตนเพื่อผลกำไรจากการเดินทางเส้นทางสั้นที่เสี่ยงอันตรายนี้อีก ชัยชนะของเศรษฐศาสตร์จะเกิดขึ้นเมื่อมีความกลัวที่จะสูญเสียทรัพย์สิน โดยผลกระทบทางเศรษฐกิจที่ใหญ่กว่าผลกำไรที่เกิดจากการตัดสินใจเสี่ยงเช่นนี้ และจะเกิดความเท่าเทียมที่แท้จริงในการตัดสินใจของทุกฝ่าย แต่น่าเสียดายที่เราไม่เห็นบทความใด ๆ ในสื่อด้านการเดินเรือหรือสื่อกระแสหลักที่เสนอวิธีการแก้ปัญหาต่าง ๆ นี้ ซึ่งอาจช่วยจัดการปัญหานี้ได้อย่างสมบูรณ์

และตอนนี้เราจะพูดถึงความจริงที่มีอยู่ในบทความใน *TradeWinds* จากการประชุม *International Union of Marine Insurance (IUMI)* ที่จัดขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ในกรุงเบอร์ลิน IUMI และสมาชิกของพวกเขายังคงให้การประกันความเสี่ยงสงครามในราคาที่ยอมรับได้ ซึ่งทำให้มีความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์สำหรับเจ้าของเรือที่ยินดีเสี่ยงลูกเรือขณะเดินทางผ่านเส้นทางสั้น ๆ โดยช่องแคบ บับ เอล มันเดบ และทะเลแดง บทความนี้ระบุชัดเจนว่าหากไม่มีโชคคืออย่างแท้จริง จะมีลูกเรือจำนวนมากกว่านี้ที่ต้องเสียชีวิตเพียงเพื่อเลี้ยงดูความโลภของเจ้าของเรือและบริษัทประกันที่ให้การประกันความเสี่ยงสงครามเพื่อเพิ่มผลกำไรของพวกเขาอย่างมาก หาก IUMI ปฏิเสธที่จะให้การคุ้มครองหรือเพิ่มค่าใช้จ่ายเพื่อให้เป็นกรณีทางเศรษฐศาสตร์ที่สูงเกินไป ก็จะสร้างสนามแข่งขันที่เท่าเทียมสำหรับเราทุกคนที่ปฏิเสธผลกำไรที่ดึงดูดใจจากการแล่นผ่านทะเลแดงหรือช่องแคบ บับ เอล มันเดบ

ในขณะที่เราพูดถึงการประชุม IUMI ที่จัดขึ้นในเบอร์ลิน [ประธานของ IUMI กล่าวว่า การค้าโลกาภิวัตน์ได้สิ้นสุดลงแล้ว](#) ข้อความนี้ถูกปฏิเสธในบทความอีกฉบับหนึ่งที่เผยแพร่ไม่กี่วันหลังจากนั้น โดยสำนักข่าวเดียวกันที่รายงานคำกล่าวของประธาน IUMI ซึ่งถือ

ว่าเป็นข้อความที่ไม่ถูกต้องตามข้อเท็จจริง บทความดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงการเชื่อมต่อทางดิจิทัลและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ได้ส่งเสริมการค้าโลกาภิวัตน์อย่างมีนัยสำคัญ โดยทำให้โลกมีความเชื่อมโยงกันมากกว่าที่เคยเป็นมา ความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกแสดงให้เห็นว่าการค้าระหว่างประเทศได้ปรับตัว บริษัทต่าง ๆ ได้กระจายห่วงโซ่อุปทานทำให้มีความแข็งแกร่งมากขึ้น แทนที่จะถอยกลับจากการค้าโลกาภิวัตน์ การค้าโลกและการพึ่งพาเศรษฐกิจได้เติบโตขึ้น แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจมีความเชื่อมโยงกันอย่างลึกซึ้ง การแลกเปลี่ยนข้ามวัฒนธรรมและการอพยพกำลังเฟื่องฟู บริการสตรีมมิงเผยแพร่เนื้อหาที่หลากหลายข้ามพรมแดน และการอพยพทั่วโลก แม้ว่าจะมีข้อถกเถียงทางการเมืองในบางภูมิภาค ยังคงดำเนินต่อไปในระดับที่มาก ซึ่งทำให้สังคมมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม การตอบสนองระดับโลกต่อความท้าทาย เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ วิกฤตสุขภาพ และการควบคุมทางเทคโนโลยีซึ่งต้องการการดำเนินการร่วมกัน ยังผลักดันการค้าโลกาภิวัตน์ต่อไป การเกิดขึ้นของบริษัทข้ามชาติระดับโลกยังคงเติบโต บ่งชี้ว่าการค้าโลกาภิวัตน์ยังมีอยู่และยังอยู่สถานะมั่นคง แม้ว่าโลกาภิวัตน์อาจกำลังพัฒนาเพื่อตอบสนองต่อความเป็นจริงทางการเมือง เศรษฐกิจ และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป แต่มันไม่ได้ถอยหลัง และแน่นอนว่าส่วนที่สำคัญที่สุดของการค้าโลกาภิวัตน์คืออุตสาหกรรมการบินส่งทางทะเล!

การประท้วงครั้งใหญ่ในอิสราเอลเพื่อเรียกร้องให้มีการหยุดยิงในทันทีและการส่งตัวประกันกลับยังคงดำเนินต่อไป โดยสหภาพแรงงานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศเรียกร้องให้มีการหยุดงานโดยทั่วไป หัวหน้าสำนักงานสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ วอลเกอร์ ทูค เรียกร้องให้ประเทศต่าง ๆ ลงมือในเรื่องที่อิสราเอลไม่ปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศอย่างชัดเจน และเรียกร้องให้มีการยุติสงครามในฉนวนกาซาที่ยืดเยื้อเกือบหนึ่งปี ขณะที่กระทรวงการศึกษาแห่งชาติปาเลสไตน์ยืนยันว่าประมาณร้อยละ 90 ของโรงเรียนทั้งหมดถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายและยังคงปิดอยู่ บทความนี้ยังชี้ให้เห็นว่ามีนักข่าว 180 คนถูกตั้งเป้าโจมตีจากการโจมตีของอิสราเอลในกาซา และประมาณ 160 คนได้ถูกฆ่าตาย และอัน โดนิ โอ กูเตอร์เรส เลขาธิการสหประชาชาติกล่าวกับรอยเตอร์ว่าการฆ่าพนักงานของสหประชาชาติในกาซาเป็นสิ่งที่ยอมรับไม่ได้โดยสิ้นเชิง

ในบทความที่ชื่อว่า “การทหารของสหรัฐฯ เป็นสาเหตุหลักของหายนะทางสภาพภูมิอากาศ” โดย มาร์โจรี โคห์น ผู้เขียนระบุว่า “หนึ่งในการศึกษาก่อนหน้านี้ โดย โดเบนจามิน ไนมาร์ค, โอลิเวอร์ เบลเซอร์, เคิร์ตตี้ แอชเวิร์ธ และรูเบน ลาร์บี ได้เปิดเผยถึงการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการทหารทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการต่อสู้ การเคลื่อนย้ายกองกำลัง คอนวอย อาวุธ เติบียง และอุปกรณ์ รวมถึงการใช้กำลังเพลิงนั้นมีค่าใช้จ่ายทางคาร์บอนโดยตรง เชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินเจ็ตของเครื่องบินขับไล่เป็นสาเหตุหลัก การใช้เชื้อเพลิงของกองทัพสหรัฐฯ ถือเป็นหนึ่งในผู้ปล่อยมลพิษทางคาร์บอนที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่ นักวิจัยระบุว่า “บางส่วนของอัฟกานิสถานมีอุณหภูมิสูงขึ้นเป็นสองเท่าของค่าเฉลี่ยทั่วโลก” โซมินี เซ็งกูปตา ผู้สื่อข่าวด้านสภาพภูมิอากาศระหว่างประเทศของนิวยอร์กไทมส์เขียนในปี 2564 และสงครามได้ทำให้ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศรุนแรงขึ้น อัฟกานิสถานอยู่ในอันดับ 10 ประเทศที่ประสบกับสภาพอากาศรุนแรง รวมถึงภัยแล้ง พายุ และหิมะถล่ม สำนักงานประสานงานด้านมนุษยธรรมแห่งสหประชาชาติ (OCHA) รายงานเมื่อปีที่แล้วว่า ประมาณ 281,000 เมตริกตันของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกี่ยวข้องกับสงครามถูกปล่อยออกมาในสองเดือนแรกของสงครามหลังวันที่ 7 ตุลาคม 2566 มากกว่าร้อยละ 99 ของการปล่อยก๊าซเหล่านี้เกิดจากการโจมตีทางอากาศและการบุกพื้นที่ของอิสราเอลในกาซา รวมถึงเที่ยวบินขนส่งของสหรัฐฯ ไปยังอิสราเอล ค่าใช้จ่ายด้านสภาพภูมิอากาศเทียบเท่ากับการเผาถ่านหินอย่างน้อย 150,000 ตัน เกือบครึ่งหนึ่งของการปล่อยก๊าซเกิดจากเครื่องบิน

ขนส่งของสหรัฐฯ ที่บินขนส่งอุปกรณ์ทหารไปยังอิสราเอล ขีปนาวุธของฮามาสที่ยิงไปยังอิสราเอลมีปริมาณการปล่อยก๊าซเทียบเท่ากับคาร์บอนไดออกไซด์ 300 ตัน ซึ่งเป็นตัวชี้วัดถึงความไม่สมดุลของสงครามของอิสราเอลต่อปาเลสไตน์”

ในสุนทรพจน์ที่ไม่ธรรมดาต่อองค์กรสหประชาชาติ นายกรัฐมนตรีของบาร์เบโดสได้ทำการเรียกร้องอย่างมีความกระตือรือร้น เพื่อสันติภาพ โดยขอเวลาเพียง 9 นาทีจากผู้ฟัง ซึ่งคุณจะได้รับประโยชน์จากคำพูดของเขา

จอห์น เฟฟเฟอร์ ผู้อำนวยการของ Foreign Policy In Focus ในบทความที่มีชื่อว่า “อิสราเอล: เป้าหมายคืออิหร่าน แต่ความเสี่ยงคือสงครามโลกครั้งที่สาม” เขียนว่า “เบนจามิน เนทันยาฮูเป็นปัญหาที่ต้องถูกแยกออกไปจากกันทั้งในอิสราเอลและในภูมิภาค แต่จะอย่างไรเพื่อให้เนทันยาฮูออกจากตำแหน่งและให้มีความคิดเชิงปฏิบัติเข้ามาแทนที่? นายกรัฐมนตรียังคงทำสงครามต่อไป เพราะสงครามทำให้เขาอยู่ในอำนาจ เช่นเดียวกับที่ อันแทอูส ได้รับพลังจากพื้นดินจนกระทั่งคู่ต่อสู้ของเขาขึ้นสู่ท้องฟ้าเพื่อเอาชนะเขา ดังนั้น คำถามที่สำคัญในวันนี้คือ การหาวิธีแยกเนทันยาฮูออกจากสงครามและทำให้เขาสูญเสียอำนาจ”

ในการสัมภาษณ์กับ Project Syndicate นักคิดที่มีเสน่ห์ ผู้พูดที่มีความสามารถ และนักเขียน (หนังสือเล่มล่าสุดของเขาคือ Living the Asian Century: An Undiplomatic Memoir) ทิชอร์ มาห์บูบानी กล่าวว่า “ในปี 2523 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของสหภาพยุโรปมีขนาดใหญ่กว่าจีนถึงสิบเท่า แต่ในปัจจุบันทั้งสองประเทศมีขนาดใกล้เคียงกัน Goldman Sachs คาดการณ์ว่า GDP ของจีนจะเกือบสองเท่าของสหภาพยุโรปภายในปี 2593 นักการทูตยุโรปได้เสียดสีการใช้มาตรการคว่ำบาตรและการข่มขู่ พวกเขาต้องหยุดพฤติกรรมเสียดสีนี้และกลับไปสู่การทูตในรูปแบบดั้งเดิม กล่าวคือ การชักจูงและการประนีประนอม เป็นการโง่เขลาที่เจนส์ สโตลเทนเบิร์ก เลขาธิการ NATO จะเสนอให้ขยาย NATO ไปยังเอเชีย วัฒนธรรมทางทหารของ NATO จะเป็นภัยคุกคามต่อสันติภาพอันยาวนานในภูมิภาคนี้ โดยรวมแล้วชาวยุโรปต้องเปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อเอเชีย เรียนรู้จากภูมิภาคแทนที่จะเทศนาใส่ มีปัญหาและข้อขัดแย้ง ซึ่งรวมถึงข้อพิพาทในเขตแดนที่ทำทลายความสัมพันธ์ของจีนกับประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศ เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น เวียดนาม และฟิลิปปินส์ แต่ความสัมพันธ์ของจีนกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ รวมถึงประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ของอาเซียน นั้นมีความกลมกลืนมากขึ้น ซึ่งต้องขอบคุณความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่ลึกซึ้ง การค้าระหว่างจีนและอาเซียนเติบโตจาก 40 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2543 เป็น 975 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 ซึ่งเป็นโมเดลที่ดีสำหรับความสัมพันธ์ระหว่างสหภาพยุโรปและแอฟริกาหรือสหรัฐฯ และลาตินอเมริกา สำหรับเสถียรภาพในภูมิภาคนี้มีความเสี่ยงในเอเชีย แต่ความเสี่ยงที่ใหญ่ที่สุดมาจากการแข่งขันทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างสหรัฐฯ และจีน ซึ่งมีความอันตรายมากขึ้นทุกวัน มาเลเซียรักษาความสัมพันธ์ที่ดีทั้งกับตะวันออกและตะวันตก การเข้าร่วม BRICS จะไม่เปลี่ยนแปลงแนวทางการต่างประเทศนี้อย่างมาก แต่จะเป็นทางเลือกที่ชาญฉลาด ขณะที่ G7 ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าระหว่าง BRICS ถึง 2.5 เท่าในปี 2543 ขณะนี้ขนาดเล็กกว่า BRICS องค์กร BRICS แตกต่างจาก G7 คือเป็นองค์กรที่กำลังเติบโต ผลงานของผู้นำก่อตั้งสิงคโปร์รวมถึงลี กวน ยิว นั้นน่าทึ่ง สิงคโปร์ได้เปลี่ยนจากสถานะรายได้ต่ำเป็นสูงในเวลาอันรวดเร็ว บทความนี้จะพยายามที่จะสื่อสาร “ความลับ” ของความสำเร็จของสิงคโปร์ด้วยคำย่อที่เรียบง่าย โดยสรุปคือ “MPH” ซึ่งหมายถึง Meritocracy (การให้คุณค่าแก่ความสามารถ) Pragmatism (การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ) และ Honesty (ความซื่อสัตย์) ด้วยความมุ่งมั่นสู่การให้คุณค่าแก่ความสามารถ สิงคโปร์จึงดึงดูดและเลือกเฉพาะคนที่ดีที่สุดสำหรับรัฐบาลของตน ซึ่งเป็นแบบอย่างประเทศอื่นควรทำตาม สำหรับการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ สิงคโปร์เรียนรู้จากการศึกษาการฟื้นฟูประเทศ ญี่ปุ่นในยุคเมจิ ตัวอย่างเช่น สร้างแบบอย่างจากวิธีการที่ดีที่สุดของชาติตะวันตก เช่นเดียวกับที่ญี่ปุ่นทำ ความซื่อสัตย์นั้นเป็นเรื่องที่ **บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)**

ทำได้ยากที่สุด มิใช่ประเทศที่บรรลุความโปร่งใสแทบเป็นศูนย์ แต่บางประเทศได้เข้าใกล้มากกว่าประเทศอื่น ๆ และได้รับประโยชน์อย่างมากมาย ประเทศใดก็ตามที่ใช้ MPH อย่างมุ่งมั่นจะประสบความสำเร็จ”

ภัยพิบัติทางธรรมชาติในแต่ละปีคาดว่าจะทำให้เกิดตลาดประกันภัยสูญเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 151 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปีเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง ความเสี่ยงต่อทรัพย์สิน และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

*Ian Bremmer* เขียนบทความให้กับ *Project syndicate* เกี่ยวกับนโยบายต่างประเทศของ Kamals Harris ซึ่งแตกต่างไปจาก Biden โดยเธอกล่าวว่า “เมื่อตระหนักถึงความจำเป็นในการมีส่วนร่วมของสหรัฐฯ กับประเทศที่ไม่เป็นประชาธิปไตย และยอมรับข้อบกพร่องด้านประชาธิปไตยของอเมริกาเอง เธอจึงมองว่ากรอบแนวคิด “ประชาธิปไตยกับเผด็จการ” ของ Biden นั้นเป็นการลดทอน เสแสร้ง และไม่สมจริง นอกจากนี้ เธอยังเชื่ออีกด้วยว่าการเป็นผู้นำโดยการทำให้คุณเป็นตัวอย่างเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดสำหรับอเมริกาในการใช้พลังอำนาจในโลกรที่มีการแข่งขันกันสูงและมีหลายขั้วอำนาจ สำหรับจีน ความต่อเนื่องคือสิ่งสำคัญที่สุด สงครามรัสเซีย-ยูเครนเป็นอีกเรื่องหนึ่ง แม้ว่าแฮร์ริสจะยอมรับข้อตกลงหยุดยิงทวิภาคี แต่เธอมีแนวโน้มน้อยกว่า Biden ที่จะกดดันยูเครนให้เข้าสู่การเจรจาที่ไม่ต้องการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่ดินแดนของยูเครนยังคงอยู่ภายใต้การยึดครองที่ผิดกฎหมาย ปัญหาอิสราเอล-ปาเลสไตน์ถือเป็นความแตกแยกทางนโยบายต่างประเทศที่สำคัญที่สุด แฮร์ริสมีความอ่อนไหวต่อการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศของอิสราเอล (ซึ่งกระทำร่วมกับสหรัฐฯ) ในฉนวนกาซาและเวสต์แบงก์มากกว่า นอกจากนี้ เธอยังสนับสนุนการเป็นรัฐของปาเลสไตน์มากกว่าด้วย แม้ว่าแฮร์ริสจะยังคงยอมรับว่าอิสราเอลเป็นหุ้นส่วนด้านความมั่นคงในภูมิภาคที่สำคัญที่สุดของอเมริกา และรับรองความสามารถในการป้องกันตนเองของอิสราเอล แต่เธอจะกดดันรัฐบาลของอิสราเอลให้ยึดมั่นในหลักนิติธรรมมากขึ้น

*โจเซฟ สติกลิตซ์* เขียนใน *Project Syndicate* เกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างคามาลา แฮร์ริสและ โดนัลด์ ทรัมป์ในด้านเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจทั่วโลกว่า “แฮร์ริสยังไม่ได้นำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับวาระเศรษฐกิจของเธออย่างเต็มที่ รวมถึงนโยบายที่แข็งแกร่งในการรักษาการแข่งขัน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (รวมถึงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก) การลดค่าครองชีพ การรักษาการเติบโต การเสริมสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจและความยืดหยุ่นของชาติ และการลดความไม่เสมอภาค ส่วนทรัมป์ไม่มีความสนใจในการสร้างเศรษฐกิจที่ยุติธรรม แข็งแกร่ง และยั่งยืนมากขึ้น เขากลับเสนอเช็คเปล่าให้กับบริษัทถ่านหินและน้ำมันและให้ความใกล้ชิดกับมหาเศรษฐีอย่างอลอน มัสก์และปีเตอร์ ทิล นี่คือสูตรสำหรับทำให้เศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาอ่อนแอลง ลดการแข่งขัน และลดความเท่าเทียมกัน ทรัมป์มุ่งมั่นที่จะบ่อนทำลายหลักนิติธรรมทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ หลักนิติธรรมไม่ใช่สิ่งที่เราควรค่าแก่การรักษาเพียงอย่างเดียว: มันมีความสำคัญต่อการทำงานที่มีประสิทธิภาพของเศรษฐกิจและประชาธิปไตย แต่สิ่งนี้ชัดเจนคือ เศรษฐกิจในปี 2571 จะมีความแข็งแกร่งมากขึ้น มีความเท่าเทียมมากขึ้น และมีความยืดหยุ่นมากขึ้นหากแฮร์ริสได้รับการเลือกตั้ง”

## องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และข้อบังคับ

เอาดิส อาจดิน เขียนลงใน Splash เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2567 ในบทความชื่อ *‘Nuclear power for shipping pioneer CORE POWER swells funding to \$500m’* ระบุว่า บริษัท “CORE POWER กำลังสร้าง โครงการนิวเคลียร์สำหรับการเดินเรือทางทะเลเป็นที่แรกในกลุ่มประเทศ OECD โดยบริษัทระบุว่าโครงการนี้มีศักยภาพในตลาดที่อาจสูงถึง 5.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2603 บริษัทอ้างว่าเทคโนโลยีของตนจะสามารถขับเคลื่อนเรือขนาดใหญ่ที่เดินเรือข้ามมหาสมุทรด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานอย่างมหาศาลและไม่มีการปล่อยมลพิษ โดยคาดการณ์ว่าตลาดเรือขนาดใหญ่จะมีมูลค่า 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2603 ‘เรากำลังก้าวเข้าสู่ช่วงเวลาที่น่าตื่นตาตื่นใจในการพัฒนาเทคโนโลยีนิวเคลียร์ทางทะเล จากแนวความคิดที่คิดว่าวิศวกรสร้างเทคโนโลยีที่จะเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมเดินเรือไปตลอดกาล’ มิคาเอล บอเอ ซีอีโอของ CORE POWER กล่าว CORE POWER ยังได้เปิดตัวแนวคิดสำหรับเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 2,800 TEU ที่ใช้พลังงานนิวเคลียร์จากเครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลว ในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา Maersk บริษัทยักษ์ใหญ่ของเดนมาร์กยังได้ร่วมมือกับ CORE POWER และสมาคมจัดลำดับชั้นเรือ Lloyd’s Register เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กที่ขับเคลื่อนด้วยนิวเคลียร์” โปรดดูจดหมายข่าวไตรมาสก่อนหน้าของบริษัทฯ ที่มีเหตุผลและบทความสนับสนุนหลายฉบับว่าเพราะเหตุใดนิวเคลียร์จึงไม่ใช่ทางออกสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ เหตุผลสำคัญบางประการที่ไม่สนับสนุนการใช้เครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลวหรือเครื่องปฏิกรณ์โมดูลขนาดเล็กเป็นแหล่งพลังงานสำหรับเรือขนส่งสินค้า คือ มีค่าใช้จ่ายที่สูงเกินไป ซึ่งมีราคาสูงกว่าค่าใช้จ่ายของเรือขนส่งสินค้าที่แพงที่สุดในโลกเท่าที่เคยสร้างมา อีกทั้งยังต้องการเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่ไม่เคยมีอยู่ในปัจจุบัน พวกเขาต้องมีความรู้ทางนิวเคลียร์มาก่อนที่จะมาเป็นลูกเรือ ซึ่งจะทำได้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นอย่างมาก นอกจากนี้เรื่อยังมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ไม่ว่าจะเป็นการจม การชนกับเรืออื่น การชนกับวัตถุคงที่เช่น ท่าเทียบเรือหรือท่าเรือ การเกยตื้นบนโขดหิน โคลนอ่อนหรือโคลนแข็ง เป็นต้น ประชาชนทั่วโลกจะออกมาต่อต้านเรือที่ขับเคลื่อนด้วยนิวเคลียร์หากเรือเหล่านั้นเข้าสู่ท่าเรือของตน หรือแยกว่านั้น เกิดอุบัติเหตุจนจมลงในท่าเรือของพวกเขา

หากมีการเลือกทางเศรษฐกิจควบคู่กับกฎระเบียบใด ๆ เจ้าของเรือที่ “ฉลาด” มักจะเลือกทางที่คุ้มทุนกว่า เช่นกรณีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ แทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่มีราคาแพงกว่าตามที่ IMO กำหนดเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 หากคุณให้อุตสาหกรรมเดินเรือเลือกระหว่างกำไรทางเศรษฐกิจกับการโยกย้ายมลพิษจากอากาศลงสู่ทะเล ทางเลือกทางเศรษฐกิจจะเป็นที่นิยมเสมอ แต่ไม่ใช่สำหรับเจ้าของเรือที่มีจรรยาบรรณและไม่คาดหวังให้ผลกำไรเป็นสิ่งสำคัญที่สุด เช่นกรณีของ PSL ที่ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือลำใด ๆ ในกองเรือของบริษัทฯ หากอุตสาหกรรมเดินเรือต้องเลือกอีกครั้งระหว่างทางออก “สีเขียว” กับทางเลือกทางเศรษฐกิจ พวกเขาจะยังคงเลือกทางเศรษฐกิจ ดังนั้นจำเป็นต้องมีกฎระเบียบที่ไม่มีตัวเลือกทางเศรษฐกิจ เพื่อบังคับให้อุตสาหกรรมเดินเรือทำในสิ่งที่ถูกต้อง ในขณะที่เดียวกัน เรือขนาดเคปไซส์และกัปตันของเรือถูกจับได้ว่าใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบเปิดในท่าเรือของฝรั่งเศส ซึ่งตามกฎหมายจะต้องใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบปิดหรือไม่ใช้เลย และจะต้องเผชิญค่าปรับ 54,000 เหรียญสหรัฐ โดยคำตัดสินของศาลระบุว่าเรือลำดังกล่าวและกัปตันเรือซึ่งมีอายุ 66 ปี ต้องชำระค่าปรับจำนวน 54,000 เหรียญสหรัฐ

## การประชุมครั้งที่ 82 ของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC 82) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 30 กันยายน ถึงวันที่ 4 ตุลาคม 2567

ตามรายงานของ Lloyd's Register เนื้อหาสำคัญของการประชุมตามเนื้อหาด้านล่าง โดยท่าน [สามารถอ่านรายงานเพิ่มเติมได้ที่](#)

การลดผลกระทบจากการเดินเรือต่อสิ่งแวดล้อมเป็นแกนหลักของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee: MEPC) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยคณะกรรมการได้ครอบคลุมปัญหาต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดผลกระทบจากการเดินเรือต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด ผลลัพธ์สำคัญจากการประชุม MEPC ครั้งที่ 82 ได้แก่

- การรับรองการแก้ไขภาคผนวก VI ของ MARPOL เพื่อบังคับใช้พื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษของก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ในพื้นที่ Arctic ของแคนาดาและทะเล Norwegian โดยคาดว่าจะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มีนาคม 2569
- การพัฒนาและปรับปรุงข้อความกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกระยะกลาง พร้อมการจัดประชุมกลุ่มทำงาน GHG เพิ่มเติมในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ไม่มีช่องว่างที่เกี่ยวข้องกับ EEXI ลูกเรือไว้ ทั้งนี้ MEPC 82 เห็นชอบให้พิจารณาช่องว่างและความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับ CII และ SEEMP ในรูปแบบการดำเนินการแบบสองขั้นตอน
- การอนุมัติการแก้ไข BWM.2/Circ.80/Rev.1 ซึ่งเป็นแนวทางการบันทึกและรายงานข้อมูลน้ำอับภายในปี 2567
- การอนุมัติ HKSRC.2/Circ.1 ซึ่งเป็นแนวทางชั่วคราวในการบังคับใช้อนุสัญญาฮ่องกงและอนุสัญญาบาเซลเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายเรือระหว่างประเทศเพื่อการรีไซเคิล
- การรับรองมติ MEPC.396(82) เพื่อกำหนดให้เกาะ Nusa Penida และเกาะ Gili Matra ในช่องแคบ Lombok เป็นพื้นที่ทะเลที่อ่อนไหวเป็นพิเศษ
- การอนุมัติแนวทางปฏิบัติที่ดีในการทำความสะอาดเม็ดพลาสติกที่ปล่อยออกจากเรือ และตัดสินใจเพิ่มข้อกำหนดในการขนส่งเม็ดพลาสติกโดยตู้คอนเทนเนอร์
- การอนุมัติการแก้ไขแนวทางการลดเสียงใต้น้ำจากเรือ (รวมถึงแผนการจัดการเสียงใต้น้ำ URN) เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทางทะเล โดย MEPC 82 ตกลงที่จะดำเนินการลดเสียงใต้น้ำต่อไปด้วยการแนะนำขั้นตอนการเก็บประสบการณ์ใหม่และขยายเป้าหมายการแล้วเสร็จไปถึงปี 2569”

BIMCO ได้แถลงไว้ในจดหมายข่าวจาก CEO ขององค์กรว่า “ในเดือนกันยายน เราคาดหวังที่จะมีส่วนร่วมและติดตามการอภิปรายที่ MEPC 82 อย่างใกล้ชิด ผลการประเมินผลกระทบของมาตรการระยะกลางจะเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับวิธีการจัดทำมาตรการนี้ โดยไม่ขึ้นกับมาตรการระยะกลางที่ประเทศสมาชิกตัดสินใจเลือก ผลลัพธ์ทางนโยบายควรประกอบด้วยแนวทางที่ชัดเจนเพื่อให้ผู้ผลิตพลังงานและผู้ผลิตเทคโนโลยีสามารถลดความเสี่ยงในการตัดสินใจลงทุนของพวกเขาได้ และสร้างความมั่นใจด้านต้นทุนให้กับเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ คุ้มครองผู้ที่เริ่มต้นก่อนจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่ตามมา และสนับสนุนผู้ที่เริ่มใช้งานแต่แรก จูงใจอุตสาหกรรมบนบกและหน่วยงานระดับชาติ/ภูมิภาคให้จัดหาพลังงานที่จำเป็น ยอมรับความสำคัญของการตัดแปลงเรือและเชื้อเพลิงทดแทน ในฐานะองค์ประกอบสำคัญในการเปลี่ยนผ่าน และยอมรับความสำคัญของการเปลี่ยนผ่านที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำซึ่งสามารถใช้ได้ในปริมาณมาก ณ ตอนนี้ เพื่อให้สามารถลดการปล่อยมลพิษได้ทันที” ผู้อ่านจดหมายข่าวบริษัท **พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

ของบริษัทฯ จะสังเกตได้ว่าบริษัทฯ ได้เรียกร้องข้อเสนอเหล่านี้มาเป็นเวลานานผ่านจดหมายข่าวของบริษัทฯ และบริษัทฯ รู้สึกยินดีที่องค์กรต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมกำลังนำข้อเสนอเหล่านี้ไปใช้เพื่อส่งผลต่อผู้กำหนดนโยบายในการประชุม IMO

วิดีโอ นี้ นำเสนอวิธีการปฏิบัติเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากการขนส่งทางเรือก่อนที่จะเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสีเขียวอย่างทีกล่าวในวิดีโอ การนำระบบช่วยขับเคลื่อนด้วยพลังลม (Wind Assisted Propulsion Systems หรือ WAPS) มาใช้งานได้จริงจะต้องมีกรณีเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจน หากไม่มี อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลจะไม่ยอมรับหรือนำระบบดังกล่าวมาใช้ ข้อจำกัดของ WAPS คือบริเวณการปฏิบัติงานต้องมีลมแรง น้ำในเขตร้อนมักมีลมที่ไม่สม่ำเสมอเมื่อเทียบกับในเขตละติจูดกลางและสูง นอกจากนี้ WAPS ยังเหมาะสมกับเรือบางประเภทเท่านั้น เรือที่ขนส่งสินค้าบนดาดฟ้าจำเป็นต้องมีแนวคิดใหม่ในการจัดระบบใบเรือให้มีประสิทธิภาพ สิ่งสำคัญที่ทำให้การติดตั้งใบเรือโรเตอร์มีการใช้งานอย่างแท้จริง คือ ระบบต้องไม่ใช้งบประมาณมหาศาล ต้องมีระยะเวลาคืนทุนที่เหมาะสม ประหยัดเชื้อเพลิงและลดการปล่อย GHG อย่างแท้จริง ติดตั้งได้ง่ายบนเรือที่มีอยู่ โรเตอร์ต้องมีการผลิตหรือได้รับอนุญาตในประเทศที่มีผู้ซ่อมบำรุงแห่งเพื่อติดตั้งได้ง่ายและรวดเร็ว นักออกแบบเรือที่มีอยู่ควรมีแผนงานและแบบแสดงการเสริมสร้างความแข็งแรงเพิ่มเติมบนหรือใต้ดาดฟ้าหลักของเรือเพื่อให้ติดตั้งใบเรือโรเตอร์ได้อย่างปลอดภัย WAPS เหมาะกับเรือที่ต่อใหม่มากกว่าการดัดแปลงเรือที่มีอยู่ เพราะจะช่วยให้นักออกแบบคำนึงถึงเสถียรภาพและประสิทธิภาพ รวมถึงความต้องการไฟฟ้าต่าง ๆ สำหรับเรือเล็กที่อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือที่ PSL ใช้ดำเนินงาน WAPS ไม่เหมาะสมที่จะนำมาติดตั้งเนื่องจากจะรบกวนสินค้าที่ขนบนดาดฟ้าและกระบวนการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ เรือเหล่านี้ยังเดินทางไปทั่วโลก ซึ่งจะไม่ได้รับประโยชน์จากลมที่พัดแรงในเขตละติจูดกลางและสูงเท่านั้นมากเท่าไรนัก

ตามข้อมูลของสหประชาชาติ อุตสาหกรรมสิ่งทอที่นำโดยเครื่องนุ่งห่มมีส่วนในการปล่อย *GHG* ถึงร้อยละ 8 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก ซึ่งมากกว่าการปล่อยมลพิษจากสายการบิน (น้อยกว่าร้อยละ 6) และการขนส่งทางทะเล (ประมาณร้อยละ 2) รวมกัน

## ความไม่เท่าเทียม

ความไม่เท่าเทียมเป็นการสร้างสังคมที่เต็มไปด้วยความแตกต่างอย่างชัดเจนในด้านความมั่งคั่ง รายได้ การศึกษา และโอกาสในสังคม สาเหตุของความไม่เท่าเทียมกันนี้เกิดจากปัญหาต่าง ๆ เช่น การเข้าถึงการศึกษา การดูแลสุขภาพ และการจ้างงานที่มีคุณภาพไม่เท่าเทียมกัน การรวมศูนย์อำนาจในบริษัทขนาดใหญ่ และชนชั้นสูงที่ไม่สนใจผู้ที่มีน้อยกว่า ประพฤติกรรมการเลือกปฏิบัติและระบบภาษีที่มีการสนับสนุนผู้มีอันจะกินเป็นหลัก และไม่มี ความแตกต่างมากนักว่าจะอยู่ในประเทศที่ร่ำรวยที่สุดอย่างสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีคนไร้บ้านมากที่สุดในโลก หรือในประเทศที่ยากจนที่สุดในภูมิภาคโลกใต้ สิ่งที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือคนส่วนที่ยากจนของมนุษยชาติ โดยเฉพาะกลุ่มคนผิวสี ที่ต้องเผชิญกับผลกระทบจากภูมิรัฐศาสตร์และความฟุ่มเฟือยของระบบทุนนิยมแบบนีโอลิเบอรัล

ในนิตยสาร Ethical Corp อดีตสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรชาวเดนมาร์ก มอแกนส์ ลิกเคอทอฟท์ ได้เขียนว่า การเก็บภาษีคนรวยที่สุด มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก โลกใบนี้ และเพื่อลดช่องว่างระหว่างผู้มีและผู้ไม่มี

บริษัทการค้าและเจ้าของเรือขนาดใหญ่ Vitol จ่ายเงินสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 6,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หลังจากมีปีที่แข็งแกร่งซึ่งเกิดจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยมีพันธมิตร 450 คนแบ่งผลกำไรที่ 14.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯต่อคน

รายชื่อ Fortune 500 ได้ออกแล้ว พวกเขามีบริษัทที่มีกำไรสูงเป็นอันดับสอง (งบประมาณปี 2566) ที่ 2.97 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2) รายได้รวม 41 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (มากกว่าหนึ่งในสามของ GDP โลก) มูลค่าทรัพย์สินรวม 167.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ แต่มีการจ้างงานเพียง 70.5 ล้านคน ซึ่งหมายถึงกำไรสุทธิต่อคนต่อปีที่ 42,128 เหรียญสหรัฐ นี่คือการเพิ่มขึ้นของอำนาจทรัพย์สิน และความมั่งคั่งในมือของคนไม่กี่คนซึ่งสร้างความแตกต่างครั้งใหญ่ระหว่างผู้มีและผู้ไม่มี นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นว่านี่คือองค์กรที่ไม่มีประสิทธิภาพซึ่งทำกำไรสุทธิต่อคนต่อปีได้ต่ำมาก แม้ในปีที่มีกำไรสูงสุดเป็นอันดับสองในประวัติศาสตร์ของพวกเขา

รายงานที่เผยแพร่เมื่อวันจันทร์ โดย High Pay Centre พบว่า เงินเดือนเฉลี่ยสำหรับ CEO ของ 100 บริษัทที่ใหญ่ที่สุดในสหราชอาณาจักรเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในปี 2566 สูงสุดสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 4.2 ล้านยูโร (5.4 ล้านเหรียญสหรัฐ) CEO ของ AstraZeneca, Pascal Soriot เป็นผู้ที่ได้รับค่าจ้างสูงสุดในดัชนี FTSE 100 โดยมีเงินเดือนที่ 16.85 ล้านยูโร (21.51 ล้านเหรียญสหรัฐ) แม้ว่าเงินเดือน CEO สำหรับดัชนีอังกฤษจะยังคงตามหลังในดัชนี S&P 500 ของสหรัฐอเมริกาอยู่

AFL-CIO ซึ่งเป็นสหภาพแรงงานที่ใหญ่ที่สุดในสหรัฐอเมริกา ในรายงาน *Executive Paywatch* ประจำปี ระบุว่า อัตราเงินเฟ้อสามารถสืบย้อนไปถึง CEO ของ S&P 500 ที่หิวโหยซึ่งเพิ่มค่าจ้างของพวกเขาขึ้นร้อยละ 6 เป็นค่าจ้างเฉลี่ยต่อปีที่ 17.70 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2566

คุณรู้หรือไม่ว่าร้อยละ 1 ของผู้ที่ร่ำรวยที่สุดในสหรัฐอเมริกามีความมั่งคั่งเกือบเท่ากับร้อยละ 90 ของผู้ที่ยากจนที่สุด? ความไม่เท่าเทียมกันที่น่าหดหู่ระหว่างผู้มั่งคั่งและผู้ยากไร้ในสหรัฐอเมริกา กำลังจะเพิ่มขึ้น

บิล เกตส์ เป็นเจ้าของที่ดินเกือบ 250,000 เอเคอร์ในแคลิฟอร์เนีย ในขณะที่ผู้คนหลายล้านคนต้องดิ้นรนหาที่อยู่อาศัย และร้อยละ 1 ของชาวอเมริกันในปัจจุบันเป็นเจ้าของที่ดินเอกชนสองในสามของประเทศ ความไม่เท่าเทียมกันเช่นนี้แทบจะนำเหลือเชื่อ! และในขณะที่สหรัฐอเมริกาอาจเป็นประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในประวัติศาสตร์ แต่ก็ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงความร่ำรวยในด้านความเอื้อเฟื้อต่อแม่ แม้จะมีบ้านว่างมากกว่าผู้ไร้บ้าน (บ้านว่าง 28 หลังต่อผู้ไร้บ้านหนึ่งคนตามที่ HUD กำหนดได้ในเดือนมกราคมในแต่ละปี) แต่กลับอยู่ในมือของตลาดเอกชนและนักพัฒนาที่มองหากำไรอย่างรวดเร็ว ลึ้น ๆ คือ การให้เอกชนเป็นเจ้าของที่ดินดูเหมือนจะส่งผลเสียต่อผู้คนทั่วไปในอเมริกา

Nike ใช้จ่ายเกือบ 104 ล้านเหรียญสหรัฐในค่าจ้างและสวัสดิการ ให้กับ John Donahoe ในช่วงเกือบห้าปีที่เขานั่งตำแหน่งหัวหน้าบริษัทผู้ผลิตรองเท้า ก่อนจะเปลี่ยนตัวอดีตผู้บริหาร Bain & Co. ในความพยายามที่จะฟื้นฟูแบรนด์ ในช่วงเวลานั้น Nike สูญเสียมูลค่าตลาดเกือบ 40,000 ล้านเหรียญสหรัฐ Donahoe ได้รับเงิน 83.6 ล้านเหรียญสหรัฐจากเงินเดือน โบนัส และหุ้นที่มอบให้เขา ตามการคำนวณของ Bloomberg News จากการยื่นฟ้องด้านกฎระเบียบ ผู้บริหารของบริษัทสามารถเก็บเงินจำนวนมหาศาลได้ แม้ในช่วงเวลาที่มีข้อถกเถียงที่จบลงด้วยการถูกปลดออกจากตำแหน่ง สถานการณ์ของ Donahoe ถึงจุดนี้ได้ส่วนหนึ่งเพราะ Nike มอบรางวัลหุ้นมูลค่า 35 ล้านเหรียญสหรัฐให้เขาเพื่อทดแทนเงินเดือนที่เขาสละเมื่อเขาลาออกจากงานก่อนหน้านี

## การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักทั้งบนบกและในทะเล ฤดูมรสุมที่ล่าช้าในบราซิลทำให้การส่งออกแร่เหล็กเพิ่มขึ้นในครั้งแรกของปี 2567 และช่วยให้เรือขนาดเคปไซส์มีครั้งแรกที่โคดเคน น้ำดื่มในแม่น้ำโอเมซอนได้ทำให้การจราจร

ติดขัดที่ท่าเรือส่งออกธัญพืชของบราซิลเพิ่มขึ้น โดยธัญพืชที่เดินทางนั้นเดินทางผ่านเส้นทางบนบกไปยังจุดส่งออกทางตอนใต้ เรือเผชิญกับพายุที่รุนแรงขึ้นกว่าที่เคย โดยมีคลื่นสูง 10 เมตรเป็นเรื่องปกติในสภาพอากาศเลวร้าย ในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2567 พายุที่ผิดปกติโจมตีแหลมกู๊ดโฮป (COGH) ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทฯ CMA CGM มีตู้สินค้าหล่นลงไปทะเลจำนวน 44 ตู้และมีบางส่วนที่เสียหายแต่ยังคงอยู่บนเรือ อีกทั้งเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป Ultra Galaxy ที่ต่อขึ้นในปี 2551 ถูกทิ้งร้างบริเวณชายฝั่งตะวันตกของแอฟริกาใต้โดยมีรายการสินค้าจำนวนมากเนื่องจากพายุถูกเดียวกันนี้และได้จมลง ดังนั้นเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดจึงทอดสมอนอกชายฝั่งเคอร์บันเพื่อรอให้สภาพอากาศดีขึ้น ในขณะที่พายุถูกใหญ่อีก ลูกคาดว่าจะเป็นโจมตี COGH ในช่วงปลายสัปดาห์เดียวกัน การหยุดชะงักในทะเลเช่นนี้ส่งผลให้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นและทำให้อุปทานเรือยิ่งตึงตัวขึ้น สภาพอากาศเลวร้ายบนบก ความร้อนจัดและน้ำท่วมฉับพลัน ทำให้เกิดความไม่มั่นคงด้านอาหารในหลายประเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้างสภาพอากาศเลวร้ายบนบกที่ทำให้การจราจรติดขัดที่ท่าเรือต่าง ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้การจัดหาเรือยิ่งตึงตัวขึ้น และความไม่มั่นคงด้านอาหารเพิ่มอุปทานการขนส่งธัญพืชมากขึ้น

เฮอริเคนเฮเลนเป็นพายุลูกที่สี่ที่เข้าถล่มชายฝั่งในปีนี้ ครั้งสุดท้ายที่มีพายุมากถึงขนาดนี้เกิดขึ้นคือในปี 2563 นับเป็นเวลากว่า 5 ปีนับจากครั้งสุดท้ายที่พายุประเภทนี้ได้ถล่มชายฝั่งสหรัฐตั้งแต่เริ่มมีการบันทึกในปี 2394 หรือในช่วง 173 ปีที่ผ่านมา! การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีอิทธิพลต่อพายุเฮเลนนั้นมี 2 ประการ ประการแรกคือความเข้มของฝน และประการที่สองคือความเร็วลมหรือตำแหน่งพายุเฮอริเคนของพายุเหล่านี้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีแนวโน้มที่จะอยู่กับเราไปอีกนานในขณะที่โลกไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลได้อย่างรวดเร็วพอ หมายความว่าเราจะต้องคาดหวังว่าจะมีปีแบบนี้มากขึ้นในอนาคตที่มีพายุมากกว่า 4 ลูกอันจะส่งผลกระทบต่อสหรัฐอเมริกาและการทำลายสถิติจะเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ บทความของคริส เฮดเจส ที่ชื่อว่า ‘เผาโลกและยังพวกต่อต้าน’ ควรค่าแก่การอ่าน บทความดังกล่าวนี้เชื่อมโยงไปยังแหล่งข้อมูลอื่น ๆ มากมาย เพื่อให้คุณเห็นความเป็นจริงว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศนั้นเลวร้ายเพียงใด และเรากำลังมุ่งหน้าไปทางไหน

บุคคลสำคัญบางรายมีวิดีโอสั้นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่สามารถเข้าถึงได้ดังนี้

- [มีอา อามอร์ มอตลีย์](#) นายกรัฐมนตรีบาร์เบโดส
- [นาเดีย คัลวีญโญ](#) ประธานธนาคารการลงทุนแห่งยุโรป
- [มาร์เซโด เมนา](#) ซีอีโอของ Global Methane Hub และอดีตรัฐมนตรีสิ่งแวดล้อมของชิลี
- [อานา โทนี](#) เลขาธิการแห่งชาติด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของบราซิล
- [กาเบรียล โบริช](#) ประธานาธิบดีชิลี
- [มาฟัลดา คูอาร์เต](#) ผู้อำนวยการบริหารของกองทุนสภาพภูมิอากาศสีเขียว

หากหลังจากที่คุณได้ผ่านสิ่งทั้งหมดข้างต้นมาแล้ว คุณยังคงคิดว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นเรื่องหลอกลวงหรือคงจะไม่เกิดขึ้นในช่วงชีวิตของคุณ ยินดีต้อนรับสู่ความปกติใหม่ “คลื่นความร้อนและเหตุการณ์สภาพอากาศที่แปลกประหลาดอื่น ๆ” ไม่มีฝนตกในซันติอาโกหรือภูมิภาคเมโทร โพลีตันของชิลีในเดือนกรกฎาคมซึ่งเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เริ่มมีการบันทึกข้อมูล โบลีเวียเผชิญกับไฟป่าจำนวนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ 17,700 ครั้งในเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม 2567 ป่าเมซอนของบราซิลมีจำนวนไฟป่าสูงสุดในรอบสองทศวรรษในเดือนกรกฎาคม 2567 จีนมีเดือนกรกฎาคมที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์สมัยใหม่ เมืองลาสอร์ในปากีสถานเผชิญกับฝนตกหนักที่สุดในรอบ 40 ปี ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 30 คน รัฐเกรละของอินเดียสูญเสียชีวิตอย่างน้อย 200 คนเมื่อดินถล่มทำลายหมู่บ้านในเขตการปลูกชาในภูเขา ซึ่งนักวิทยาศาสตร์ระบุว่ามีความรุนแรงเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากมนุษย์ ในสหรัฐอเมริกา เจ้าหน้าที่ดับเพลิง 29,000 คนกำลังต่อสู้กับไฟป่าที่ครอบคลุมพื้นที่ 2 ล้านเอเคอร์ วันที่ 21 กรกฎาคมเป็นวันที่มีอุณหภูมิสูงสุดในประวัติศาสตร์โลก แต่สถิตินั้นถูกทำลายลงภายในบริษัท [พีริเซียส ชิฟฟ์](#) จำกัด (มหาชน)

เวลาไม่ถึง 24 ชั่วโมงในวันที่ 22 กรกฎาคม เมืองใหญ่ที่ร้อนระอุในชายฝั่งตะวันออกของจีนกำลังต้องการพลังงานเพิ่มขึ้นเพื่อให้บ้านและสำนักงานเย็นลงหลังจากมีผู้เสียชีวิตจากความร้อน 2 ราย และอุณหภูมิอยู่ที่ประมาณ 40 องศาเซลเซียสติดต่อกันเป็นวันที่ 8 ขณะที่อุณหภูมิที่สูงในพื้นที่ภายในประเทศทำลายผลผลิตข้าวของพวกเขา สำนักงานสถิติแรงงานของสหรัฐอเมริการายงานว่าอัตราการว่างงานเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.1 ในเดือนมิถุนายนเป็นร้อยละ 4.3 ในเดือนกรกฎาคมเนื่องจากสภาพอากาศที่เลวร้าย รวมถึงผลกระทบของเฮอริเคน “เบอร์ริล” (Beryl) ต่อรัฐเท็กซัสและผลกระทบของพายุไซรอน “เด็บบี” (Debby) ต่อรัฐฟลอริดาและรัฐแคลิฟอร์เนียก่อนที่จะเคลื่อนตัวไปทางเหนือ ทำไมจึงไม่เป็นข้อบังคับให้ภาคเพิ่มขีดนิรภัยเมื่อใดก็ตามที่นั่งอยู่ในเที่ยวบิน เนื่องจากการสิ้นสละเทือนในอากาศที่ชัดเจนจะเลวร้ายลงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ? นี่คือนี่ที่ควรคิดในเที่ยวบินต่อไปของคุณ ในบราซิลการผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำถูกหยุดชั่วคราวเนื่องจากความร้อนจัดและความแห้งแล้งอย่างรุนแรง และโรงไฟฟ้าถ่านหินถูกนำมาใช้งานเพื่อรักษาความเย็น จีนประสบกับความสูญเสีย 10,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐในเดือนกรกฎาคม โดยเกือบร้อยละ 90 มาจากผลกระทบจากฝนและน้ำท่วม คลื่นความร้อนและความแห้งแล้งที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังเพิ่มปัญหาการขาดแคลนน้ำ เนื่องจากพายุที่รุนแรงและบ่อยครั้งทำให้โรงบำบัดน้ำหยุดทำงาน ผู้คนอย่างน้อย 40 คนเสียชีวิตจากฝนตกหนักในเขมรตะวันตก น้ำทะเลบริเวณแนวปะการังเกรทแบร์ริเออร์ในออสเตรเลียมีอุณหภูมิสูงสุดในรอบ 400 ปี สถาบัน Good Health ในบาร์เซโลนามีรายงานที่ระบุว่าผู้คนมากกว่า 47,000 คนเสียชีวิตในสหภาพยุโรปเนื่องจากอุณหภูมิสูงในปี 2566 โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นในทางใต้ หลังจากช่วงเวลาที่ยาวนานที่ไม่มีฝนหรือฝนตกน้อยในฤดูหนาวที่อบอุ่นที่สุด กรีซมีเดือนมิถุนายนและเดือนกรกฎาคมที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ และคาดว่าจะมีฤดูร้อนที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ ไฟและน้ำท่วมทำให้อุตสาหกรรมประกันภัยในสหราชอาณาจักรต้องจ่ายเงินชดเชยสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 1,780 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสอง ในอิตาลีและพื้นที่ขนาดใหญ่ของบอลข่านมีการออกคำเตือนเกี่ยวกับความร้อน โดยมีฝนตกหนักคาดการณ์ในเกาะมอลอร์กาของสเปน วันที่ 24 กรกฎาคมเป็นวันที่มีอุณหภูมิสูงสุดที่เคยบันทึกในประวัติศาสตร์มนุษย์โดยทำลายสถิติของวันก่อนหน้า การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ Google เพิ่มขึ้นร้อยละ 48 ในช่วง 5 ปี เนื่องจาก AI กลายเป็นส่วนหนึ่งของผลิตภัณฑ์หลักของพวกเขา ในครั้งแรกของปีนี้มีอุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้น 1.64 องศาเซลเซียส แต่ตามที่ข้อตกลงปารีสระบุไว้อย่างเหมาะสม ควรจำกัดไว้ที่สูงสุด 1.5 องศาเซลเซียสโดยเฉลี่ยในระยะเวลา 20 หรือ 30 ปี ในครั้งแรกของปี 2567 โรงไฟฟ้าถ่านหินของจีนผลิตไฟฟ้าร้อยละ 59.6 ซึ่งเป็นครั้งแรกที่ตัวเลขนี้ต่ำกว่าร้อยละ 60 ในสัดส่วนของพลังงานที่บันทึกไว้ ฝนตกหนักในเอธิโอเปียในช่วงครึ่งหลังของเดือนกรกฎาคมได้ก่อให้เกิดดินถล่มที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 257 คน โดยตัวเลขผู้เสียชีวิตจริงอาจเพิ่มเป็นสองเท่า สเปนเผชิญกับไฟป่าในภาคตะวันออกเฉียงใต้ตลอดมาตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม ในขณะที่ส่วนที่เหลือของประเทศอยู่ในสถานะเตือนภัยสีแดง เครื่องบินรุ่นถัดไปจะใช้เชื้อเพลิงน้อยกว่าร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 20 แต่การส่งมอบครั้งแรกจะต้องรออีกสองปี วันที่ 7 กรกฎาคม สนามบิน Harry Reid ในเนวาดาบันทึกอุณหภูมิสูงถึง 49 องศาเซลเซียสทำลายสถิติอุณหภูมิสูงสุดในรอบ 82 ปีที่ตั้งไว้โดยลาสเวกัสที่ 47.2 องศาเซลเซียส ต้นไม้ประสบกับปรากฏการณ์ “การร่วงหล่นของกิ่งไม้ที่กะทันหัน” ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่ผู้คนจะไม่ค่อยเข้าใจ แต่ทฤษฎีหนึ่งกล่าวว่าต้นไม้ที่ร้อนจัดจะตัดกิ่งเพื่อรักษาความชื้น มีผู้เสียชีวิต 1 รายและยังคงสูญหายอีก 6 รายจากเรือยอชต์สุดหรูที่โดนโจมตีโดยพายุหมุนขนาดเล็กที่ปาแลร์โม อิตาลี ขณะจอดอยู่ในท่าเรือ พายุหมุนที่เกิดขึ้นกะทันหันทำให้เกิดทอร์นาโดที่ทำให้เรือยอชต์ล่ม ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 7 รายจากทั้งหมด 22 คนที่อยู่บนเรือ ปรากฏการณ์ทางสภาพอากาศที่ส่งผลให้เรือยอชต์หรูลำนี้จมอาจกลายเป็นเรื่องปกติใหม่เนื่องจากน้ำทะเลมีอุณหภูมิสูงขึ้นทั่วโลก ในฤดูร้อนที่มีน้ำท่วมอย่างหนัก พายุที่เกิดขึ้น 1,000 ปีจะเกิดขึ้นซ้ำครั้งได้ เขื่อนลุ่มรัฐนิวอิงแลนด์ของสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 2 คน จังหวัดภูเก็ตของประเทศไทยเพิ่งประสบกับดินถล่มเนื่องจากฝนตกหนักส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 10 ราย พายุฤดูหนาวเกิดขึ้นเพิ่มเติมรอบ ๆ Cape of Good Hope (COGH) ทำให้เรือขนส่งสินค้า Ultra Galaxy ที่เกยตื้นอยู่ได้รับความเสียหายส่งผลให้เกิดน้ำมันรั่ว ด้วยสภาพอากาศที่เลวร้ายทำให้ไม่สามารถดำเนินการสูบน้ำมันที่เหลืออยู่ในถังน้ำมันออกได้ การที่บริษัทเทคโนโลยีต่างๆหันมาใช้ AI เป็นสาเหตุของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สูงขึ้นมาก แม้จะยังไม่ชัดเจนก็ตาม ตามการศึกษาวิจัยของ Bloomberg Green ต้องใช้กระแสไฟฟ้าเทียบเท่าการใช้ไฟฟ้าต่อบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ปีของบ้าน 100 หลังในสหรัฐอเมริกาสำหรับการฝึก AI เพียงรุ่นเดียวเท่านั้น จีนบรรลุเป้าหมายพลังงานสะอาดก่อนกำหนดประมาณ 6 ปีจากเป้าหมายในปี 2573 ผู้คนอย่างน้อย 23 คนเสียชีวิตจากน้ำท่วมและ/หรือดินถล่มในรัฐทริปุระของอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ ในบังกลาเทศมีผู้เสียชีวิต 2 คนและมีผู้ติดอยู่ 3 ล้านคนจากฝนมรสุมและน้ำท่วม พื้นที่ขนาดใหญ่ของญี่ปุ่นถูกน้ำท่วมจากพายุไต้ฝุ่น ซานซันและมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 2 คน ไต้ฝุ่นที่พัดผ่านฟิลิปปินส์ ได้หวั่น และจีนในเดือนกรกฎาคม ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 100 คน ผู้คนอย่างน้อย 37 คนเสียชีวิตจากฝนตกหนักในรัฐคุชราตในช่วงเวลาที่ฤดูมรสุมควรจะสิ้นสุดลงแล้ว การศึกษาพบว่าไฟป่าในแคนาดาได้ปล่อย CO2 มากขึ้นในปี 2566 มากกว่าประเทศที่ติดอันดับ 7 จาก 10 ประเทศที่ปล่อย CO2 มากที่สุด น้ำฝนที่ตกหนักทำให้เกิดดินถล่มในเมืองกาเซอร์ตาทางตอนใต้ของอิตาลี โดยมีผู้ถูกอพยพและมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 2 คนซึ่งยังคงหายไป หากไม่มีมาตรการจำกัดการปล่อยก๊าซของมนุษย์ทั่วโลก ประเทศในมหาสมุทรแปซิฟิกคาดว่าจะพบกับการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล 6 นิ้วภายในปี 2593 พร้อมด้วยน้ำท่วมชายฝั่ง 30 วัน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังทำให้เกิดความร้อนสูงในสหรัฐอเมริกา ตามมาด้วยฝนตกหนักซึ่งจะส่งผลให้เกิดน้ำท่วมในภูมิภาคที่มีประชากรหลายล้านคนที่ไม่เตรียมตัว โลกมีอุณหภูมิสูงขึ้น 0.69 องศาเซลเซียสจากค่าเฉลี่ยทางประวัติศาสตร์ในช่วงฤดูร้อนระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม ในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมาจนถึงวันที่ 24 สิงหาคม อุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกสูงกว่าระดับยุคก่อนอุตสาหกรรม 1.64 องศาเซลเซียส การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศลด GDP ของแอฟริการ้อยละ 5 สภาพอากาศจะเป็นหนึ่งในวาระสำคัญของสมเด็จพระสันตะปาปาเมื่อเสด็จเยือนอินโดนีเซีย ปาปัวนิวกินี คิมอร์เลสเต และสิงคโปร์ในการเดินทางไปต่างประเทศที่ยาวนานที่สุดของพระองค์ หากแนวโน้มปัจจุบันยังคงดำเนินต่อไป คาดว่าในปี 2593 เราจะสูญเสียป่าฝนไป 590,000 ตารางกิโลเมตร ตามรายงานของ World Resources Institute ในระหว่างนี้ ไฟป่า 28,697 แห่งได้ลุกลามไปทั่วบราซิลในเดือนสิงหาคม ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยใน 10 ปีถึงร้อยละ 38 เนื่องจากการภัยแล้งที่รุนแรงติดต่อกันเป็น เวลาสองปีและอากาศร้อนแห้ง พายุไต้ฝุ่น Yagi ซึ่งเป็นพายุที่ทรงพลังที่สุดที่พัดถล่มเอเชียในปี นี้ ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 300 คนในฟิลิปปินส์ จีน เวียดนาม และประเทศไทย จีนประสบกับฤดูร้อนที่ร้อนที่สุดเท่าที่เคยมีมา ส่งผลให้เกิดความเสียหายทางการ เกษตรและสร้างแรงกดดันต่อกริดไฟฟ้า และสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดยังไม่จบลง 7 จาก 8 ระบบสนับสนุนชีวิตที่สำคัญของโลก เราอยู่ในเขตอันตราย เนื่องจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นอันตรายต่อโลกในปริมาณที่สูงมากตามรายงานของนักวิจัยกว่า 60 คนใน The Lancet Planetary Health มีการเผาป่าทั่วโลกถึง 12 ล้านเฮกตาร์ในปี 2566 พายุไต้ฝุ่นที่มีความรุนแรงที่สุดในรอบ 70 ปี Bebinca ได้พัดถล่มเมืองเซียงไฮ้ เมืองหลวงการเงินของจีน ทำให้เมืองนี้หยุดชะงัก น้ำท่วมในยุโรปกลางทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 18 รายในโปแลนด์ ออสเตรีย สาธารณรัฐเช็ก ฮังการี และเยอรมนีตอนใต้ ประชากรมากกว่า 2.3 ล้านคนต้องพลัดถิ่นในแอฟริกา ตะวันตกจากน้ำท่วม โดยคาดว่าจะมีฝนตกเพิ่มขึ้น และทางตะวันออกเฉียงเหนือของไนจีเรียถูกน้ำท่วมอย่างรุนแรงที่สุดในรอบ สามทศวรรษ เส้นทางน้ำในลุ่มน้ำเมซอนแห้งขอดเนื่องจากความแห้งแล้งอย่างรุนแรงและกินพื้นที่มากที่สุดตั้งแต่มีการบันทึก ตั้งแต่ปี 2493 และระดับน้ำได้ลดต่ำลงจนถึงระดับประวัติศาสตร์ ส่งผลให้เกิดไฟป่าหลายหมื่นแห่ง ซึ่งครึ่งหนึ่งอยู่ในป่าเมซอน ที่ดินประมาณ 1.35 ล้านเฮกตาร์ในมาลีอยู่ใต้น้ำจากน้ำท่วม น้ำท่วมในแอฟริกาตะวันตกและกลางทำให้ผู้คนมากถึง 55 ล้านคนขาดแคลนอาหาร ตามข้อมูลของสหประชาชาติ ทำให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ 1,000 คน ธารน้ำแข็ง Thwaites ขนาดมหึมาที่มีขนาดเท่า ฟลอริดาอาจละลายอย่างรวดเร็วทำให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้นอย่างมากและส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงต่อทั้งแผ่นดินน้ำแข็งแอนตาร์กติก ตะวันตก เมืองโบโกตา เมืองหลวงของโคลอมเบีย กำลังประสบปัญหาการจัดสรรน้ำหลังจากที่ฝนตกน้อยที่สุดในรอบ 5 ทศวรรษ ทำให้ไม่สามารถฟื้นฟูอ่างเก็บน้ำได้ ภายในปี 2593 ความเสี่ยงทางกายภาพจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะ ส่งผลให้เกิด ค่าใช้จ่ายในอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ที่สูงถึง 500,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามรายงานที่ร่วมเขียนโดยกองทุนความมั่งคั่ง แห่งชาติของสิงคโปร์ พายุเฮอริเคน Helene กลายเป็นหนึ่งในพายุที่ทรงพลังที่สุดที่พัดถล่มสหรัฐอเมริกา พัดผ่านฟลอริดา จอร์เจีย และรัฐอื่น ๆ อีก 4 รัฐ ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 150 คน และส่งผลให้เกิดความเสียหายและความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 160,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีมูลค่าเพียง 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้นที่จะได้รับการคุ้มครองโดยการประกันภัย USDA ประเมินว่าการ จ่ายเงินประกันจากความเสียหายของผลผลิตเนื่องจากพายุเฮอริเคน Helene อาจสูงถึง 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย บริษัท 프리เชียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

192 คน ในอินเดียและเนปาลในช่วงสองวันที่ผ่านมาเนื่องจากฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องจากระบบความกดอากาศต่ำในอ่าวเบงกอล ระดับน้ำของแม่น้ำ Rio Negro ที่ท่าเรือป่าเมซอนของมาตีสูงถึงระดับต่ำที่สุดที่ไม่เคยเห็นในรอบ 122 ปี “มิลตัน” เป็นพายุเฮอริเคนลูกที่สองที่พัดถล่มฟลอริดาภายในเวลาเพียงสองสัปดาห์ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและทำลายบ้านเรือน โดยนักวิทยาศาสตร์คาดว่าระบบพายุที่มีความถี่สูงขึ้นและมีความรุนแรงมากขึ้นจะเกิดขึ้นในอนาคตอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากมนุษย์

## ข่าวเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ปี 2566 เป็นปีที่ดีมากสำหรับการค้าแร่เหล็กทั่วโลก ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 1,631.9 ล้านตันจาก 1,552.2 ล้านตัน ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 แนวโน้มยังคงเป็นบวก โดยมีขอดีการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 จากปีก่อนหน้าสู่ระดับ 819.2 ล้านตัน การส่งออกจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 จากปีก่อนหน้าในครึ่งแรกของปี 2567 สู่ระดับ 459.4 ล้านตัน ในครึ่งแรกของปี 2567 การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลพุ่งสูงขึ้นร้อยละ 9.9 จากปีก่อนหน้าสู่ระดับ 177.4 ล้านตัน ประมาณร้อยละ 52 ของการส่งออกจากบราซิลในครึ่งแรกของปี 2567 ดำเนินการขนส่งด้วยเรือขนส่งขนาดใหญ่ (VLOCs) (รวมถึงเรือวาลแม็กซ์ซึ่งเป็นกองเรือบรรทุกแร่ขนาดใหญ่ซึ่งเป็นเจ้าของหรือเช่าโดยบริษัทเหมืองแร่ Vale SA ของบราซิล) ประมาณร้อยละ 45 ขนส่งด้วยเรือขนาดเคปไซส์ ประมาณร้อยละ 3 ขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์ และน้อยกว่าร้อยละ 1 ถูกขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ บราซิลเป็นผู้ส่งออกแร่เหล็กอันดับสองของโลกในปัจจุบันรองจากออสเตรเลีย ในครึ่งแรกของปี 2567 บราซิลมีสัดส่วนการขนส่งแร่เหล็กทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 21.7 รองจากออสเตรเลียที่มีปริมาณการขนส่งร้อยละ 56.1 จีนยังคงเป็นจุดหมายปลายทางหลักสำหรับแร่เหล็กจากบราซิลโดยคิดเป็นร้อยละ 70.5 ของการส่งออกจากบราซิลในครึ่งแรกของปี 2567 การส่งออกไปยังจีนแผ่นดินใหญ่เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 จากปีก่อนหน้าสู่ระดับ 125.0 ล้านตันในครึ่งแรกของปี 2567 ปริมาณที่ส่งไปยังมาเลเซีย (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งต่อไปยังจุดหมายในเอเชียอื่น) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้าในครึ่งแรกของปี 2567 สู่ระดับ 10.0 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 6 สิงหาคม 2567)

ปี 2566 เป็นปีที่ดีมากสำหรับการค้าแร่เหล็กทั่วโลก ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 1,631.9 ล้านตันจาก 1,552.2 ล้านตัน ในปี 2565 แนวโน้มยังคงเป็นบวกในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคม 2567 โดยมีขอดีการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากปีก่อนหน้าสู่ระดับ 954.5 ล้านตัน การส่งออกจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.7 จากปีก่อนหน้า ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2567 สู่ระดับ 531.3 ล้านตัน การขนส่งจากบราซิลมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 จากปีก่อนหน้าในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2567 สู่ระดับ 211.0 ล้านตัน การนำเข้าแร่เหล็กของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 จากปีก่อนหน้า ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2567 สู่ระดับ 721.0 ล้านตัน โดยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 90) ของปริมาณแร่เหล็กที่ขนส่งมายังจีนถูกขนส่งด้วยเรือขนาดเคปไซส์หรือเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า ในขณะที่ร้อยละ 3 ขนส่งด้วยเรือขนาดโพสปานาแมกซ์ ร้อยละ 2 ขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์ และร้อยละ 4 ขนส่งด้วยเรือขนาดอัลตราแมกซ์ / ซูปราแมกซ์ การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียในสัดส่วนร้อยละ 63 ถูกขนส่งไปยังจีนในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2567 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.6 จากปีก่อนหน้าสู่ระดับ 452.8 ล้านตัน จาก 450.1 ล้านตันในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2566 การนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลของจีนมีสัดส่วนร้อยละ 21 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 จากปีก่อนหน้าในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2567 สู่ระดับ 147.8 ล้านตันจาก 127.4 ล้านตันในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกรกฎาคมของปี 2566 (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 9 กันยายน 2567)

## ข่าวด้านกฎเกณฑ์

ในรายงานแนวโน้มล่าสุดของ American Bureau of Shipping “*Beyond the Horizon: Carbon Neutral Pathways and Transformational Technologies*” มีประเด็นสำคัญดังนี้

- มีเรือที่ใช้เมธานอลเพิ่มขึ้นอย่างมากถึง 203 ลำจากปริมาณเพียง 30 ลำ โดยมีการนำไปใช้ในเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และเรือรุ่นใหม่สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน
- การใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียมีปริมาณเพิ่มขึ้น และเส้นทาง e-ammonia มีศักยภาพที่จะไปถึงการปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ ซึ่งเป็นตัวเลือกการลดคาร์บอนในระยะยาว
- เชื้อเพลิงชีวภาพที่ยั่งยืนถือเป็นทางเลือกในระยะสั้นและระยะกลางสำหรับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยความท้าทายคือความสามารถของการจัดหาเชื้อเพลิงชีวภาพเพื่อตอบสนองความต้องการได้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน
- เรือที่มีเครื่องยนต์เผาไหม้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เพิ่มขึ้นอย่างมากในคำสั่งต่อเรือใหม่โดยมีจำนวนกว่า 837 ลำ โดยมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ LNG ซึ่งอาจเกิดจากการปล่อยก๊าซที่ต่ำกว่าเชื้อเพลิงดั้งเดิม
- การใช้เชื้อเพลิง LPG เอทานอล และไฮโดรเจนมีการเพิ่มขึ้นในระดับปานกลาง LPG มีการลดลงเล็กน้อย ในขณะที่เอทานอลยังคงมีความพิเศษ ไฮโดรเจนมีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สะท้อนถึงการเติบโตในอนาคตที่อาจเกิดขึ้นได้เมื่อเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานได้รับการพัฒนา
- เรือที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แสดงถึงการเติบโตที่มั่นคงแต่ไม่ก้าวกระโดด ซึ่งอาจสะท้อนถึงการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในเทคโนโลยีแบตเตอรี่ ซึ่งอาจยังไม่พร้อมสำหรับการนำไปใช้อย่างแพร่หลายในวงกว้าง

## ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

คลื่นความร้อนกระทบเศรษฐกิจเอเชียอย่างไร: ในโลกกำลังเผชิญกับคลื่นความร้อนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและรุนแรงมากขึ้น และเอเชียกำลังเผชิญกับผลกระทบมากที่สุด ในบรรดาภูมิภาคย่อยทั้งหมดในโลก เอเชียใต้จะได้รับผลกระทบมากที่สุดเนื่องจากประเภทของงานที่ผู้คนทำและตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ แม้ว่าเอเชียเหนือ เช่น ญี่ปุ่น จีน และเกาหลี ก็มีความเสี่ยงเช่นกัน อุณหภูมิที่สูงมากเกินไปอาจทำให้เสียชีวิตได้ แต่ที่น้อยคนพูดถึงก็คือผลกระทบทางเศรษฐกิจตามมาอีกมากมาย เราจะพูดถึงสามความเสียหายหลักที่อุณหภูมิที่สูงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของเอเชีย 1) ผลผลิตทางการเกษตรที่ลดลง 2) ประสิทธิภาพแรงงานที่ลดลง 3) ไฟฟ้าดับบ่อยขึ้นซึ่งอาจทำให้ภาคอุตสาหกรรมหยุดชะงักและเสี่ยงต่อความมั่นคงด้านพลังงาน นั่นหมายความว่าเมื่อบริษัทข้ามชาติตัดสินใจเกี่ยวกับแหล่งลงทุนใหม่ การที่ประเทศเจ้าภาพเผชิญกับคลื่นความร้อนและความน่าเชื่อถือด้านพลังงานจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณามากขึ้น ข่าวคืออย่างหนึ่งในระยะใกล้คือปรากฏการณ์เอลนีโญในปี 2566/ปี 2567 ได้สิ้นสุดลงแล้ว การที่ฝนกลับมามากตามปกติจะช่วยบรรเทาปัญหาให้กับภาคการเกษตรของเอเชียได้เป็นอย่างดี คาดว่าผลผลิตข้าวจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในผู้ผลิตข้าวรายใหญ่ของเอเชียส่วนใหญ่ในปี 2567/ปี 2568 ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาราคาที่พุ่งสูงสุดนับตั้งแต่วิกฤติราคาอาหารในปี 2551 และทำให้ค่าครองชีพของผู้บริโภคชาวเอเชียสูงขึ้น

อุปสงค์ของทองแดงต่อปีจะสูงถึง 50 ล้านตันต่อปีภายในปี 2578 หากเราต้องการบรรลุเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ตามผลการศึกษาวิจัยของ S&P Global

McKinsey กล่าวว่า ได้ศึกษาการเติบโตของเทคโนโลยีด้านสภาพอากาศในรุ่นก่อนหน้า เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม และแบตเตอรี่ เพื่อกำหนดแผนงานสำหรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะแข่งขันด้านต้นทุนกับเชื้อเพลิงฟอสซิลได้ McKinsey พบว่า การเพิ่มขึ้นร้อยละ 100 ในการนำไปใช้งานสามารถลดต้นทุนได้อย่างน้อยร้อยละ 70

Reuters รายงานว่า “รายงานจากหน่วยงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) แสดงให้เห็นว่าทรัพยากรพลังงานหมุนเวียนจะสามารถตอบสนองความต้องการไฟฟ้าได้เกือบครึ่งหนึ่งภายในสิ้นทศวรรษ แต่จะไม่บรรลุเป้าหมายของสหประชาชาติในการเพิ่มขีดความสามารถให้เป็นสามเท่าเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน”

## ข่าวสุขภาพ

ความกังวลเกี่ยวกับ “โรคฝีดาษลิง” (*Monkeypox*) เป็นปัญหาระดับโลกหลังจากที่ WHO ประกาศให้เป็นภาวะฉุกเฉินระดับโลก แต่มีเพียงบริษัท Bavarian Nordic ในโคเปนเฮเกนเท่านั้นที่ผลิตวัคซีนสำหรับประชาชน ประเทศไทยกลายเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ตรวจพบสายพันธุ์กลายพันธุ์ใหม่