



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานประจำปี 2566

“

We cannot remain silent as crimes against journalists are committed and perpetrators evade justice. We call for an end to the targeting of all journalists and will continue our campaigns on behalf of our members and work to ensure that those who commit these crimes are brought to justice.

”

**Michelle Stanistreet,
General secretary at the National Union of Journalists,
UK and Ireland.**

สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสี่ปี 2566/ ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	2
จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี	3
การเปรียบเทียบประจำปี	5
รางวัลและเกียรติยศ	5
การแบ่งส่วนตลาดในปี 2566	6
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	6
วัน SET Opportunity Day	7
ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี	7
คำทำนายสำหรับปี 2567	7
ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI	10
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	19
ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต	19
ทิศทางอุตสาหกรรม	22
ภูมิศาสตร์การเมือง อัตราเงินเฟ้อ และสงคราม	24
กฎเกณฑ์	29
ความไม่เท่าเทียมกัน	30
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	33
อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	35
การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล	36
การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล	37
ระเบียบ IMO และบริบทระหว่างประเทศ	38
มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)	39
มาตรการปฏิบัติการ ตัวบ่งชี้ความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)	40
การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ	43
ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ	47
โครงการร่วมทุน	51
บทสรุป	51
ภาคผนวก 1 : Arrow Flashnote	54
ภาคผนวก 2 : ข่าวต่าง ๆ	55

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสี่ปี 2566/ ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงฐานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครึ่งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 12,429 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 10,907 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ "การแบ่งส่วนตลาด" ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของ บริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

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

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

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2566	ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2566*	ไตรมาส 4 ปี 2565*
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	26,546	52,816	26,546	36,948
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,907	19,924	12,429	14,343
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดเฮนดี้ไชล์)	10,280	17,523	11,414	12,525
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	10,638	20,371	12,607	16,162
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	12,856	25,422	14,890	17,066

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

* ตัวเลขมาจากการอ้างอิง

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

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

เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 10,907 เหรียญสหรัฐในปี 2566 ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 19,924 เหรียญสหรัฐในปี 2565 รายได้จากเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทลดลงร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 4,895 เหรียญสหรัฐในปี 2565 เป็น 5,205 เหรียญสหรัฐในปี 2566 โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือ และค่าพิศคุณท์/ค่าอะไหล่ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 8 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 13 ลำ เข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

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

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่าน ๆ มาดังต่อไปนี้

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

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดลดค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 ถึง ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 ถึง ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญาผู้ 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดได้ถอนหุ้นกู้สองฉบับ จำนวนเงินรวม 124 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากการระงับข้อพิพาทกับผู้อุปถัมภ์เรือ Sainty นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการได้ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนดซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน และจัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 133.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมจำนวน 3 ฉบับ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 1 ฉบับ และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 2 วง และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 2 ลำ บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมสำหรับปีนี้เป็นจำนวนรวม 69.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ มูลค่ารวมจำนวน 244.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 105.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ จ่ายชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้าและจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวนรวม 67.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มียอดเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 138.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีระยะเวลาเบิกถอนได้ภายในสองปีเพื่อใช้ในการซื้อเรือเพื่อลดอายุกองเรือของบริษัทฯ

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

การเปรียบเทียบประจำปี

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

รางวัลและเกียรติยศ

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

- บริษัทฯ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าแห่งแรกของระดับโลกที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุดในการจัดอันดับการประเมินความยั่งยืนขององค์กร (CSA) ของ S&P ประจำปี 2564 และอยู่ในลำดับที่ 12 ของบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกในปี 2565

การแบ่งส่วนตลาดในปี 2566

ในระหว่างปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮสปีด (BHSI) อยู่ที่ระดับ 579 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,420 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮสปีดของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,280 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 1.34 ในปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,022 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,240 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,682 เหรียญสหรัฐสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.93 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 162.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

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

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2567 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

วัน SET Opportunity Day ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามปี 2566 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2566 มีผู้เข้าชมผ่านทางถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 139 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 45 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 184 ราย บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการครั้งต่อไป ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 16:15 นาฬิกา ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รับรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสี่โดยละเอียดมากขึ้น

ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ล้มลงขงยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

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

คำทำนายสำหรับปี 2567?

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

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

การหยุด-เริ่ม-หยุดของการแล่นเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท Maersk ผ่านคลองสุเอซหลังเดือนพฤศจิกายน 2566 ส่งผลให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์จากเอเชียไปยังตะวันตกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รายงานบางฉบับระบุว่าสูงกว่าในอดีตถึง 4 เท่า หรือสูงกว่าอัตราที่ควรจะเป็น ขณะที่อิสราเอลเตือนว่าการโจมตีฉนวนกาซาของพวกเขาจะดำเนินต่อไป แม้ว่าจะกินเวลาตลอดปี 2567 จนกว่านักรบฮามาสคนสุดท้ายจะถูกสังหาร อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้

คอนเทนเนอร์มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไปและคงความแข็งแกร่งไว้ได้นานขึ้น ภูมิศาสตร์การเมืองมีผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจ ซึ่งผู้นำต่าง ๆ มีทั้งที่เข้าใจและไม่สนใจ หรือมีแนวโน้มว่าพวกเขาจะไม่ใช้สถานการณ์ดังกล่าวในการตัดสินใจของพวกเขา

ในทางตรงกันข้าม ปี 2567 ที่จะมาถึงนี้ดูเหมือนจะเต็มไปด้วยสถานการณ์ที่ตรงกันข้าม 2 สถานการณ์ กล่าวคือสถานการณ์หนึ่งคือข่าวดีและอีกสถานการณ์หนึ่งคือข่าวร้าย

ประการแรก สำหรับข่าวร้าย ผู้มีสิทธิเลือกตั้งอาจเลือกผู้นำที่ในปี 2567 โดยที่ประชาชน 4 พันล้านคนจะเข้าร่วมการเลือกตั้งในกว่า 50 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ของ GDP โลก ในการแข่งขันชิงตำแหน่งประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกา นับเป็นครั้งแรกของรัฐไอโอวาที่ผู้สมัครจากพรรครีพับลิกันชนะการเลือกตั้งโดยได้รับคะแนนโหวตอย่างท่วมท้น ซึ่งหมายความว่าทรัมป์จะลงแข่งและมีแนวโน้มที่จะชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาครั้งต่อไป ภูมิศาสตร์การเมืองอาจแย่งลงอย่างแน่นอเมื่อพิจารณาจากผลการเลือกตั้งเหล่านี้ เป็นสัญญาณของสถานการณ์ที่อาจเลวร้ายยิ่งขึ้นสำหรับสงครามรัสเซีย-ยูเครน เช่น การโจมตีด้วยนิวเคลียร์ สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สองระหว่างอิสราเอล-ฮามาส ได้ลุกลามเข้าสู่โลกทางทะเลแล้ว โดยส่งผลเป็นการเพิ่มขึ้นของระยะทางในแง่ต้นไมล์สำหรับเจ้าของเรือที่ไม่ต้องการความเสี่ยงต่อเรือของพวกเขา หรือเจ้าของเรือชาวอิสราเอล หรือมีความเกี่ยวข้องกับอิสราเอล หรือทำการค้ากับอิสราเอล ซึ่งกำลังตกอยู่ท่ามกลางไฟลุกลามในทะเลแดง สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สามระหว่างไต้หวัน-จีน ซึ่งขณะนี้ไต้หวันได้เลือกประธานาธิบดีที่มีท่าทีต่อต้านจีน เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแออย่างต่อเนื่องส่วนใหญ่มาจากการตัดสินใจเชิงนโยบายที่ไม่ดี โรคระบาดใหญ่ครั้งใหม่ทำให้เงินภาษีขาดแคลน การโจมตีทางไซเบอร์ที่ขัดขวางโครงสร้างพื้นฐานที่ผลักดันให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย การล่มสลายที่เป็นไปได้ของโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินทั่วโลกที่ยังคงดิ้นรนหลังวิกฤตการเงินปี 2551 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหนี้สิน การชำระคืนเงินต้นหรือดอกเบี้ย ในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศยากจนที่สร้างคลื่นเศรษฐกิจที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรุนแรงขึ้นจากราคาลงงานและอาหารที่สูง ส่งผลให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย ประชาธิปไตยที่พัฒนาแล้วถูกบ่อนทำลายโดยระบบทุนนิยมทางการเงินซึ่งก่อให้เกิดความโกรธ ความขุ่นเคือง ต่อผู้ยากไร้ และท้ายที่สุดก็จะเกิดการ โคนล้มสถาบันอย่างรุนแรง การแข่งขันระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกายังคงดำเนินต่อไปโดยผู้ซึ่งอาจขึ้นมาเป็นผู้นำคนต่อไปของสหรัฐอเมริกาแต่ละคนก็ไม่ได้แตกต่างกันสักเท่าไรในสิ่งที่พวกเขาปฏิบัติกับจีน และการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกที่ต่ำกว่ามาตรฐาน อาจส่งผลให้มีการเมืองฝ่ายขวาจำนวนมากขึ้นที่ชนะการเลือกตั้งโดยมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้นโยบายประชานิยมที่อาจเพิ่มลัทธิกีดกันทางการค้าและทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย

แต่สิ่งต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องจมอยู่ในความมืดมนและหายนะ ในปี 2567 เราอาจมีข่าวดี หากคุณเกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่ง คุณจะเป็นคนมองโลกในแง่ดีไปโดยปริยาย และด้วยเหตุนี้คุณก็มีแนวโน้มที่จะหันไปสนใจสถานการณ์ข่าวที่ดีกว่าที่ตามมา โลกเพิ่งรอดพ้นจากสถานการณ์โรคระบาดใหญ่ที่กินเวลาสามปี ซึ่งเหมือนจะหมดไปหากแต่ยังคงอยู่รอบ ๆ นอกจากนั้น เป็นระยะเวลาสองปีเต็มของสงครามรัสเซีย-ยูเครน สี่เดือนของความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาส การอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ทั้งหมดนี้อยู่ในเกณฑ์ดีพอสมควร เราน่าจะสามารถยุติสงครามรัสเซีย-ยูเครนได้ การหยุดยิงในความขัดแย้งระหว่างอิสราเอล-ฮามาส ตามด้วยสันติภาพและการสร้างเมืองใหม่ ไม่มีสงครามอันร้อนแรงระหว่างไต้หวันและจีน มาตรการกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนเข้ามามีบทบาท การค้าโลกดีขึ้น ภาคอุปทานของเรือต่อใหม่ยังคงตั้งตัวด้วยการรีไซเคิลที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมเริ่มมีผลใช้บังคับ ชัยชนะจากการต่อสู้กับเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ยเริ่มลดลง ตามสัญญาณของธนาคารกลางสหรัฐ นักการเมืองที่ได้รับเลือกจะมีความสมดุลมากขึ้นในมุมมองโลกของตนโดยไม่มีเวทีการเลือกตั้งแบบประชานิยม ไม่มีวิกฤตหนี้ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศยากจน

ตลาดการเงินเติบโตอย่างแข็งแกร่ง GDP ของสหรัฐฯ เติบโตเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้และผู้ขายไร้จะได้รับการแบ่งปันส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมทางการเงินในประเทศที่พัฒนาแล้ว

หากเราดูปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เมื่อโลกได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่ทั่วโลกที่ยาวนานถึงสามปี สงครามใหญ่ในยุโรปครั้งแรกหลังจากใช้เวลานานกว่า 7 ทศวรรษ และผลที่ตามมาจากการหยุดชะงักมากมาย แต่อุตสาหกรรมของเราก็ยังคงทำได้ดีมาก ความวุ่นวายทางเศรษฐกิจอาจถึงจุดสูงสุดในปี 2565 จีนฟื้นจากนโยบายปิดโควิดและเริ่มใช้ชีวิตร่วมกับไวรัส การบริโภคหลักในจีนยังคงดำเนินต่อไป โดยมีผู้ต่อเรือ รถยนต์ EV โครงสร้างพื้นฐาน และการส่งออกเหล็ก เข้ามาแทนที่ภาคอสังหาริมทรัพย์ในฐานะผู้บริโภครายใหญ่ และมาตรการกระตุ้นสำหรับบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาตพิเศษจำนวน 50 แห่ง น่าจะเป็นประโยชน์ต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนและนำการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วกลับมาสู่โลกการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การฟื้นตัวนี้จะได้รับความช่วยเหลือจากอัตราส่วนการส่งออกเรือใหม่ที่มีค่ามากที่สุดที่ร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 เมื่อเทียบกับปริมาณเรืออายุ 20 ปีในกองเรือที่ร้อยละ 8.48 ความล่าช้าอันเนื่องมาจากสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ ความแออัดในท่าเรือส่งออกัญพิชของบราซิล ความแออัดในท่าเรือถ่านหินของอินโดนีเซีย การขาดแคลนน้ำในคลองปานามาส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ของเรือที่แล่นไปรอบ ๆ แหลมก๊วคโฮปเพิ่มขึ้นหลายตันไมล์ การแทรกแซงด้วยอาวุธของกลุ่มฮูตีในทะเลแดง บังคับให้เรือต้องใช้เส้นทางที่ยาวกว่าไปทางตะวันตกผ่านแหลมก๊วคโฮป ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ความล่าช้าที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจาก EEXI และ CII ซึ่งส่งผลให้เรือต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงและเพิ่มแรงกดดันในการรีไซเคิลเรือที่มีปริมาณมากขึ้นในปี 2567 ความวุ่นวายและการหยุดชะงัก ในทางตรงข้ามกลับเป็นผลดีต่อการขนส่ง ดังที่เราได้เห็นในช่วงที่มีการระบาดใหญ่และผลการดำเนินงานที่ประกาศในปี 2565 นั้นสูงกว่าหรือใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในปี 2564 ไข่แล้ว ภาวะเศรษฐกิจในปี 2567 อาจอ่อนแอกว่าปี 2566 แต่สิ่งนี้สามารถเอาชนะได้หากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านอสังหาริมทรัพย์และเหล็กที่เพิ่มขึ้นของจีนเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ปราศจากนโยบายปิดโควิด ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีประวัติการเติบโตอย่างต่อเนื่องในแ่งตันไมล์ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตเป็น 2 ถึง 3 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2553 และเรากำลังคุ้นเคยกับอัตราการเติบโตในแ่งตันไมล์ซึ่งอยู่ระหว่าง 1 ถึง 2 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก อุปทานเรือเทกองในอนาคตมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากการเบียดเสียดกันของกลุ่มเรือในภาคส่วนอื่น ๆ ที่แย่งพื้นที่ต่อเรือที่มีอยู่ทั้งหมด ผู้ต่อเรือพบว่าพวกเขาทำกำไรได้มากกว่าในการต่อเรือที่มีมูลค่าสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือที่มีกำไรต่ำที่สุดในการต่อ การเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสันดาปภายในไปเป็นแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ ในอนาคต ได้มีส่วนส่งผลให้อัตราการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำมากเพียงร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 แรงกดดันด้านกฎระเบียบจะมีส่วนช่วยลดปริมาณกองเรือในปัจจุบันผ่านการรีไซเคิลและ/หรือการแล่นเรือช้าลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าที่ใคร ๆ เคยให้เครดิตมา ดังนั้น ในแง่ดุลยภาพ เราคิดว่าเรายังมีเหตุผลอีกมากที่จะมองในแง่ดี!

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

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI

สมการอุปสงค์-อุปทานมีสองด้าน เมื่อความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบคั้งที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สิ่งที่คุณต้องมีคืออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยหรืออุปทานเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และอัตราค่าระวางเรืออาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม ตลาดอยู่ในโหมดกลาง ไม่ใช่เพราะตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเราอย่างจีนมีประสิทธิภาพต่ำกว่าปกติ แต่สาเหตุหลักมาจากประเทศที่พัฒนาแล้วยังทำได้ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็นต่างหาก ซึ่งอาจเป็นไปได้หากไม่เข้าไปพัวพันกับสงครามอันร้อนแรงถึงสองครั้ง (รัสเซีย-ยูเครน และอิสราเอล-ฮามาส) สงครามเย็นหนึ่งครั้ง (สหรัฐฯ-จีน) การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่รวดเร็วที่สุดเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อ โดยธนาคารกลางในประเทศที่พัฒนาแล้ว ยกเว้นญี่ปุ่น ซึ่งผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้เข้าสู่ภาวะถดถอย โดยที่สหภาพยุโรปจะตกอยู่ในภาวะถดถอยทางเทคนิค ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและร่วงอุปสงค์ไว้ ดังนั้น แม้แต่ด้านอุปทานที่ตึงตัวเนื่องจากการหยุดให้บริการของคลองปานามาและความล่าช้าของสภาพอากาศก็ไม่สามารถชดเชยอุปสงค์ที่ลดลงได้เนื่องจากความไม่แน่นอนที่เกิดจากปัจจัยข้างต้น อัตราดอกเบี้ยในการจำนองบ้านระยะเวลา 30 ปีสำหรับบ้านใหม่ในสหรัฐอเมริกาที่เกือบร้อยละ 8 เป็นตัวอย่างสำคัญซึ่งทำลายอุปสงค์จากผู้ซื้อบ้านครั้งแรก ปัจจัยดังกล่าวลดอุปสงค์ของสินค้าที่จำเป็นในการสร้างบ้านใหม่ซึ่งประกอบด้วยปูนซีเมนต์ เหล็ก และไม้ ปริมาณการขนส่งตามฤดูกาลจะมีบทบาทได้ก็ต่อเมื่อเศรษฐกิจขนาดใหญ่ในประเทศที่พัฒนาแล้วดำเนินไปอย่างรวดเร็วเท่านั้น หากแต่ไม่ได้เป็นเช่นนั้นในช่วง 12 ถึง 18 เดือนที่ผ่านมา นี่คือเหตุผลที่รัฐให้อุปสงค์กลับมาอยู่ในขอบเขตของตลาด โดยเจ้าของเรือส่วนใหญ่ขาดทุนหรือมีกำไรเพียงเล็กน้อยจนถึงและรวมถึงไตรมาสสาม ขณะที่สหรัฐอเมริกาหลุดพ้นจากการอภิปรายทางเศรษฐกิจแบบแข็งตัว / อ่อนตัว / ยังกงเดิบโตต่อไปแม้จะมีนโยบายการเงินที่หดตัวหลายครั้งก็ตาม ส่งผลให้เศรษฐกิจเดินหน้าต่อไปเช่นเดียวกับที่เคยทำได้ในไตรมาสสาม อัตราค่าระวางเรือก็ดีขึ้นอย่างรวดเร็ว มูลค่าทรัพย์สินกำลังเพิ่มขึ้นสู่ระดับปี 2551 ซึ่งเกือบจะสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับเรือต่อไอเอ็ม เหตุผลก็คือ ความจุของตู้ต่อเรือหดตัวลงร้อยละ 35 ถึงร้อยละ 40 จากจุดสูงสุดในปี 2553/ปี 2554 โดยการขนส่งทุกภาคส่วนเฟื่องฟูในเวลาเดียวกัน ยกเว้นการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง แม้แต่เรือบรรทุกน้ำมันก็เฟื่องฟูเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลอื่นๆ ส่งผลให้มีการสั่งต่อเรือใหม่มากเกินไปเพื่อจัดส่งในแต่ละภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และบีบบังคับเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ให้ทำผิดพลาดแบบเดียวกับที่ภาคส่วนอื่น ๆ ได้ทำไปแล้วหรือกำลังทำอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ จากมุมมองของตู้ต่อเรือ เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นเรือประเภทที่กำไรน้อยที่สุดในช่วงเวลาขาขึ้นหรือขาดทุนสูงสุดในช่วงเวลาขาลง ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจึงเป็นประเภทเรือที่ตู้ต่อเรือต้องการค่อน้อยที่สุด นั่นคือสาเหตุที่อัตราส่วนค่าสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองอยู่ที่ร้อยละ 8.33 เมื่อเทียบกับกองเรือที่มีอายุ 20 ปีที่มีอยู่ซึ่งอยู่ร้อยละ 8.48 ณ ต้นปี 2567 ปัจจุบันเรืออายุ 5 ปีมีราคาถูกกว่า โดยคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง โดยอิงจากราคาต่อเรือใหม่ในปัจจุบัน แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องสมเหตุสมผลที่จะซื้อเรือในช่วงปลายไตรมาสสี่ เนื่องจากมูลค่าทรัพย์สินยังสูงอยู่มาก แต่รายได้กลับใกล้เคียงระดับต่ำมาก ความผิดปกตินี้หมายความว่ารายได้ต้องเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หรือมูลค่าสินทรัพย์ต้องตกลงไปอยู่ในระดับที่ปัจจัยทั้งสองนี้เท่าเทียมกัน โดยทั่วไปความผิดปกติดังกล่าวจะเกิดขึ้นระยะสั้น แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น และเมื่อนั้นอัตราค่าระวางก็จะเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาผลลัพธ์สูงสุดได้จากอัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์ สำหรับในช่วงปี 2566 จากระดับต่ำที่ 2,246 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566) อัตราพุ่งสูงขึ้นเป็น 54,584 เหรียญสหรัฐต่อวันที่ระดับสูงสุด (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566) ตัวเลขเหล่านี้คือสิ่งอธิบายว่า “เมื่อมีความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบ” ระหว่างอุปสงค์และอุปทาน คุณจะมีการเคลื่อนไหวที่รวดเร็วและผันผวนในอัตราค่าระวางการ

ขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นหรือลดลง กล่าวคือ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในการลดลงของอุปทานหรือการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง

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

รายงานต่าง ๆ ที่ถูกส่งมาดูเหมือนจะกังวลเกี่ยวกับปัญหาทางเศรษฐกิจของเศรษฐกิจในส่วนอื่นของโลก ยกเว้นจีนและอินเดีย แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่ต่ำในภาคเรือขนส่งสินค้าเทกอง มีความกังวลว่าการหดตัวของภาคการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์อาจส่งผลให้สินค้าย้ายโดยผู้คอนเทนเนอร์มากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วยกองเรือที่ไร้ประสิทธิภาพ (ทะเลแดงเป็นพื้นที่ห้ามเดินทางสำหรับเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์) และย้ายสินค้าจากเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ไปยังเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าระวางในไตรมาสที่กลับผันผวนกว่าที่เคยเป็นมา เป็นเรื่องปกติสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเมื่ออุปสงค์-อุปทานอยู่ในระดับสมดุลความผันผวนจะเพิ่มสูงขึ้น โดยจะตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานและ/หรืออุปสงค์อย่างไม่เป็นสัดส่วน

ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ขับเคลื่อนด้วยภูมิรัฐศาสตร์ได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งเชิงพาณิชย์ด้วยการเข้ายึดเรือขนส่งรถยนต์ กล่าวคือเรือ Galaxy Leader ของบริษัท Ray Shipping ซึ่งชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ โดยกลุ่มกบฏฮูตีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2566 และปัจจุบันเรือลำดังกล่าวอยู่ที่ท่าเรือ Hodeidah มีลูกเรือผู้บริสุทธ์ 25 คนบนเรือ Galaxy Leader ซึ่งไม่ใช่ชาวอิสราเอล (ลูกเรือสัญชาติยูเครน บัลแกเรีย ฟิลิปปินส์ และเม็กซิกัน) ถัดมาคือการโจมตีด้วยโดรนกามิกาเซบนเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ CMA CGM SYMI ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ ซึ่งเรือได้รับความเสียหายทางกายภาพแต่โชคดีที่ไม่มีลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ตามด้วยการบุกขึ้นเรือบรรทุกสารเคมี Central Park ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของโดยโจรสลัดโซมาเลียและได้ปล่อยเรือในเวลาต่อมาด้วยการแทรกแซงของกองทัพเรือสหรัฐฯ ขณะนี้กลุ่มกบฏฮูตีได้ขยายเป้าหมายไปยัง

เรือใด ๆ ก็ตามที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล ด้วยเหตุนี้ สายการบินเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์เกือบทั้งหมด จึงเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือของตนออกจากทะเลแดง และเพิ่มระยะเวลาการเดินทางเรือในทะเลเพิ่มเติมอย่างมากในการเดินทางจากเอเชียไปยังตะวันตกและเดินทางกลับ เช่นเดียวกับเรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือควบคุมทั้งหมด หรือเรือที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล เบี่ยงประกันภัยสำหรับทะเลแดงพุ่งสูงขึ้น และความเสียดต่อทรัพย์สินของพวกเขานั้น มีอยู่จริงอย่างมาก บลูมเบิร์กกล่าวว่า “ความพยายามของสหรัฐฯ ในการตอบโต้กลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนขณะที่พวกเขาโจมตีเรือในทะเลแดงได้ถูกขัดขวางเนื่องจากความขัดแย้งระหว่างพันธมิตรอาหรับของวอชิงตัน” เกือบหนึ่งเดือนหลังจากการยึดครองเรือ Galaxy Leader ในวันที่ 14 ธันวาคม “เรือ Ruen” ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด 40,000 เดทเวทตัน ของบริษัท Navibulgar ได้ถูกเข้าครอบครองและแล่นไปยังโซมาเลีย โจรสลัดโซมาเลียได้ลงมือกระทำโดยใช้ความสับสนที่เกิดจากกลุ่มกบฏฮูตี และใช้ประโยชน์จากมัน ขณะนี้ (สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 24 ธันวาคม) สายการบินเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่ได้หยุดเรือของตนที่ด้านนอกทางเข้าทะเลแดงเพื่อรอความชัดเจนหรือแล่นไปรอบ ๆ แหลมกูดโฮป เพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ เจ้าหน้าที่ สินค้า และส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าด้วยความล่าช้าน้อยที่สุด กองเรือที่ถูกเปลี่ยนเส้นทางนี้จะต้องเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่แอฟริกาใต้ ส่งผลให้เกิดแรงกดดันต่อการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงที่นั่น คุณเคยได้เลยว่าสิ่งนี้จะส่งผลเชิงบวกต่ออุปสงค์ในแ่งตันไมล์ อย่างที่เราได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ การหยุดชะงักจะส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่ง คำถามที่แท้จริงก็คือ การหยุดชะงักนี้จะคงอยู่นานแค่ไหน? หากการหยุดชะงักยังคงดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ แต่ไม่สิ้นสุดในเวลาที่เราคาดการณ์ไว้ และสงครามอย่างที่เรเคยเห็นมาดูเหมือนจะมีจิตใจและอายุขัยตามเจตนาของมันเป็นเอง การหยุดชะงักนั้นจะส่งผลกระทบต่อความยั่งยืน ข้อมูลของ Clarksons แสดงให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมที่มีถึงทางเข้าทะเลแดงลดลงร้อยละ 43 (ระหว่างวันที่ 18 ถึงวันที่ 21 ของเดือนธันวาคม เทียบกับครั้งแรกของเดือนธันวาคม) ซึ่งเพิ่มขึ้นคิดเป็นการลดลงของอุปทานถึงร้อยละ 82 ในการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์

บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2567 ทาง Bloomberg เวลาประมาณ 10.15 น. ตามเวลากรุงเทพฯ ถึงสถานการณ์ในทะเลแดง มันเป็นเรื่องวิบัติโศกสันต์ ๆ แต่จะบอกคุณถึงสิ่งที่คุณต้องรู้เกี่ยวกับสิ่งที่เกิดขึ้นที่นั่น ทั้งนี้ ในขณะที่บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์กับ Bloomberg เรือลำหนึ่งของบริษัทฯ ได้กำลังเดินทางผ่าน “พื้นที่เสี่ยงสูง” (High Risk Area: HRA) และด้วยโชคช่วยเรือลำดังกล่าวแล่นผ่านพื้นที่บริเวณดังกล่าวมาได้โดยไม่ได้รับอันตรายใด ๆ ในระหว่างการสัมภาษณ์เพียงช่วงสั้น ๆ บริษัทฯ ไม่มีเวลาเพียงพอในการอธิบายว่าเพราะเหตุใดเรือของบริษัทฯ จึงได้แล่นผ่านเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูงดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงขออธิบายไว้ ณ ที่นี้ การที่บริษัทฯ แล่นเรือผ่านเส้นทางดังกล่าวนี้เนื่องมาจากลูกค้าของบริษัทฯ ผู้ซึ่งใช้บริการเช่าเหมาลำเรือของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 2 ทศวรรษ โดยบริษัทฯ และลูกค้าดังกล่าวมีความสัมพันธ์ที่ดี เป็นมิตร และมีความสัมพันธ์อันอบอุ่นแน่นแฟ้น ด้วยจิตวิญญาณดังกล่าว บริษัทฯ ได้ติดต่อไปยังลูกค้าเพื่อขอเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือโดยการเปลี่ยนเส้นทางไปแล่นเรืออ้อมผ่านแหลมกูดโฮป โดยที่บริษัทฯ เสนอที่จะช่วยเหลือด้าน “ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม” บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกันระหว่างบริษัทฯ ลูกค้าของบริษัทฯ และผลประโยชน์ด้านการขนส่งสินค้า ลูกค้าของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบกับลูกค้าด้านการขนส่งสินค้า ซึ่งเห็นได้ชัดว่าพวกเขาปฏิเสธที่จะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือ สินค้าของพวกเขา และเรือของบริษัทฯ โดยการเปลี่ยนไปใช้เส้นทางที่ยาวนานกว่าในการขนส่งปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่วิธีการทำงานของกฎหมายในสถานการณ์ดังกล่าว หากเรือมี “ประกันภัยจากสงคราม” หากเรือลำอื่นกำลังเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง และหากคุณ เรือของคุณ ลูกเรือของคุณ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอิสราเอล ไม่มีเรือลำใดของคุณมีเส้นทางการเดินเรือไปยังอิสราเอล และคุณไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกาหรือสหราชอาณาจักร ดังนั้นในแง่กฎหมายคุณต้องปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้าของคุณ นี่คือนี่ที่เรียกว่า “การประเมินความเสี่ยงของเรือรายบุคคล” และคุณต้องตัดสินใจ

ตามนั้น หากคุณไม่ทำและเลือกใช้เส้นทางที่ยาวกว่า คุณจะ不仅需要แต่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดสำหรับการใช้เส้นทางที่ยาวกว่าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงความเสียหายใด ๆ ที่ลูกค้าของคุณ หรือสินค้าอาจได้รับเนื่องจากการดำเนินการ “ผิดกฎหมาย” จากการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทาง ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายทั้งหมดที่บริษัทฯ ปรึกษามีความเห็นเช่นนี้เหมือนกัน และด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ “ถูกต้องตามกฎหมาย” ของลูกค้าของบริษัทฯ แม้จะไม่เต็มใจก็ตาม ทั้งนี้ ในการทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ตกลงกับลูกค้าของบริษัทฯ ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่แล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง จนกว่าสถานการณ์จะปราศจากความเสี่ยง อีกทั้ง การเช่าเหมาลำใหม่ใด ๆ ที่บริษัทฯ เข้าทำสัญญาส่วนมีข้อตกลงสำหรับเจ้าของเรือในการตัดสินใจว่าเจ้าของเรือจะใช้เส้นทางใด เช่น การแล่นเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป หรือการแล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง

ปริมาณน้ำที่ลดลง (ต่ำสุดในรอบ 73 ปี!) ในคลองปานามาที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลกระทบต่อตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้า ในช่วงเวลานี้ของปี (ไตรมาสสี่) เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่จะได้รับอัตราค่าระวางที่ 40,000 เหรียญสหรัฐ แต่กลับถูกแทนที่ด้วยอัตราค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นที่ 140,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งหมดนี้เป็นเพราะมันมีความสมเหตุสมผลเพียงเล็กน้อยที่เรือจะจอดรอที่คลองปานามา แต่ควรใช้เส้นทางเดินเรือที่ไกลกว่าในการอ้อมแหลมกู๊ดโฮปส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทางเลือกอื่นคือซื้อช่องขนส่ง 'ล่วงหน้า' ซึ่งมีราคาแพงโดยมีการประมูลครั้งล่าสุดที่ 4.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ! ตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้าในเกือบทุกภาคการขนส่งมีความสมดุลอย่างมาก ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในปัจจุบันที่ส่งผลต่ออุปสงค์หรืออุปทานจึงส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางการขนส่ง ความผันผวนจะรุนแรงมากและจะคงอยู่ต่อไป ดังนั้น ทำความคุ้นเคยกับมันดีกว่า

หากคุณรวมการหยุดชะงักจากคลองปานามาและจากทะเลแดง/คลองสุเอซเข้าด้วยกัน คุณกำลังพูดถึงการเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ประมาณร้อยละ 8 สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดอ่านบทความซึ่งเขียนไว้อย่างดีโดยละเอียดซึ่งเขียนโดย **Arrow Research** (ภาคผนวก 1) ในประเด็นนี้ในช่วงกลางเดือนธันวาคมที่แนบมาที่เอกสารนี้ เมื่อเขียนบันทึกนี้ดูเหมือนการปะทะกันระหว่างอิสราเอล-ฮามาสจะค่อนข้างสั้น แต่ในขณะนี้ หลังจากเดือนที่ 4 ที่อิสราเอลระบุว่าอาจเป็นสิ้นปี 2567 ก่อนที่พวกเขาจะประกาศความสำเร็จและหยุดการหลังเลือดเพิ่มขึ้น ภาคการขนส่งอาจจำเป็นต้องลดลงในระยะยาวเนื่องจากการหยุดชะงักของการขนส่ง ณ คลองสุเอซส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ

เมื่อเร็ว ๆ นี้ Clarksons รายงานว่า “สถิติการการขนส่งสินค้าในแ่งตันไมล์ ซึ่งพิจารณาทั้งปริมาณของสินค้าที่ขนส่งและระยะทางที่เกี่ยวข้อง เป็นตัวบ่งชี้อุปสงค์ของเรือได้ดีกว่าการวัดสถิติโดยพิจารณาจากปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแ่งตันเพียงอย่างเดียว และปี 2566 ได้พิสูจน์เรื่องนี้ไว้เป็นอย่างดีเยี่ยม ในปี 2566 การค้าทางทะเลทั่วโลกกลับมาเติบโตอีกครั้ง หลังจากการหยุดชะงักในปี 2565 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในแ่งตันขยายตัวร้อยละ 3.0 (เป็น 12,400 ล้านตัน) อย่างไรก็ตาม ด้วยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าที่เกิดขึ้นภายหลังความขัดแย้งในยูเครนเมื่อปีที่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่งพลังงาน การค้าในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.0 (รวมเป็น 62.3 ล้านล้านตันไมล์) ส่งผลให้เห็นถึงคำกล่าวที่ว่า “นักเตะระยะไกล” ได้อย่างเด่นชัด การเติบโตของการค้าในแ่งตันไมล์ในปี 2566 เติบโตน้อยกว่าปี 2560 ที่ร้อยละ 5.2 เพียงเล็กน้อย แต่เป็นอัตราการเติบโตที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่ปี 2554 สำหรับสินค้าแห่งเทกอง แร่เหล็ก 418,000 ล้านตัน (รวมการเติบโตของการส่งออกของบราซิล) ถ่านหิน 385,000 ล้านตัน (รวมถึงกระแสการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปของรัสเซีย) ในขณะที่สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเพิ่มขึ้น 507,000 ล้านตันไมล์ (ได้เพิ่มขึ้นจากการค้าแร่บอไซด์ระยะไกลจากจีนไปยังจีน) ปริมาณการค้าทาง

ทะเลโดยเฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 4,943 ตันไมล์เป็น 5,036 ตันไมล์ ซึ่งเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับสามต่อปีในศตวรรษนี้ และมากกว่าค่าเฉลี่ยถึง 6 เท่า แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในรูปแบบการค้าจะไม่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ บ่อยครั้ง แต่ความซับซ้อนที่เพิ่มขึ้นของการค้าทางทะเล (รวมถึงภูมิศาสตร์การเมือง) ก็เป็นแนวโน้มที่สำคัญมากขึ้นสำหรับการขนส่ง ปัจจุบัน การหยุดชะงักในภูมิภาคทะเลแดงส่งผลกระทบต่อระยะทางทางการค้า เนื่องจากเรือมีการเปลี่ยนเส้นทาง บริษัทฯ ประเมินผลกระทบในปัจจุบันที่การเพิ่มขึ้นของตันไมล์ที่ร้อยละ 2.4 ระยะทางในการค้าขายและระยะทางในแ่งตันไมล์เป็นปัจจัยสำคัญอีกครั้งในปี 2567 เป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของการบริหารจัดการการขนส่งทางทะเลจากปัญหาการหยุดชะงัก

สงครามร้อนแรงอีกระลอกระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ยังคงขัดขวางกระแสการค้าจากทะเลดำ ตะวันออกไกลของรัสเซีย และทะเลบอลติก ส่งผลกระทบต่อพลังงาน (ถ่านหิน น้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมัน) อาหาร (ธัญพืช เมล็ดพืช น้ำมัน) ปุ๋ย แร่เหล็ก และโลหะ สินค้าทั้งหมดเหล่านี้จะต้องถูกจัดส่ง หากไม่ได้มาจากรัสเซีย-ยูเครน ก็จะต้องจัดส่งจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะส่งผลกระทบต่อตันไมล์เพิ่มขึ้น การจัดส่งเจริญเติบโตได้ดีเมื่อมีการหยุดชะงัก เนื่องจากการหยุดชะงักมักจะเพิ่มความต้องการในแ่งตันไมล์

อินเดียทุ่มเงิน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาคการบิน โดยการสร้างสนามบินทุกแห่งในอนุทวีป นี่เป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จะขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกับวัสดุก่อสร้างสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอินเดีย

อินเดียจะเพิ่มโรงไฟฟ้าถ่านหินอีก 17 กิกะวัตต์ในอีก 16 เดือนข้างหน้า ถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 73 ของการผลิตไฟฟ้าในอินเดีย อุปสงค์ของการนำเข้าถ่านหินในอินเดียน่าจะทรงตัวหรือเติบโตต่อไปจากการนำเข้าที่สูงเป็นประวัติการณ์ในปี 2566

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

รอยเตอร์ระบุว่า “โรงงานทั่วโลกมีผลประกอบการที่อ่อนแอในปีนี้” โดยกิจกรรมในยูโรโซนหดตัวเป็นเดือนที่ 18 ติดต่อกันในเดือนธันวาคม และโรงงานผู้ผลิตในเอเชียได้รับผลกระทบเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ไม่แน่นอนของจีน”

จีนส่งออกถยนต์ไฟฟ้า 4.91 ล้านคันในปี 2566 ซึ่งอาจเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดในโลก ญี่ปุ่นซึ่งเคยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าอันดับหนึ่ง คาดการณ์ว่าจะมีการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าถึง 4.3 ล้านคันในปี 2566 ภาคการผลิตรถยนต์

ไฟฟ้าเป็นหนึ่งในสี่อุตสาหกรรมที่ช่วยให้หลักจำนวนมากพร้อมกับ อีกสามอุตสาหกรรมคือ อุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ และการส่งออกเหล็กนอกประเทศจีน

เห็นได้ชัดว่าจีนได้เพิ่มเงินกู้จากธนาคารให้กับนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 ราย สินค้าแห่งทองน่าจะได้รับประโยชน์จากอัตราที่เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนการบรรเทาเงินทุนที่เสนอให้กับนักพัฒนาเหล่านี้

จีนกล่าวว่า จะลดอัตราส่วนการกันสำรองสกุลเงินต่างประเทศของธนาคารพาณิชย์ (RRR) ลงร้อยละ 0.5 โดยปล่อยเงิน 139,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐออกสู่ตลาดในขณะเดียวกันก็บอกเป็นนัยถึงมาตรการสนับสนุนเพิ่มเติมที่จะเกิดขึ้น

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

ราวกับจะยืนยันบทวิเคราะห์ข้างต้น มีบทความใน Bloomberg ที่ยืนยันการนำเข้าข้าวบาร์เลย์ 314,000 ตันจากออสเตรเลียไปยังประเทศจีนในเดือนตุลาคม บทความนี้ยังยืนยันว่าจีนได้เพิ่มการซื้อข้าวบาร์เลย์จากคาซัคสถานและรัสเซียเพื่อกระจายแหล่งผู้ผลิต

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

บทความจากรอยเตอร์ระบุว่า “ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเมืองถ่านหินในภูมิภาคการผลิตถ่านหินชั้นนำของจีนได้เพิ่มขึ้นเป็น 100 คนในปีนี้ ตามประกาศที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีของจีนเมื่อวันจันทร์ที่ระบุว่า จะมีการเพิ่มการตรวจสอบความปลอดภัย ตัวเลขดังกล่าวแสดงถึงการเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 53 จากผู้เสียชีวิต 65 รายจากอุบัติเหตุในเมืองถ่านหิน 54 ครั้งในมณฑลซานซีในปี 2565 ตามข้อมูลจากสมาคมอุตสาหกรรมถ่านหินจีน ในขณะที่คนงานเหมืองเพิ่มผลผลิต คนงานเหมืองให้คำมั่นที่จะเพิ่มการผลิตในปีนี้เพื่อให้แน่ใจว่ามีอุปทานถ่านหินเพียงพอ ท่ามกลางการผลักดันร่วมกันเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานในประเทศที่มากขึ้น” สิ่งนี้หมายความว่าผู้บริหารโกลด์แมนอันดับหนึ่งของโลกต้องการการนำเข้าถ่านหินมากขึ้น

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune ระบุว่า “GDP ของสหรัฐฯ เติบโตอย่างน่าทึ่งที่ร้อยละ 5.2 ในไตรมาสสาม” อัตราเงินเฟ้อชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 3 ในเดือนพฤศจิกายนซึ่งสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 2 ของธนาคารกลางสหรัฐฯเพียงเล็กน้อย การผสมผสานอันทรงพลังระหว่างเทคโนโลยีใหม่และการลงทุนของรัฐบาลอาจทำให้สิ่งนั้นดำเนินต่อไปอีกระยะหนึ่ง อุปสงค์ของสินค้าแห่งทองน่าจะยังคงแข็งแกร่งตามผลการดำเนินงานของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

เพื่อยืนยันว่ากลุ่มเศรษฐกิจของสหรัฐฯ กำลังอยู่ในช่วงพลิกฟื้น Bloomberg รายงานว่า “เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากภาวะถดถอยของโรคระบาดและผลที่ตามมาของภาวะเงินเฟ้อ และยังคงส่งผลกระทบต่อเครื่องที่ผลิตของภาวะเศรษฐกิจถดถอยด้วยการประกาศตัวเลขการเติบโตในไตรมาสสี่ที่สวนทางกับการคาดการณ์ อัตราเงินเฟ้อที่ลดลงได้กระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายของผู้บริโภค ท่ามกลางอัตราการว่างงานที่ต่ำเป็นประวัติการณ์และค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลไกการ

เติบโตหลักของเศรษฐกิจ การใช้จ่ายส่วนบุคคล เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 2.8 ในขณะที่การลงทุนทางธุรกิจและที่อยู่อาศัยยังช่วยกระตุ้นการเติบโตที่มากกว่าที่คาดไว้” GDP ของสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 2.5 ในไตรมาสสี่ซึ่งสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก Bloomberg กล่าวว่า “ธนาคารกลางสหรัฐคงอัตราดอกเบี้ยไว้เท่าเดิมในวันที่ 13 ธันวาคม และยังทำให้เงินลงทุนมีความยินดีด้วยการกล่าวถึงการคาดการณ์ว่าจะปรับลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567”

การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐฯ และผู้บริโภคชาวอเมริกันไม่แสดงอาการเหนื่อยล้าเนื่องจากยอดขายออนไลน์ในวัน Black Friday เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปี 2565 ดูเหมือนว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐได้ช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวแล้ว โดยมีอัตราเงินเฟ้ออยู่ในการควบคุม และเศรษฐกิจกำลังเข้าสู่ภาวะชะลอตัว โดยแผนภูมิจุดของธนาคารกลางสหรัฐแสดงให้เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยลดลง 75 bps ในช่วงปี 2567

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

บทความใน Fortune แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปมีอาการดีขึ้นพอสมควรเมื่อใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลยูโรต่อเงินสกุลเหรียญสหรัฐ (EU-USD) ที่กำหนดขึ้นในแต่ละปี เศรษฐกิจสหภาพยุโรปในปี 2567 อาจดีกว่าที่คาดไว้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการอยู่รอดจากการตัดการใช้พลังงานราคาถูกลงของรัสเซีย การสิ้นสุดการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหภาพยุโรป และตลาดแรงงานยังคงแข็งแกร่งมาก หากสหภาพยุโรปเข้าร่วมกับการเติบโตใน GDP แล้ว การขนส่งสินค้าแห่งเอกอภพจะมีผลการดำเนินงานที่ดีมากในปี 2567

การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปยังจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 737.8 ล้านดอลลาร์ การนำเข้าจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 248.9 ล้านดอลลาร์ (ตามข้อมูลจาก Dewry) ระยะทางในแง่ตันไมล์ที่ยาวขึ้นเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับระยะทางในแง่ตันไมล์ที่สั้นกว่า ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อภาคส่วนเรือขนาดแคปไซส์

ดัชนี BDI เริ่มต้นปี 2566 ที่ 1,250 จุด และเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 มาอยู่ที่ 2,094 จุด ถึงจุดสูงสุดที่ 3,346 จุด เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และต่ำสุดที่ 530 จุด ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 มีอัตราการกระจายที่ร้อยละ 531 ระหว่างจุดสูงสุดและจุดต่ำสุด อัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 13,561 เหรียญสหรัฐในวันที่ 3 มกราคม 2566 และจุดสูงสุดที่ 54,584 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ต่ำสุดที่ 2,246 เหรียญสหรัฐในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 28,177 เหรียญสหรัฐในวันที่ 22 ธันวาคม 2566 ด้วยค่าเฉลี่ย 16,389 เหรียญสหรัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดแคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 กับการขนแร่เหล็ก และร้อยละ 19 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้านำรายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน อัตราค่าระวางของเรือขนาด ปานาแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 12,944 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 21,966 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,277 เหรียญสหรัฐในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 17,183 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 12,854 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 38 จากปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 10,646 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 17,213 เหรียญสหรัฐในวันที่ 5 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 6,874 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 15,063 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 11,240 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 49 จากปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือขนาดแอสดีไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 11,051 เหรียญสหรัฐใน และจุดสูงสุดที่ 16,340 เหรียญสหรัฐในวันที่ 15 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,007 เหรียญสหรัฐในวันที่ 7

สิงหาคม 2566 และปิดปีที่ 15,813 เหยียดสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 10,420 เหยียดสหรัฐลดลงร้อยละ 51 จากปีก่อนหน้า เรือที่มีขนาดเล็กกว่าพร้อมความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการบรรทุกสินค้าและการเข้าเทียบท่าเรือที่มีความสะดวกมากกว่า มีเสถียรภาพมากกว่าในตลาดอัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความผันผวนในปัจจุบัน การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์ ซึ่งประเมิน โดย Clarksons อยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.08 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วงปี 2566 สูงกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.9 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566) ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2566 เป็นบวกทุกไตรมาส สิ้นสุดปีด้วยกำไรสุทธิรวม 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปี 2566 เป็นปีที่มีเรื่องราวของการชะลอตัวของฝั่งอุปสงค์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ปะทะกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยพร้อมกับความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง การปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาด แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี นั้นคู่ค้าฯ หากแต่ไตรมาสสี่ได้รับผลกระทบจากการรวมตัวกันของเหตุการณ์นี้ อัตราค่าระวาง ณ สิ้นสุดปี 2566 อยู่ในระดับที่สูงเนื่องจากปัญหาคลองสองสาย โดยสภาพอากาศเลวร้ายทำให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพทั้งในทะเลและในท่าเรือ บีบให้อุปทานตึงตัวยิ่งขึ้น สิ่งนี้เป็นเครื่องยืนยันว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล และตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีความผันผวนสูงและอัตราการเคลื่อนไหวที่รวดเร็วในทั้งสองทิศทางดังที่เราได้เห็นในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 โดยหากมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในอุปสงค์และ/หรืออุปทาน อัตราส่วนค่าตั้งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือมีเพียงร้อยละ 8.33 ตอกย้ำความหวังในปีหน้าที่ดีขึ้น

ตามข้อมูลของ Clarksons DBTO ธันวาคม 2566 ในปี 2567 คาดว่าอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในขณะที่อุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นโดยคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.3 เราหวังว่าด้วยแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์จะพุ่งสูงขึ้นในปี 2567 การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบที่ดำเนินการโดย IMO ในปี 2566 ผ่าน EEXI และ CII น่าจะช่วยชะลอการเติบโตของกองเรือโลกได้ในปี 2567 ส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือมากขึ้น และด้วยเหตุนี้จึงลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพลง ระหว่างปัจจัยทั้งสองนี้ (อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่ลดลง) ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะแคบลงโดยเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราอาจได้เห็นในปี 2567 จะคล้ายกันแม้ว่าจะเพิ่มขึ้นจากปี 2566

การบูรณะที่จำเป็นในฉนวนกาซาและยูเครน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง จะเป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดย Olaf Scholz ระบุว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชลเมื่อสิ้นสุดปีที่ 1 ของสงครามการแห่งการล้างผลาญนี้ และเรากำลังเข้าใจส่วนครบรอบปีที่สองของสงครามดังกล่าวในไม่ช้า

แรงจูงใจในการสั่งต่อเรือใหม่จะยังคงอยู่ในระดับต่ำด้วยมูลค่าของเรือที่มากขึ้นในตลาดมือสอง

การนำเข้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในอีก 6 ปีข้างหน้า ซึ่งถือเป็นอีกครั้งที่ต้องให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก

การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 17.5 จากปีที่แล้วเป็น 16.7 ล้านดอลลาร์ในช่วง 11 เดือนของปี 2566

การนำเข้าถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 เป็น 212.8 ล้านดอลลาร์ในช่วง 11 เดือนของปี 2566

จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 101.8 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 27.1 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จินนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 12.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จินนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,180.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จินนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 474.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.8 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จินผลิตเหล็กในปริมาณ 1,017.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จินส่งออกเหล็กในปริมาณ 91.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.1 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.9 จุดในปี 2566

อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.2 ในปี 2566

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

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

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

การที่พีเอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.2 ในปี 2567 ตามข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566

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

แนวโน้มตลาดเมื่อต้นปี 2567 สามารถอนุมานได้โดยการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 83.01 ล้านเดทเวทตันต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าที่ปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน

การคาดการณ์การเติบโตของอุปทานของพีเอสแอลภายในสิ้นปี 2567 และปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 2.45 และร้อยละ 1.78 (จาก 996.58 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเดทเวทตันภายในสิ้นปี 2567 และจากนั้นเป็น 1,039.20 ล้านเดทเวทตันภายในสิ้นปี 2568) โดยคิดแบบอนุรักษ์นิยมว่ามีการรีไซเคิลเพียง 10 ล้านเดทเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปี ในปี 2567 และปี 2568

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2566 ด้วยอุปทาน 966.03 ล้านเคทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 966.58 ล้านเคทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.16) ณ ต้นปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 1.38 ในปี 2566) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่าการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเคทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 5.37 ล้านเคทเวทตันในระหว่างปี 2566) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.45 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเคทเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเคทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 352.36 ล้านเคทเวทตันเป็น 365.35 ล้านเคทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 644.22 ล้านเคทเวทตันเป็น 655.67 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 1.78 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,021.02 ล้านเคทเวทตันเป็น 1,039.20 ล้านเคทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 365.35 ล้านเคทเวทตันเป็น 374.09 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 655.67 ล้านเคทเวทตันเป็น 665.12 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) การจัดการน้ำถ่วงเรือ และการลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2567 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และ

อนาคต:

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

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

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	ปี 2546 – ปี 2552	ปี 2553 – ปี 2563	ปี 2564 – ปี 2565	ปี 2566	1 เดือนแรก ของปี 2567
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.76%	+8.07%	+8.48%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+2.9% (WFR +3.16)	+2.3%

ปี 2565 และอนาคต

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

หมายเหตุ: *ดัชนี BCI 172K (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

^ จากกรีกานาของ Bloomberg แผนกระสุนเศรษฐกิจของจีนจะมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565! Bloomberg รายงานแผนกระสุนเศรษฐกิจจากการก่อสร้างมูลค่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนกระสุนเศรษฐกิจมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน

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

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

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

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับอีกสามช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์ในช่วงระยะเวลาลดลงจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 จาก ร้อยละ 5.4 เป็นร้อยละ 4.3 (ปี 2553 ถึงปี 2563) และร้อยละ 0.95 (ปี 2564 ถึงปี 2565) ถึงกระนั้นพีเอสแอลมีผลการดำเนินงานในปี 2565 ดีกว่าปี 2564! สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 81 ในปี 2564 ถึงปี 2565 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คืออัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นเพียง 1 เท่าในปี 2564 ถึงปี 2565 และเป็นเพียง 0.9 ในปี 2566 โดยมีอัตราที่คล้ายกันในด้านปี 2567 ที่ 1 เท่า ความเร็วเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอตในปี 2546 ถึงปี 2552 ถึงร้อยละ 18.5 เป็น 11 นอต ในปี 2566 ซึ่งช่วยกระชับอุปทานสุทธิที่มีประสิทธิภาพของเรือ สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นในปี 2566 ที่ 1,250 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2566 ไปจนถึง 530 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 และจุดสูงสุดที่ 3,346 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และหลังจากนั้นก็ลดลงไปจนถึงสิ้นปี เหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นในลักษณะนี้และค่อย ๆ ลดลงอย่างมากในช่วงสิ้นปี อุปสงค์และอุปทานสำหรับสินค้าเทกองแห้งในช่วงต้นปี 2564 อยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ

และเนื่องจากอุปสงค์ในแง่ตันไมล์โดยประมาณของ Clarksons ในช่วงปี 2564 เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.44 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.6 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2564 นั้นเป็นผลจากความไร้ประสิทธิภาพที่ลดลงของประสิทธิภาพของเรือสุทธิ! แต่ในช่วงปี 2565 เมื่อจีนตัดสินใจครอบครองภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ควบคุมไม่ได้โดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล้มละลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขีปนาวุธว่าจะต้องมีท้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ที่จำเป็นในแง่ตันไมล์ได้รับผลกระทบและลดลงถึงร้อยละ 1.53 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ประกอบกับอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ตามข้อมูลจาก Clarksons (DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง ทำให้มีเรือออกสู่ตลาดมากขึ้น แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางในปี 2565 ได้ลดลงในไตรมาสสี่ ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามกับที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 การอัดฉีดเม็ดเงินและการขึ้นอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ไม่ได้ช่วยภาคอุปสงค์ในปี 2565 ด้วยอุปสงค์และอุปทานที่เข้าสู่จุดสมดุลในปี 2564 อัตราค่าระวางได้พุ่งสูงขึ้น แต่อัตราการเช่าเหมาลำลดลงในช่วงปี 2565 เนื่องจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในจีน (ด้วยเหตุผลที่กล่าวถึงแล้ว) และอุปสงค์ในส่วนอื่นของโลกที่ชะลอตัวลงเนื่องจากธนาคารกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ด้วยเหตุนี้ ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือต่าง ๆ มีมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งช่วยให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วได้เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปี 2565 โดยปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นสู่ตลาดที่ทำลายอุปสงค์ซึ่งเติบโตที่ลดลงร้อยละ 1.25 ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และลดลงจนถึงไตรมาสแรกของปี 2566 อัตราค่าระวางยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่องในช่วงไตรมาสสองและไตรมาสสามแต่กลับพุ่งสูงขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 เนื่องจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือได้กลับมามีบทบาทอีกครั้งเนื่องจากสภาพอากาศเลวร้ายในทะเลและในท่าเรือ ปริมาณการสัญจรผ่านคลองปานามาลดลงครึ่งหนึ่งเนื่องจากการขาดแคลนน้ำ คลองสุเอซได้รับผลกระทบจากกลุ่มกบฏฮูตี ผลักดันให้มีการโจมตีและการให้ความช่วยเหลือผู้ขนานกาชาโดยการยิงใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของและ/หรือควบคุมเรือซึ่งพยายามจะผ่านทะเลแดง และอุปทานแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศที่แห้งแล้ง ทั้งนี้ สภาพอากาศที่แห้งแล้งในแม่น้ำมิสซิสซิปปีและในแม่น้ำอเมซอนส่งผลให้เรือบรรทุกขนส่งธัญพืชไปยังจุดส่งออกได้น้อยลง ส่งผลให้เกิดความแออัดที่นิวออร์ลีนส์ สหรัฐอเมริกา และท่าเรือส่งออกธัญพืชทางตอนใต้ของบราซิล ความผันผวนอย่างมากในแต่ละปี เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์และอุปทาน จะเป็นสถานการณ์ที่ให้เห็นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งแรกของในปี 2567 และในปีต่อ ๆ ไป!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดเคปไฮส์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ข้างต้น และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เดเวทตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 - ปี 2565 รวมกันที่ 18.88 ล้านเดเวทตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.16 ล้านเดเวทตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)

ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรูที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวทุกรายที่ลงทุนเพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้พัฒนา

อสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็พยายามจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากรู้เป็นเจ้าของและอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลามากกว่านี้ แต่สำนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการเหล็กให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกกองโดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่จีนมีผู้ซื้อเชิงพาณิชย์รายใหญ่และผู้บริโภคเหล็กอีกสี่ราย ได้แก่ ภาคโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ส่งออกเหล็ก ตู้ต่อเรือ และผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวเริ่มต้นในไตรมาสสี่ของปี 2565 และสิ้นสุดลงในช่วงสิ้นไตรมาสสาม ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 มาจากการที่ประเทศจีนตัดสินใจยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและหันมาอยู่กับ โควิดในต้นปี 2566 (กลุ่มสินค้าแห่งเทกกองขึ้นอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในส่วนอื่น ๆ ของโลก (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างมากในระหว่างปี 2565 และบางช่วงของปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและสัญญาว่าจะตรึงอัตราดอกเบี้ยที่สูงให้นานกว่านี้) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่กำลังกลับตรงกันข้ามด้วยการที่จีนมีความมุ่งมั่นอย่างมากในการเพิ่มอุปสงค์โดยอนุญาตให้นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 ราย ได้รับอนุญาตให้กู้ยืมจากธนาคารได้ ธนาคารกลางของสหรัฐฯ ยืนยันว่าจะลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567 โดยอ้างอิงจากแผนภูมิจุดลวงหน้า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังคงสร้างความไร้ประสิทธิภาพให้กับกองเรือโลกมากขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยสภาพอากาศเลวร้าย คลองสองสายที่ผลักดันให้เรือใช้เส้นทางที่ยาวขึ้นซึ่งช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งตันไม้ล้จะทำให้อุปสงค์กลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งและเราอาจมีปีที่ดีขึ้นในปี 2567 มากกว่าที่เราทำในปี 2566

ทิศทางอุตสาหกรรม

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

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2567 ร้อยละ 8.48 (ปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกกองโลก (ร้อยละ 12.32 หรือปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 14.24 (ปริมาณ 153.75 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกกองโลก (ร้อยละ 18.17 หรือปริมาณ 64.01 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมียุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2569 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกกรีซไคเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุป

ประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการส่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 ถึงปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2567 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการส่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับแบบเต็มรูปแบบในวันที่ 1 มกราคม 2567 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน (ปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.32 และปริมาณ 41.12 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 6.38) ณ ต้นปี 2567 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนสำหรับการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2567

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,327 ลำ ขนาดระวางรวม 425.06 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 103 ลำ ขนาดระวางรวม 21.01 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 4.94 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 238 ลำ ขนาดระวางรวม 40.58 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.55 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,746 ลำ ขนาดระวางรวม 219.16 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 341 ลำ ขนาดระวางรวม 28.05 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 12.80 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 646 ลำ ขนาดระวางรวม 49.16 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 22.43 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,154 ลำ ขนาดระวางรวม 234.16 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 526 ลำ ขนาดระวางรวม 29.21 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 12.48 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 781 ลำ ขนาดระวางรวม 39.93 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 17.05 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,439 ลำ ขนาดระวางรวม 118.20 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 176 ลำ ขนาดระวางรวม 4.73 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 4.00 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 1,003 ลำ ขนาดระวางรวม 24.08 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 20.37 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 1.38 และอัตราการผลิตเรือที่ 5.37 ล้านเดทเวทตันในปี 2566 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2562 ถึงปี 2566) อยู่ที่ร้อยละ 2.10 โดยประมาณและมีอัตราการผลิตเรืออยู่ที่ 7.55 ล้านเดทเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี

2562 ถึงปี 2566) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรือนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

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

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลกระทบต่อปริมาณเดทเวทตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2566 อยู่ที่ 35.92 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ที่มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 40.76 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2557 ถึงปี 2566)

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

ภูมิศาสตร์การเมือง อัตราเงินเฟ้อ และสงคราม

จากบทความเดียวกันของ Kimathi จาก Reuters Digital ฉบับลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2566 เขียนว่า “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) 16 ของสหประชาชาติกล่าวถึงสันติภาพ ความยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็งโดยเฉพาะ แม้ว่าไม่ได้กล่าวถึงประเด็นด้านมนุษยธรรมภายใต้ความขัดแย้งอย่างชัดเจน แต่ก็เน้นย้ำถึงการส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม การลดความรุนแรง การยุติการละเมิด และการรับประกันการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคน ทั่วโลกได้เรียกร้องให้มีการหยุดยั้งใน [สงครามอิสราเอล-ฮามาส](#) แต่กลับไม่ได้รับการเอาใจใส่ โดยขัดขวางไม่ให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมเข้าสู่ฉนวนกาซาที่อิสราเอลปิดล้อมอยู่ เนื่องจากการขาดแคลนอาหาร เชื้อเพลิง น้ำดื่ม และการรักษาโรคภัย [คลิกที่นี่](#) เพื่อดูบทสรุปของรอยเตอร์เกี่ยวกับสิ่งที่ [หน่วยงานของสหประชาชาติบางแห่ง](#) เรียกว่า “หายนะด้านมนุษยธรรม” ที่ล้อมรอบพื้นที่เล็ก ๆ ที่มีประชากร 2.3 ล้านคน นักข่าวอาวุโสของรอยเตอร์ซึ่งมีประสบการณ์เกือบ 25 ปีเกี่ยวกับความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลกับปาเลสไตน์ ในศาล อัล-มุห์ราบี แบ่งปันรายงานเชิงลึกเกี่ยวกับ [สภาพความเป็นอยู่ที่นั่น](#)”



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

ภูมิศาสตร์การเมืองทำให้เกิดความกังวลและความปวดหัวอย่างสูงสุดสำหรับซีอีโอทั่วโลก Alan Murray จาก Fortune ผู้ดูแลจดหมายข่าว CEO รายงานจากกรุงดาวอสที่ซึ่ง World Economic Forum กำลังดำเนินการอยู่ว่า “ผู้เข้าร่วม 2,800 รายรวมถึง CEO จากบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในโลก รวมถึงผู้นำของรัฐบาล หัวข้อใหญ่สี่หัวข้อที่ถูกกำหนดในวาระการประชุม ได้แก่ เศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การปฏิวัติ AI และภูมิศาสตร์การเมือง แต่สิ่งสุดท้ายนั้นมีแนวโน้มที่จะถูกรอรับ เมื่อพิจารณาจากความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นในทะเลแดงและการโต้เถียงอันดุเดือดและยืดเยื้อที่ทวีความรุนแรงขึ้นเหนือ ‘ใต้หวัน’ ดังนั้น สิ่งที่เรามุ่งเน้นคือการดูว่าภูมิศาสตร์การเมืองส่งผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งแรกของอย่างไร การหยุดชะงักในทะเลแดงโดยกลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนที่อิงโดรนและจรวดใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือมีความเกี่ยวข้อง หรือเรือเหล่านั้นที่มีการซื้อขายหรือกำลังค้าขายกับอิสราเอล และที่มีความเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกา หรือสหราชอาณาจักร ได้บังคับให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และเรืออื่น ๆ ต้องใช้เส้นทางที่ไกลขึ้นรอบแหลมกู๊ดโฮปไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง เพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์สำหรับภาคการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกโจมตี สินค้าแห่งแรกของประมาณ 325 ล้านตันหรือร้อยละ 7 (คิดเป็นร้อยละ 12 เมื่อคำนวณในปริมาณอุปสงค์ในแ่งตันไมล์) มีการขนส่งผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ โดยร้อยละ

ละ 40 ทำการขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกส์/อัลตราแมกซ์และอีกร้อยละ 17 ขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ และที่เหลือถูกขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ยิ่งสงครามของอิสราเอลกับกลุ่มฮามาสกินเวลานานเท่าใด ก็จะเพิ่มความเสี่ยงสำหรับเรือที่เดินทางผ่านคลองสุเอซไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง และนั่นจะเพิ่มอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์ขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โปรดอ่านหมายเหตุจาก Arrow Shipbrokers ซึ่งแนบท้ายภาคผนวก 1 เพื่อดูรายละเอียดการวิเคราะห์ที่เพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบของการหยุดชะงักของการจราจรทางเรือในคลองทั้งสองแห่ง กล่าวคือคลองสุเอซและคลองปานามา

รอยเตอร์รายงานว่า [สมเด็จพระสันตะปาปาฟรานซิส](#) ทรงเรียกร้องให้ผู้นำทางการเมือง เศรษฐกิจ และธุรกิจของ WEF มองข้ามผลกำไร และพยายามรักษา “โลกที่ถูกทำลายลงเรื่อย ๆ ซึ่งผู้คนหลายล้านคน ทั้งผู้ชาย ผู้หญิง พ่อ แม่ เด็ก ผู้ซึ่งเราไม่รู้จักยังคงทนทุกข์ทรมานต่อไปไม่น้อยจากผลกระทบของความขัดแย้งที่ยืดเยื้อและสงครามที่เกิดขึ้นจริง” ในข้อความที่เป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้ขับเคลื่อนและผู้เชี่ยวชาญ ฟรานซิสเรียกร้องให้พวกเขาจัดการกับความอยุติธรรมที่เป็นต้นตอของความขัดแย้ง โดยหลักแล้วคือความอดอยากและ [การแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ](#) เพื่อประโยชน์ของคนไม่กี่คน

รอยเตอร์ลงท้ายด้วย เลขานุการสหประชาชาติ อัน โดนิโอ กูเตอร์เรส กล่าวว่าฝ่ายที่ทำสงคราม “เพิกเฉยต่อ [กฎหมายระหว่างประเทศ](#) [เหยียบย่ำอนุสัญญาเจนีวา](#) และกระทำความผิดกบฏต่อสหประชาชาติ โลกกำลังขึ้นหัดในขณะที่พลเรือนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและเด็กถูกสังหาร พิกัด ถูกโจมตี ถูกบังคับออกจากบ้าน และถูกปฏิเสธการเข้าถึงความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม ผมขอย้ำอีกครั้งว่าให้มีการหยุดยิงทันทีเพื่อมนุษยธรรมในฉนวนกาซา และกระบวนการที่นำไปสู่สันติภาพที่ยั่งยืนสำหรับชาวอิสราเอลและชาวปาเลสไตน์ โดยอิงจากวิธีแก้ปัญหาแบบสองรัฐ”

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจที่สำคัญของสงครามรัสเซีย-ยูเครนและระบอบการคว่ำบาตรที่สหรัฐฯ และผู้ให้การสนับสนุนได้บังคับใช้กับโลกการขนส่ง โดยพยายามจำกัดการส่งออกน้ำมันออกจากรัสเซีย ส่งผลให้เกิด “กองเรือมืด” ที่มีขนาดใหญ่และเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมันเก่าที่อ่อนแอ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ยังคงถูกปกปิดไว้อย่างซับซ้อนภายใต้บริษัทจำลองซึ่งรับบทเป็นฉากหน้า ทำให้แทบเป็นไปได้เลยที่จะระบุตัวผู้รับผลประโยชน์ ไม่ต้องพูดถึงการติดตามเจ้าของผลประโยชน์เลย โลกการขนส่งกำลังรอคอยน้ำมันรั่วไหลครั้งใหญ่จากหนึ่งในเรือบรรทุกน้ำมันในกองเรือมืดซึ่งไม่มีประกัน พวกเราในโลกรถขนส่ง/ประกันภัย สงสัยว่าประเทศใดจะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมันบนแนวชายฝั่งอันบริสุทธิ์ของประเทศนี้ และใครจะช่วยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดที่เกิดจากเรือลำใดลำหนึ่งที่ไม่มีประกันเหล่านี้ ตามมาด้วยบทความจาก TradeWinds [ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ละเอียดอ่อนมากขึ้น](#)

ในหนังสือของเขา [War is a Racket](#) โดย Smedley D. Butler พลตรีนาวิกโยธินสหรัฐฯ (ซึ่งเกษียณแล้ว) เขียนว่า “สงครามเป็นเรื่องของคนรวย” มันเป็นอย่างนั้นเสมอมาอาจเป็นวิธีที่เก่าแก่ที่สุด ทำกำไรได้ง่ายที่สุด และเลวร้ายที่สุดอย่างแน่นอน เป็นประเทศเดียวเท่านั้นที่อยู่ในขอบเขต มีเพียงประเทศเดียวที่ผลกำไรถูกคำนวณเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐและความสูญเสียในชีวิต ทั้งนี้ เชื่อว่าเรีกเกตอธิบายได้ดีที่สุดว่าเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สิ่งที่คนส่วนใหญ่คิด มีเพียงกลุ่ม “คนใน” กลุ่มเล็ก ๆ เท่านั้นที่รู้ว่ามีเงินเกี่ยวกับอะไร จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของคนส่วนน้อย โดยที่คนจำนวนมากต้องเสียค่าใช้จ่าย เมื่อพ้นสงครามแล้ว มีคนเพียงไม่กี่คนที่สร้างความมั่งคั่งมหาศาล ประเทศที่พ้นสงครามแล้วจะได้ดินแดนเพิ่มเติมหากพวกเขาได้รับชัยชนะ พวกเขาแค่เอามันไป ดินแดนที่เพิ่งได้มานี้ถูกเอารัดเอาเปรียบโดยคนไม่กี่คนในทันที คนไม่กี่คนที่ยอมคว่ำเงินสกุลเหรียญสหรัฐจากเลือดในสงคราม โดยมีสาธารณชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย” โดยพื้นฐานแล้วหนังสือเล่มนี้ยืนยันสิ่งที่เราพูดมาตลอด

เกี่ยวกับสงคราม มีเพียงบริษัทที่จัดหาเครื่องจักรในการทำสงครามเท่านั้นที่ได้กำไรจากสงคราม บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสงครามต่างสูญเสียจากมัน

รอยเตอร์กล่าวว่า “เมื่อเผชิญกับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นจากการโจมตีครั้งใหม่ของอิสราเอลในฉนวนกาซาตอนใต้ ฝ่ายบริหารของไบเดนจึงพยายามกดดันพันธมิตรของตนให้ลดการเสียชีวิตของพลเรือนให้เหลือน้อยที่สุด ขณะเดียวกันก็หยุดยั้งมาตรการที่อาจบังคับให้อิสราเอลรับฟัง เช่น [การประชุมที่จะจำกัดความช่วยเหลือทางทหาร](#)”

นับตั้งแต่ที่กล่าวมาข้างต้น รอยเตอร์ได้ระบุว่า “ครอบครัวชาวกาซา [ต้องการตั้งจำเป็นพื้นฐาน](#) เนื่องจากหน่วยงานของสหประชาชาติเตือนถึง [การขาดแคลนอย่างรุนแรง](#) สำหรับ น้ำสะอาด อาหารและยา” WHO มองว่าเป็น “ข่าวดี” ที่อิสราเอลเปิด [จุดผ่านแดน Kerem Shalom](#) เพื่อรับสิ่งของช่วยเหลือ”

บลูมเบิร์กกล่าวว่า ประธานาธิบดีโจ ไบเดน แห่งสหรัฐฯ เตือนอิสราเอลว่ากำลัง “เริ่มสูญเสีย” การสนับสนุนจากพันธมิตร โดยกล่าวว่าปฏิบัติการที่ระเบิดที่คร่าชีวิตพลเรือนหลายพันคนในฉนวนกาซานั้น “[เกิดขึ้นตามอำเภอใจ](#)”

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

บทความ “[พบกับบริษัทที่ทำกำไรจากสงครามของอิสราเอลในฉนวนกาซา](#)” ที่เขียนโดยเจสซิกา คอว์เบิร์ต ระบุว่า ณ วันพุธ (20 ธันวาคม) [ฐานข้อมูลออนไลน์](#)ของกลุ่มแควกเกอร์ในสหรัฐฯ แสดงลิสต์รายชื่อบริษัทมากกว่าสองโหลที่ทำกำไรจากการนองเลือดในฉนวนกาซา ซึ่งกองกำลังอิสราเอลใช้เวลา 10 สัปดาห์ที่ผ่านมาต่อสู้กับสิ่งที่ผู้เชี่ยวชาญเรียกว่าสงคราม “[การฆ่าล้างเผ่าพันธุ์](#)” ซึ่งส่งผลให้ [หุ้นของบริษัทผลิตอุปกรณ์ป้องกันราคาสูงขึ้น](#) โปรดอ่านบทความที่เปิดเผยรายชื่อบริษัทที่รีดเงินจากชีวิตของผู้บริสุทธิ์

บลูมเบิร์ก รายงาน ว่า “สงครามของไต้หวันอาจต้องแลกด้วยเลือดและทรัพย์สินนับพันล้านถึงขนาดผู้ที่ไม่ได้ผู้ที่ไม่พอใจกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ที่สุดก็มีเหตุผลที่จะไม่เสี่ยง Bloomberg Economics ประมาณการ [ความเสียหายของสงครามดังกล่าวไว้ที่ประมาณ 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ](#) ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 10 ของ GDP โลก ซึ่งไม่น้อยไปกว่าผลกระทบจากสงครามของรัสเซียกับยูเครน การระบาดใหญ่ของ Covid-19 และวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551” เรารู้ว่าผู้ชนะการเลือกตั้งซึ่งเป็นผู้นำไต้หวันเป็นเหยื่อต่อต้านจีน และสงสัยว่าพวกเขามีความรู้เกี่ยวกับวาทกรรมของพวกเขาก็อาจสร้างความเสียหายให้กับโลกหรือไม่?

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

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune รายงานว่า “[สหรัฐฯ แชนจ์หน้า](#) การคาร์जनกลายเป็นซัพพลายเออร์ก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหภาพยุโรป” และขณะนี้สหภาพยุโรปกลายเป็นตลาดส่งออกก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหรัฐฯ ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปีต่อ ๆ ไป Tim Figures ซึ่งเป็นหุ้นส่วนของ BCG ที่เชี่ยวชาญด้านภูมิรัฐศาสตร์และการค้าให้ข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์จากลอนดอนในสัปดาห์นี้”

รอยเตอร์รายงานว่า แอฟริกาใต้กล่าวหาอิสราเอลว่าควบคุมชาวปาเลสไตน์ให้กระทำการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ใน [การเริ่มการพิจารณาคดี](#) ในคดีที่นำขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (ICJ) ประเทศนี้เรียกร้องให้ระงับการรณรงค์ทางทหารของอิสราเอลในฉนวนกาซาอย่างฉุกเฉิน การสกัดกั้นดังกล่าวมีเนื้อหาว่า การโต้แย้งของ “อิสราเอล” ต่อข้อกล่าวหาเรื่องการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์นั้นอ่อนแอพอ ๆ กับการนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นเอกสารในขณะที่ข้อกล่าวหาของแอฟริกาใต้นั้นดูมีน้ำหนักมาก ทีมทนายความและเจ้าหน้าที่ชาวอิสราเอล [ยื่นคำแก้ต่างที่กรุงเฮกเมื่อวันศุกร์](#) ในวันที่สองหลังจากคดีฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ที่รัฐบาลแอฟริกาใต้นำเสนอต่อหน้า ICJ โดยทนายความแสดงให้เห็นว่าอิสราเอลเป็นเหยื่อของการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์อย่างแท้จริง ไม่ใช่ในฉนวนกาซา อีกทั้ง กล่าวหาแอฟริกาใต้ว่าสนับสนุนกลุ่มฮามาส และวาดภาพรัฐบาลของแอฟริกาใต้ว่าทำหน้าที่เป็นหน่วยงานทางกฎหมายของกลุ่มติดอาวุธปาเลสไตน์ที่เป็นผู้นำการโจมตีร้ายแรงในอิสราเอลเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม มีข้อเท็จจริงทางเลือก และตอนนี้เราก็เห็น ได้ชัดเจนว่าความเป็นจริงที่เกิดขึ้นก็มีทางเลือกเช่นกัน

ในบทความ Chris Hedges ที่ชื่อ “มันอาจจะเป็นการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ แต่มันจะไม่หยุด” เขียนว่า ชาวปาเลสไตน์เป็นเหยื่อของ [“อาชญากรรมแห่งอาชญากรรม”](#) ไม่ใช่ผู้กระทำผิด ประชาชนซึ่งครั้งหนึ่งเคยต้องการการปกป้องจากการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ ต่างกำลังกระทำการดังกล่าว คำตัดสินของศาล (ICJ) ตั้งคำถามถึงเหตุผลของ “รัฐยิว” และทำทนายความไม่ต้องรับโทษที่อิสราเอลได้รับนับตั้งแต่ก่อตั้งรัฐเมื่อ 75 ปีที่แล้ว หากต้องการ [คำอธิบายคำตัดสินที่ตัดสินโดย ICJ](#) โปรดอ่านบทความนี้

บทความของ Julia Conley ที่ชื่อ [“US Court Hears Case Alleging Biden Complicit in Israel's Genocide in Gaza”](#) คู่มีค่าที่จะอ่าน

อีกหนึ่งบทความอื่นที่น่าอ่านคือบทความ โดย Ryan Grimm ที่ชื่อ [“What Are We Doing??”](#)

รอยเตอร์กำลังสืบสวนคดีฆาตกรรมนักข่าวคนหนึ่งของพวกเขา “เกือบสองเดือนหลังจากการเสียชีวิตของอิสซัม อับดุลเลาะห์ ที่ชายแดนเลบานอน [การสืบสวนของรอยเตอร์](#) พบว่าพลขับรถถังของอิสราเอลสังหารเขาด้วยการยิงกระสุนสองนัดติดต่อกันอย่างรวดเร็ว กฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศห้ามการโจมตีนักข่าวเนื่องจาก การโจมตีนักข่าวในสื่อมีขอบเขตการคุ้มครองเต็มรูปแบบที่มอบให้กับพลเรือนและไม่ถือเป็นเป้าหมายทางทหาร” โดยทั่วไป IDF ตอบกลับดังนี้ “กองทัพอิสราเอลตอบสนองต่อการสอบสวนของรอยเตอร์ที่ตัดสินว่า กองกำลังของพวกเขาสังหารนักข่าวรอยเตอร์ อิสซัม อับดุลเลาะห์ ทางตอนใต้ของเลบานอนเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม โดยกล่าวว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น [ในเขตการสู้รบที่ยังคุกรุ่นอยู่](#) และอยู่ระหว่างการตรวจสอบ”

[คณะกรรมการคุ้มครองนักข่าว \(Committee to Protect Journalists: CPJ\) รายงานว่า](#) “สงครามอิสราเอล-กาซาส่งผลกระทบต่อนักข่าวอย่างรุนแรง ณ วันที่ 9 ธันวาคม การสอบสวนเบื้องต้นของ CPJ พบว่านักข่าวและเจ้าหน้าที่สื่ออย่างน้อย 63 คนอยู่ในหมู่ผู้เสียชีวิตมากกว่า 18,000 คนนับตั้งแต่สงครามเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม โดยมี [ชาวปาเลสไตน์เสียชีวิตมากกว่า 17,000 ราย](#) ในฉนวนกาซาและเวสต์แบงก์ และ [เสียชีวิต 1,200 รายในอิสราเอล](#)

ในบทความเรื่อง [“เหตุใดเศรษฐกิจศาสตร์กระแสหลักถึงมีอัตราเงินเฟ้อผิดพลาด”](#) ใน Project Syndicate เจมส์ กัลเบรธ กล่าวว่า การวินิจฉัยภาวะเงินเฟ้อที่ผิดพลาดของ “นักเศรษฐศาสตร์ชั้นนำ” ในปี 2564 ถึงปี 2565 ถือเป็นตอนล่าสุดในความล้มเหลวที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมายาวนาน จากการไม่คาดการณ์สถานการณ์ทางการเงินในปี 2551 วิกฤตการณ์เพื่อสนับสนุนความเข้มงวดในการทำตลาดตนเองในปี 2553 นักเศรษฐศาสตร์กระแสหลักจำเป็นต้องตรวจสอบความเชื่อหลักของตนอีกครั้ง หรือวิชาชีพนั้นจำเป็นต้องมีกระแสหลักใหม่ โดยบทความนี้ควรค่าแก่การอ่าน

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

กฎเกณฑ์

“คนเขลามักจะรีบเร่งในขณะที่คนฉลาดคิดอย่างรอบคอบก่อนจะลงมือทำ” สามารถอธิบายได้อย่างง่ายดายจนถึงเจ้าของที่รีบเร่งสั่งต่อเรือขับเคลื่อนสองเชื้อเพลิงในขณะนี้ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เราจะเป็นกลุ่มสุดท้ายในภาคการขนส่งที่จะสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งพร้อมสำหรับเชื้อเพลิงแห่งอนาคต และเหตุผลก็คือ อยู่ต่อเรือไม่ต้องการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองหากพวกเขาสามารถต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งก๊าซ เรือขนส่งรถยนต์ เรือขนส่งนอกชายฝั่งที่มีมูลค่าสูงกว่าได้ ณ ที่ว่างในอยู่ต่อเรือ และภายในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจะเป็นกลุ่มสุดท้ายที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เนื่องจากท่าเรือต่าง ๆ ที่เรือเหล่านี้มีกำหนดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าอยู่นอกเส้นทางหลักจนทำให้ความพร้อมใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะกลายเป็นปัญหา จากนั้น เราก็มีผู้เช่าเหมาลำ ซึ่งเป็นลูกค้าของเราที่ไม่ต้องการจ่ายเงินเพิ่มสำหรับเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว และพวกเขาก็ไม่เต็มใจที่จะเซ็นสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวมากกว่า 5 ปี หากไม่มีกรณีที่สามารถทำได้ในเชิงพาณิชย์ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร? วิธีเดียวก็คือหาก IMO กำหนดเส้นทางและภาษีคาร์บอนสากลทั่วโลก ในขณะเดียวกัน ผู้ที่สั่งต่อเรือเครื่องยนต์ LNG จะต้องจัดการกับความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซมีเทนที่มีราคาแพง โดยผู้ที่ให้บริการเรือขนส่งสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์เมทานอลได้ตระหนักอย่างช้า ๆ ว่าต้นทุนของเมทานอลสีเขียวจะสูงกว่าต้นทุนของแอมโมเนียสีเขียวหลายเท่า การเริ่มต้นเป็นคนแรกดูเหมือนจะไม่ใช่วิธีคิดที่ดีที่สุดในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับเรือในอนาคตของคุณ

ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (European Union Emissions Trading System: EU ETS) สำหรับการขนส่งสินค้าได้มีผลบังคับใช้ในต้นปี 2567 และคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายกว่า 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2567 ดังนั้นเรือที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจะทำการค้าขายกับสหภาพยุโรป ชำระราคาของ ETS เรียกเก็บเงินจากลูกค้า และเรือที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่าก็จะไปค้าขายที่อื่นต่อไป ปริมาณ CO₂ ทั้งหมดที่สร้างขึ้นจะไม่ลดลงเลยแม้แต่น้อยเนื่องจากภาษีนี้ แต่สหภาพยุโรปจะเก็บเงินได้ 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่าน ETS ซึ่งบุคคลในสหภาพยุโรปทั่วไปจะต้องจ่ายเงินให้ อย่างไรก็ตามหาก IMO จะเรียกเก็บภาษี CO₂ ทั่วโลกที่เป็นสากล เรือทุกลำจะต้องจ่ายเงินไม่ว่าพวกเขาจะซื้อขายที่ไหนก็ตาม CO₂ โดยรวมจะลดลง และเรือที่ไม่มีประสิทธิภาพจะถูกบังคับให้ไปจอดอยู่ที่ท่าเรือที่ซึ่งเรือเหล่านั้นควรอยู่ วิธีแก้ปัญหามาแบบได้ประโยชน์กันทุกฝ่ายแต่ความเข้าใจในเชิงพาณิชย์ดูเหมือนจะไม่สอดคล้องกับหน่วยงานกำกับดูแล

บทความใน Splash ที่อ้างอิงรายงานของสวีเดนแสดงให้เห็นชัดเจนว่ามีสารปนเปื้อนถึงร้อยละ 90 ในการปล่อยน้ำออกจากเครื่องดักจับเขม่าควัน ดังที่เราได้กล่าวไว้ซ้ำแล้วซ้ำอีก เครื่องดักจับเขม่าควันเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่ช่วยให้เรือสามารถถ่ายโอนมลพิษจากท้องฟ้าลงสู่ทะเลพร้อมทั้งทำกำไร ในระหว่างนั้น ประเทศส่วนใหญ่ไม่อนุญาตให้มีการปล่อยน้ำจากเครื่องดักจับเขม่าควันลงสู่ท่าเรือของตนเนื่องจากพวกเขาตระหนักดีว่ามีสิ่งปนเปื้อน

บทความที่เขียนโดยวิล เวดในบลูมเบิร์กในหัวข้อ โครงการนิวเคลียร์ขนาดเล็กแห่งแรกของสหรัฐฯ ถูกยกเลิกหลังจากต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ระบุว่า บริษัท NuScale Power Corp ซึ่งเป็นบริษัทแรกที่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐสำหรับการออกแบบ SMR กำลังยกเลิกแผนการสร้างโรงไฟฟ้าสำหรับผู้ให้บริการยูทาห์เนื่องจากต้นทุนพุ่งสูงขึ้น การตัดสินใจยุติโครงการตอกย้ำถึงอุปสรรคที่อุตสาหกรรมต้องเผชิญในการวางเครื่องปฏิกรณ์แบบโมดูลาร์ขนาดเล็กเครื่องแรกเข้าสู่บริการเชิงพาณิชย์ในประเทศ บริษัทกล่าวในปี 2564 ว่าจะส่งพลังงานที่ 58 เหรียญสหรัฐต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง แต่ตัวเลขดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 เป็น 89 เหรียญสหรัฐ เป็นอีกครั้งที่ดูเหมือนว่า SMR จะไม่สามารถส่งมอบตามสัญญาที่ให้ไว้ได้

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

FT เพิ่มสิ่งนี้เพื่อการวัดผลที่ดีขึ้นของ [ข้อตกลงครั้ง “ประวัติศาสตร์”](#) ในการยกเลิกการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลได้บรรลุข้อตกลงในการประชุมสุดยอดสภาพภูมิอากาศของ COP28 ในดูไบ ซึ่งกำหนดเส้นทางสู่การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ทั่วโลก ภายในปี 2593 [ข้อตกลงนี้ยังห่างไกลจากความสมบูรณ์แบบมาก](#) บทความซึ่งเขียนโดยคณะบรรณาธิการ FT แท้จริงแล้วผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซรายใหญ่ดูเหมือนไม่สะทกสะท้านกับการประกาศดังกล่าว ซึ่งเป็นสัญญาณเริ่มต้นว่า [อาจไม่ลดการผลิตไฮโดรคาร์บอนลงมากเท่าที่ควร](#) แต่มันเป็นการก้าวไปข้างหน้า แทนที่จะเป็นการล่าถอยที่เคยหวาดกลัว สิ่งนี้จะเพียงพอหรือไม่?

บลูมเบิร์กกล่าวว่า “เป็นครั้งแรกในรอบกว่า 50 ปีที่สหรัฐฯ ได้ให้การอนุญาตสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ชนิดใหม่ [Kairos Power](#) สตาร์ทอัพในแคลิฟอร์เนียซึ่งได้รับใบอนุญาตก่อสร้างจากคณะกรรมการกำกับดูแลนิวเคลียร์เพื่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์สาริต Hermes ในรัฐเทนเนสซี แม้ว่าเครื่องปฏิกรณ์เชิงพาณิชย์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะถูกทำให้เย็นลงด้วยน้ำ แต่เทคโนโลยี Kairos จะใช้ [เกลือฟลูออไรด์หลอมเหลวเป็นสารหล่อเย็น](#)”

ความไม่เท่าเทียมกัน

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติคือการช่วยให้ผู้คนหลุดพ้นจากความยากจน สิ่งนี้เกิดขึ้นในประเทศจีนในระดับใหญ่และการบริโภคเนื้อสัตว์ที่นั่นก็พุ่งสูงขึ้น เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของบรรทุกส่วนผสมอาหารสัตว์ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับแนวทางการกินเนื้อสัตว์ที่ประสบความสำเร็จในประเทศจีน คนจีนกินผัก เมื่อเข้าสู่ชนชั้นกลางอาหารของพวกเขาจะอุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ และเมื่อพวกเขากลายเป็นคนรวยมาก ซึ่งก็คือ ส่วนหนึ่งของชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก พวกเขา ก็กลับไปที่รับประทานอาหารมังสวิรัติที่เน้นพืชเป็นหลัก โขคดีสำหรับสินค้าแห่งเทกองที่มีผู้คนชนชั้นกลางอีกหลายพันล้านคน หรือผู้ที่กำลังจะไปถึงสถานะนั้นในไม่ช้า และเริ่มบริโภคอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์มากขึ้น ส่งผลให้

อุปสงค์ของส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มมากขึ้น เมื่อเทียบกับปริมาณมากนี้ ตัวเลขที่น้อยกว่ามากเลื่อนไปสู่กลุ่มชนชั้นสูง ร้อยละ 1 เนื่อต้องการธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการแปลงน้ำหนักตัว 1 กิโลกรัม และเนื้อแดงต้องการเมล็ดพืชมากกว่า 6 กิโลกรัมจึงจะมีน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกันกับความต้องการสินค้าแห่งเทกองจึงค่อนข้างชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมกันน้อยลง อุปสงค์ของอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์ส่งผลให้อุปสงค์สำหรับส่วนผสมอาหารสัตว์มากขึ้นตามไปด้วย และด้วยเหตุนี้ ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจึงเพิ่มมากขึ้น

รอยเตอร์ระบุว่า [“รายงานของอีออกซ์แฟม”](#) พบว่าความมั่งคั่งรวมของชายที่ร่ำรวยที่สุด 5 อันดับแรกของโลกเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าเป็น 869,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐนับตั้งแต่ปี 2563 ในขณะที่ผู้คน 5 พันล้านคนมีฐานะยากจนลง ในขณะเดียวกัน คนงานเกือบ 800 ล้านคนพบว่าค่าจ้างของพวกเขาในช่วงสองปีที่ผ่านมาไม่สามารถตามอัตราเงินเฟ้อได้ ส่งผลให้โดยเฉลี่ยเท่ากับสูญเสียรายได้ต่อปี 25 วันต่อคนงานหนึ่งคน ตามการวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์จาก Oxfam ผู้ที่ร่ำรวยที่สุดในโลกร้อยละ 1 เป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินทั่วโลกถึงร้อยละ 43 ดังนั้น คนร่ำรวยขึ้นและคนจนกลับยากจนลง ช่างเป็นโลกที่ไม่เท่าเทียมกันจริงๆ

บลูมเบิร์ก รายงานว่า ชื่อของโบอิงและเครื่องบินรุ่น 737 แมกซ์ที่มีปัญหานั้นเชื่อมโยงกับความปลอดภัยเครื่องบินที่เลวร้ายที่สุดและความล้มเหลวในการออกแบบในประวัติศาสตร์การบินครั้งล่าสุด โดยมีผู้เสียชีวิต 346 รายในเหตุเครื่องบิน โบอิง 737 Max ของบริษัท Lion Air เที่ยวบิน 610 ตกในปลายปี 2561 และสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน 302 ในเวลาไม่ถึงห้าเดือนต่อมา ครั้งหนึ่งบริษัท [เคมีซีเอส](#) ในด้านความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ แต่กลับมุ่งเน้นที่การ [สร้างความพึงพอใจให้กับผู้ถือหุ้น](#) มากขึ้น ลัทธิทุนนิยมที่ไร้การควบคุมและเกินความจำเป็นของบริษัทต่าง ๆ เช่น Boeing เป็นตัวอย่างที่ชัดเจน

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

ในบทความสั้น ๆ แต่น่าสนใจชื่อ [“This Is What Inflation Does To Our Kids”](#) จอห์น รูบินโนกล่าว “เศรษฐศาสตร์กระแสหลักพรรณนาถึงภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสกุลเงินที่สูญเสียกำลังซื้อเล็กน้อยในแต่ละปี ตามความจำเป็นในการหล่อลื่นฟันเฟืองทางการค้า สิ่งที่เราคาดเดาเหมือนจะไม่เข้าใจ (หรือต้องการให้พวกเราที่เหลือไม่เข้าใจ) ก็คือภาวะเงินเฟ้อยังเป็นเครื่องมือในการกระจายความมั่งคั่งจากชนชั้นหนึ่งไปยังอีกชนชั้นหนึ่งอีกด้วย มันผลักดันราคาหุ้น พันธบัตร และอสังหาริมทรัพย์ให้สูงขึ้น ทำให้เจ้าของสินทรัพย์เหล่านั้นมีฐานะร่ำรวยขึ้น ในขณะเดียวกันก็ทำให้ชีวิตประจำวันยากขึ้นมากสำหรับผู้ที่ใช้ชีวิตแบบเงินเดือนชนเดือน และคุณก็เข้าใจแล้ว เศรษฐศาสตร์แบบคลาสสิก (mis) ใช้เพื่อสร้างความไม่เท่าเทียมทางการเงิน โดยเฉพาะสำหรับผู้หางานครั้งแรกตาม [ที่อธิบายไว้ในวิดีโอ](#) นี้ โดยคนรุ่นใหม่ผู้รอบรู้ในบทความเดียวกัน

ในบทความใน [New York Times](#) หัวข้อ [“India’s daughters”](#) Amanda Taub เขียนว่า ในประเทศอื่น ๆ หลากหลายประเทศทั่วโลก การมีส่วนร่วมของแรงงานสตรีได้ [ขับเคลื่อน](#) การเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่อินเดียมีอัตราการจ้างงานอย่างเป็นทางการต่ำที่สุดแห่งหนึ่งของโลกสำหรับผู้หญิง เฮอร์เซ็นต์ของผู้หญิงที่ทำงานโดยได้รับค่าจ้าง [ลดลงอย่างรวดเร็ว](#) ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เมื่อปีที่แล้วร้อยละ 24 มีงานที่ได้รับค่าจ้าง โดยลดลงจากร้อยละ 29 ในปี 2553 ในประเทศจีนเมื่อเปรียบเทียบแล้วอัตรา

ดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 หากปราศจากหนทางหาเลี้ยงชีพ ผู้หญิงจำนวนมากก็ไม่สามารถหนีจากการแต่งงานที่รุนแรงได้ การข่มขืนโดยคู่สมรสไม่ได้ถือเป็นความคิดทางอาญาในอินเดีย และผู้หญิงหลายคนถูกฆ่าในแต่ละปีโดยสามีของพวกเธอ ตัวอย่างที่ด้านบนของบทความได้กล่าวไว้แล้วทั้งหมด โดยทีมงานของ The Times ใช้เวลาสองปีที่ผ่านมารายงานเรื่องสำคัญ ๆ ความท้าทายทางเศรษฐกิจสำหรับอินเดีย ในแง่มุมของความไม่เท่าเทียมกันทางเพศ

บทความโดย Jonathan Watts ใน The Guardian เรื่อง [คนรวยที่สุดร้อยละ 1 มีส่วนในการปล่อยก๊าซคาร์บอนมากกว่าคนจนที่สุดร้อยละ 66](#) ระบุว่า ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา The Guardian ได้ทำงานร่วมกับ [Oxfam](#) และ [Stockholm Environment Institute](#) และผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ บนพื้นฐานพิเศษ เพื่อจัดทำการศึกษาพิเศษ The Great Carbon Divide โดยสำรวจสาเหตุและผลที่ตามมาของความไม่เท่าเทียมกันของการปล่อยคาร์บอนและผลกระทบที่ไม่สมส่วนของบุคคลที่ร่ำรวยอย่างมากซึ่งถูกเรียกว่า “กลุ่มผู้ก่อมลพิษ” ความยุติธรรมด้านสภาพภูมิอากาศจะเป็นประเด็นสำคัญในวาระการประชุมสุดยอดด้านสภาพอากาศของ UN Cop28 ในเดือนนี้ในสหรัฐอเมริกาที่บอสตัน โปรดอ่านบทความนี้

ความแตกต่างด้านค่าจ้างระหว่างซีอีโอและพนักงานทั่วไปกลายเป็นเรื่องอนาจารในสหรัฐอเมริกา ในปี 2508 โดยทั่วไปแล้ว CEO จะได้รับค่าตอบแทนเป็น 20 เท่าของค่าจ้างพนักงานทั่วไป ภายในปี 2522 อัตราส่วนระหว่างเงินเดือนของ CEO และอัตราส่วนของพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 33 ต่อ 1 ในปี 2564 อัตราส่วนค่าจ้างของ CEO ต่อมัธยฐานของพนักงานเพิ่มขึ้นเป็น 399 ต่อ 1 นับตั้งแต่ช่วงปลายทศวรรษ 2513 ค่าตอบแทนของ CEO เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 1,200 ในเวลาเดียวกัน ค่าจ้างของแรงงานชาวอเมริกันทั่วไปก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 นี่เป็นส่วนหนึ่งของเรื่องราวของการที่ระบบทุนนิยมอเมริกันถูกควบคุมโดยกลุ่มผู้นำระดับสูง มันนำเราโดยตรงไปสู่ศตวรรษที่ 21 โดยปกครองโดยคนที่รวยที่สุดเพียงไม่กี่คน และทำให้ประชาธิปไตยตกอยู่ในความเสี่ยง ข้อมูลเหล่านี้มาจากบทความของ [Robert Reich](#)

[Fortune](#) ระบุว่า “รัฐแคลิฟอร์เนียแม้จะมีประชากรคิดเป็นร้อยละ 12 ของสหรัฐอเมริกา แต่ก็มีคนไร้บ้านถึงร้อยละ 22” เมื่อพิจารณาว่าสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในโลก ก็อาจเป็นประเทศที่มีความไม่เท่าเทียมกันมากที่สุดภายในจำนวนประชากรด้วย

Bloomberg กล่าวว่า “ตัวเลขล่าสุดของรัฐบาลกลางสหรัฐฯ แสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจน โดยมีจำนวนประชากรไร้บ้านเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในช่วงปี 2565 ถึงปี 2566 ซึ่งรวมถึงจำนวนครอบครัวที่มีเด็กในสถานสงเคราะห์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วย [เหตุปัจจัยใดเป็นตัวขับเคลื่อนวิกฤตนี้?](#) อีกบทความหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างสิ้นเชิงภายในประชากรสหรัฐฯ

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

รายงานของ Bloomberg ระบุว่า “ครอบครัวที่ร่ำรวยที่สุดในโลกมีรายได้เพิ่มขึ้น 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่การจัดอันดับครั้งล่าสุด และตัวเลขใหม่จากตะวันออกกลางไม่ได้เป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตเท่านั้น

ในบรรดาผู้ที่ทำกำไรได้มากที่สุดคือครอบครัวที่อยู่เบื้องหลังแบรนด์หรู Hermes ซึ่งเพิ่มเงิน 56,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐจนกลายเป็นผู้ร่ำรวยเป็นอันดับสามของโลก การเพิ่มขึ้นของความไม่เท่าเทียมยังคงดำเนินต่อไป

จากข้อมูลของรอยเตอร์ องค์กรสหประชาชาติคาดว่าในปีหน้าจะมีผู้หัวโหดสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 49.5 ล้านคนในแอฟริกาตะวันตกและแอฟริกากลางในปีหน้า เนื่องจากความขัดแย้งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและราคาอาหารที่สูงลิ่ว

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่ตามมา กำลังส่งผลกระทบต่อตลาดการขนส่งสินค้า สภาพเศรษฐกิจโลก (The World Economic Forum: WFO) ณ กรุงดาวอสได้ขอให้ผู้นำ 1,490 คนเลือกความเสี่ยงที่พวกเขาเชื่อว่ามีความน่าเป็นห่วงที่จะก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ที่สำคัญในระดับโลก และร้อยละ 66 ตอบว่าสภาพอากาศสุดขั้ว สภาพอากาศในทะเลได้รับการทดสอบอย่างหนักโดยคลื่นสูง 10 เมตรซึ่งขณะนี้ถือว่าเป็นเรื่องปกติในช่วงที่สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย สิ่งนี้จะส่งผลให้เกิดความล่าช้าของเรือในทะเล และยิ่งเกิดความล่าช้ามากขึ้นเมื่อเรือที่ล่าช้าจากสภาพอากาศเหล่านั้นไปถึงท่าเรือในที่สุด โดยมีคิว ณ ท่าเรือที่ยาว เนื่องจากสภาพอากาศอันเลวร้ายบนบกซึ่งคุณคงพอจะได้ ความล่าช้าเหล่านี้รุนแรงขึ้นจากการขาดแคลนน้ำในทะเลสาบ Gatun ส่งผลให้เรือต้องจอดรอที่คลองปานามาเป็นเวลานาน โดยเรือหลายลำตัดสินใจที่จะใช้เส้นทางยาวรอบ ๆ แหลมกัวโตโซปแทนที่จะลอดผ่านคลองส่งผลให้ระยะทางในแง่ต้นไมล์เพิ่มขึ้น อีกทั้งต้องประสบกับความล่าช้าที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศในทะเล ระดับน้ำต่ำในแม่น้ำ ท่าเรือส่งออกธัญพืชในอเมริกาใต้ และในแม่น้ำมิสซิสซิปปีในอเมริกาเหนือ ยังส่งผลให้การมาถึงของธัญพืชล่าช้าซึ่งนำไปสู่ความแออัดอย่างมีนัยสำคัญในประเทศผู้ส่งออกธัญพืชหลักเหล่านี้ นี่คือการขาดประสิทธิภาพที่ทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าในมหาสมุทรแอตแลนติกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงกลางเดือนพฤศจิกายนซึ่งเป็นช่วงที่ฤดูกาลจะมีอัตราลดลงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนจนถึงสองสัปดาห์หลังตรุษจีน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนเผชิญกับอุณหภูมิฤดูร้อนที่สูงมาก ตามมาด้วยฝนตกหนักและขณะนี้อากาศหนาวเย็นในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายนและต่อเนื่องในเดือนธันวาคม ส่งผลให้การเก็บเกี่ยวธัญพืชที่ผลิตได้รับผลกระทบจากความร้อนจัดและน้ำท่วมต้องหยุดชะงัก ประเทศจีนซึ่งมีเป้าหมายความมั่นคงทางอาหารจะยังคงซื้อธัญพืชต่อไปในไตรมาสสี่ของปี 2566 ในปี 2567 และปีต่อ ๆ ไป ความเชื่อมโยงระหว่างการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นชัดเจนอยู่แล้ว

บลูมเบิร์กรายงานว่า “ถึงแม้จะมีความท้าทายในปี 2566 แต่โลกก็ทุ่มเงินไปกับพลังงานสะอาดถึง 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่า 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐที่ลงทุนในเชื้อเพลิงฟอสซิล การใช้งานรถยนต์พลังงานแสงอาทิตย์และรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนมากในจีนคิดเป็นสัดส่วนส่วนใหญ่ของการใช้จ่ายดังกล่าว และดูเหมือนว่าจีนมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการในวงกว้าง”

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

Scott Dance ของ Washington Post เขียนว่า ในปีแห่งภาวะโลกร้อนอย่างน่าประหลาดใจกำลังใกล้เข้ามา อุณหภูมิเฉลี่ยรายปีที่สูงเป็นประวัติการณ์ก็ได้รับการยืนยันแล้ว ตอนนี้นักวิทยาศาสตร์บางคนคาดเดาแล้วว่าปี 2567 อาจจะร้อนกว่าที่เป็นอยู่มาก

ขึ้นอีก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีน้ำทะเลอุ่นขึ้นจะส่งผลกระทบต่อคลื่นที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในช่วงที่สภาพอากาศเลวร้ายในทะเลบ่อยครั้งมากขึ้นเรื่อย ๆ

ตามข้อมูลของบลูมเบิร์ก ฝนตกหนักที่กระทบฮ่องกงในเดือนกันยายนนี้ ถือเป็นฝนตกหนักที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึกในปี 2427 ส่งผลให้เกิดความเสียหายกว่า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และถือเป็นเหตุการณ์ทางสถิติ 1 ใน 500 ปี นำเสียดายที่สภาพอากาศไม่มีความทรงจำ ดังนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวอาจเกิดซ้ำอีกครั้งในปีหน้า

บลูมเบิร์กรายงานว่า ตามข้อมูลของ**ศูนย์ไฟป่าแคนาดา** ยังมีไฟป่าอีก 330 จุดที่กำลังลุกไหม้ทั่วแคนาดา โดยมีเหตุการณ์ไฟป่าถึง 85 ครั้งที่เกิดการลุกลามจนควบคุมไม่ได้ จนถึงปี 2566 เกิดเพลิงไหม้ไปแล้ว 6,647 ครั้ง เผาผลาญพื้นที่ไปแล้ว 18.5 ล้านเฮกตาร์ ซึ่งมีขนาดประมาณมลรัฐนอร์ทดาโคตา

บทความชื่อ [World's Largest Iceberg Breaks Free in Antarctica](#) ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน ระบุว่า ภูเขาน้ำแข็งที่ใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งมีน้ำหนักราวหนึ่งล้านล้านตัน A23a ครอบคลุมพื้นที่เกือบ 1,500 ตารางไมล์ ซึ่งใหญ่ประมาณสามเท่าของมหานครนิวยอร์ก ได้พังทลายลงจากแผ่นน้ำแข็งหลักบริเวณพื้นที่ทะเลเวดเคลล์แล้ว และเริ่มลอยไปทางมหาสมุทรใต้ มาร์ชอธิบายว่า “ภูเขาน้ำแข็งขนาดนี้มีศักยภาพที่จะอยู่รอดได้เป็นเวลานานในมหาสมุทรใต้ แม้ว่าจะอุ่นกว่ามากก็ตาม และมันสามารถเคลื่อนตัวไปทางเหนือขึ้นไปถึงแอฟริกาใต้ซึ่งอาจขัดขวางการขนส่ง” รอยเตอร์รายงาน ตามที่อธิบายไว้ในย่อหน้าเริ่มต้นของหัวข้อนี้ การเดินทางทางทะเลจะยากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพอากาศกำลังเข้าสู่สัดส่วนที่ยิ่งใหญ่ ขณะนี้ ด้วยศักยภาพของภูเขาน้ำแข็งขนาดมหึมาที่จะไปถึงแหลมกู๊ดโฮป และปัญหาคลองปานามาที่ผลัดกันเรือไปยังแหลมกู๊ดโฮปมากขึ้น เราจึงมองเห็นการหยุดชะงักในทะเลอันเนื่องมาปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศมากยิ่งขึ้น

บลูมเบิร์กระบุว่า ปริมาณการใช้ถ่านหินโดยรวมจะแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่มากกว่า 8,500 ล้านตัน ในปีนี้ (ปี 2567) [จากนั้นจะเริ่มลดลงอย่างช้า ๆ โดยใช้เวลานาน](#) ตามรายงานจากสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ

บลูมเบิร์กมีตัวอย่างที่น่าสนใจเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ “โลกกำลังเข้าสู่ปีที่สองของปรากฏการณ์สภาพอากาศเอลนีโญ” นักวิทยาศาสตร์ด้านสภาพภูมิอากาศคาดการณ์ว่าอุณหภูมิจะทำลายสถิติมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดพายุ [ไฟป่า](#) และน้ำท่วมที่อันตรายยิ่งขึ้น ด้วยข้อบ่งชี้ทั้งหมดที่ชี้ให้เห็นถึงสภาพอากาศที่อบอุ่นอย่างต่อเนื่องทั่วมหาสมุทร ปี 2567 อาจลุกลามเข้าสู่ปีที่ห้าที่มีพายุเฮอริเคนที่มีความรุนแรงมากที่สุด นักวิทยาศาสตร์จะจับตามองทั่วโลกด้วย ที่ซึ่ง [น้ำแข็งละลาย](#) ในอัตราที่น่าตกใจ เรือจะยังคงล่าช้าในทะเลเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

Bloomberg ระบุว่า “[ความสามารถในการกักเก็บคาร์บอนในปัจจุบัน](#)ของโลกอยู่ที่ 45 ล้าน ตามข้อมูลของสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency) โดยตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงร้อยละ 4 ของการกักเก็บคาร์บอนที่จำเป็นภายในปี 2573 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 และแม้จะมีการลงทุนหลายพันล้านเหรียญสหรัฐในเทคโนโลยีนี้ก็ตาม หวังว่านี่จะไม่จบลงด้วยการลงทุนสูงไปโดยสูญเปล่า

รอยเตอร์รายงานว่า “น้ำท่วมฉับพลันในลิเบียในเดือนกันยายนก่อให้เกิดภัยพิบัติด้านสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องใช้เงิน 1.8 พันล้านเหรียญสหรัฐในการฟื้นฟู ตามรายงานของธนาคารโลก สหประชาชาติ และสหภาพยุโรป”

Bloomberg บอกเราว่า “เกิดอะไรขึ้นที่ COP28”

วันที่ 1: ผู้แทนจากเกือบ 200 ประเทศเห็นพ้องในรายละเอียดสำหรับการดำเนินกองทุนสูญหายและความเสียหาย ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ออกแบบมาเพื่อช่วยประเทศที่มีความเปราะบางในการรับมือกับสภาพอากาศที่รุนแรงมากขึ้นซึ่งเกิดจากภาวะโลกร้อน

วันที่ 2: สุลต่าน อัล จาเบอร์ ประธาน COP28 ประกาศว่าสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์จะทุ่มเงิน [3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐเข้ากองทุน](#) การเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เรียกว่า Alterra ซึ่งเขานามว่าเป็น “มาตรการที่ไม่เหมือนใคร”

วันที่ 3: Exxon Mobil Corp. และ Aramco ของซาอุดีอาระเบีย นำ [คำมั่นสัญญาโดยผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซ 50 ราย](#) ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของตนเอง

วันที่ 4: ธนาคารโลกกล่าวว่าการ [ทำงานร่วมกับกลุ่มหัวหน้าฝ่ายการเงิน 15 แห่ง](#) เพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุนในโครงการด้านสภาพภูมิอากาศในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และดึงดูดเงินทุนภาคเอกชนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

วันที่ 5: หลังจาก [บทความใน The Guardian](#) รายงานว่าประธาน COP28 พบว่า “ไม่มีวิทยาศาสตร์” ใดที่จะสนับสนุนการเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเพื่อรักษาอุณหภูมิให้ร้อนต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียส [สุลต่าน อัล จาเบอร์ กล่าวว่าเขาถูกเข้าใจผิด](#)

วันที่ 6: จอห์น เคอร์รี ทูตด้านสภาพอากาศของสหรัฐฯ วิศวกรวิจัยผู้ผลิตน้ำมันบางรายในสหรัฐฯ ที่ไม่ได้ดำเนินการมากพอที่จะต่อสู้กับภาวะโลกร้อน และ [เรียกบริษัท Chevron Corp.](#) มาเพื่อตรวจสอบอย่างละเอียด

วันที่ 7: วลาดิเมียร์ ปูติน [บินไปยังสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์](#) ซึ่งเป็นการเดินทางครั้งแรกของเขาไปยังตะวันออกกลางนับตั้งแต่รัฐเชชเชนบุกยูเครน เพื่อหารือเกี่ยวกับพลังงาน

วันที่ 14: COP28 จบลงด้วยการเรียกร้องให้ประเทศต่างๆ เปลี่ยนระบบพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลอย่างรวดเร็วในลักษณะที่ยุติธรรมและเป็นระเบียบ [แม้ว่าจะอยู่ในข้อตกลงที่ไม่มีผลผูกพันก็ตาม](#)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น มาตรฐานที่เพิ่มขึ้นโดย IMO ได้ก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ

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

การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล

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

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เด่นชัดในแผนกลยุทธ์ ดังนั้น ในเดือนเมษายนของปี 2561 IMO จึงใช้กลยุทธ์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากเรือ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มีเทน (CH₄) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O) ซึ่งแสดงเป็นปริมาณ CO₂e (เทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์) ในเดือนกรกฎาคม 2566 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 80 (MEPD 80) IMO ได้นำยุทธศาสตร์ IMO ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลตามแผนการดำเนินการติดตามผลที่ตกลงกันไว้มาบังคับใช้ กลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO มีดังนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้
3. การใช้เทคโนโลยี การใช้เชื้อเพลิงและ/หรือแหล่งพลังงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์หรือใกล้เคียงศูนย์ ซึ่งต้องมีการใช้อย่างน้อยร้อยละ 5 โดยมุ่งมั่นให้ได้ร้อยละ 10 ของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศภายในปี 2566
4. ในปี 2566 ยุทธศาสตร์ IMO เบื้องต้นเกี่ยวกับการลดการปล่อย GHG จากเรือ (IMO GHG) ได้เสนอให้มีการตรวจสอบเชิงบังคับเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์จากการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ
 - ก. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 20 โดยตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 30 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551 และ
 - ข. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 70 โดยมุ่งมั่นที่จะให้ได้ร้อยละ 80 ภายในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2551
5. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุด และเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 โดยคำนึงถึงสถานการณ์ของประเทศต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็ยังคงมี

ความพยายามในการยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยสอดคล้องกับเป้าหมายอุณหภูมิระยะยาวที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของข้อตกลงปารีส

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

เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMO ได้นำมาตรการต่าง ๆ มาใช้ในการแก้ไข MARPOL Annex VI ซึ่งกำหนดให้เรือต้องใช้แนวทางทางด้านเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของการปล่อยคาร์บอน มาตรการระยะกลางและระยะยาวมีแนวโน้มที่จะต้องใช้นวัตกรรมระดับสูงและส่งผลกระทบต่อทั่วโลกหันมาใช้เชื้อเพลิงใหม่และเทคโนโลยีใหม่

การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด แต่ก็มีการประมาณการว่ามีส่วนในการปล่อย CO₂ ทั่วโลกประมาณร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังคงเติบโตควบคู่ไปกับการค้าโลก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความระมัดระวังระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพของภาคการเดินเรือ

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

การประชุมครั้งที่แปดสิบของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC-80) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2566 ได้นำแนวปฏิบัติเกี่ยวกับวัฏจักรความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกของเชื้อเพลิงทางทะเล (แนวปฏิบัติ LSA) แนวทางเหล่านี้มีเป้าหมายที่จะครอบคลุมวัฏจักรเชื้อเพลิงทั้งหมด (โดยมีขอบเขตเฉพาะ) ตั้งแต่การสกัด การเพาะปลูก การนำกลับมาใช้ใหม่ การเปลี่ยนวัตถุดิบเป็นผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิง การขนส่ง รวมถึงการขนส่งเชื้อเพลิงจากโรงงานผลิตหรือคลังเก็บ ไปยังผู้ใช้ปลายทาง/การเติมเชื้อเพลิงให้แก่เรือ และสุดท้ายคือการใช้เชื้อเพลิงบนเรือ ขอบเขตของแนวปฏิบัติเหล่านี้คือเพื่อจัดการกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้องกับวงจรชีวิตทั้งหมดของเชื้อเพลิง (Well-to-Tank: WtT) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดตั้งแต่จุดที่เชื้อเพลิงถูกเก็บไว้ในเรือจนถึงจุดที่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศเป็นก๊าซไอเสีย (Tank-to-Wake: TtW) และการประเมินที่ครอบคลุมเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้เชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับการขับเคลื่อนทางทะเลและการผลิตพลังงาน (Well-to-Wake: WtW) รวมถึงความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG) ที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงทางทะเล/พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือและการผลิตไฟฟ้าบนเรือโดยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มีเทน (CH₄) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O)

ระเบียบ IMO และบริบทระหว่างประเทศ

IMO มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในแนวทางระดับ โลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรือและพัฒนามาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ

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

สำหรับเรือใหม่ EEDI กำหนดให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเป็นระยะเพื่อให้การปล่อย CO₂ ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

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

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการประชุม MEPC-75 มีการตัดสินใจที่จะเลื่อนวันที่มีผลบังคับใช้ของระยะที่ 3 จากวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกทุกก๊าซขนาดใหญ่ (ขนาดระวาง 15,000 เดทเวตันขึ้นไป) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกทุกก๊าซ LNG และเรือสำราญที่มีแรงขับสูง ข้อกำหนดการลดความเข้มข้นของคาร์บอนจะใช้กับเรือขนส่งผู้โดยสาร โดยเริ่มจากอัตราการลดร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 30 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารขนาดเล็กและเพิ่มสูงถึงร้อยละ 50 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ (ขนาดระวาง 200,000 เดทเวตันขึ้นไป) นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาที่จะเปิดตัว EEDI ระยะที่สี่ในปี 2570

นอกเหนือจากข้อกำหนดข้างต้นตั้งแต่ปี 2562 ภายใต้อิมโอดีเอ็มซีเอส (IMO-DCS) เรือที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะต้องรวบรวมและรายงานข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงภายใต้อิมโอดีเอ็มซีเอส Part II เรือเหล่านี้คิดเป็นเกือบร้อยละ 85 ของการปล่อย CO₂ จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ข้อมูลที่รวบรวมจะเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการตัดสินใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมในอนาคต

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

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

มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

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

เรือที่ใช้กฎระเบียบจะต้องคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ (เช่น EEXI ที่บรรลุ) และค่าจะต้องเท่ากับหรือน้อยกว่าค่าสูงสุดที่อนุญาต (เช่น EEXI ที่กำหนด) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาแพลตฟอร์มทางเทคนิค EEXI ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่ใช้สำหรับการคำนวณและจะใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการตรวจสอบความสอดคล้อง

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

- การนำการจำกัดกำลังเครื่องยนต์หรือการจำกัดกำลังเพลามาใช้
- การเพิ่มความจุของเรือ (โดยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก (เดทเวทตัน) หรือน้ำหนักรวม (กรอสตัน) ถ้าเป็นไปได้ในเชิงโครงสร้าง)
- อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อน เช่น ใบพัดประสิทธิภาพสูง ครีบก้นรอบ ใบพัด ลิที่มีแรงเสียดทานต่ำ ระบบหล่อลื่นอากาศ ฯลฯ
- เทคโนโลยีประสิทธิภาพพลังงาน (EETs) เช่น การนำความร้อนเสียดกลับมาใช้ใหม่ ระบบขับเคลื่อนด้วยลม เซลล์แสงอาทิตย์ เป็นต้น

- เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลาง แต่อาจไม่ได้ผลกับเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านต้นทุน (CAPEX) ที่สูงมาก

กฎระเบียบไม่ได้กำหนดไว้ว่าควรใช้วิธีการปรับปรุงแบบใด และแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมอาจแตกต่างกันไปตามประเภทและขนาดของเรือ สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาอายุของเรือเทียบกับต้นทุนและเวลาต้นทุนของตัวเลือกในการปรับปรุง

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

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

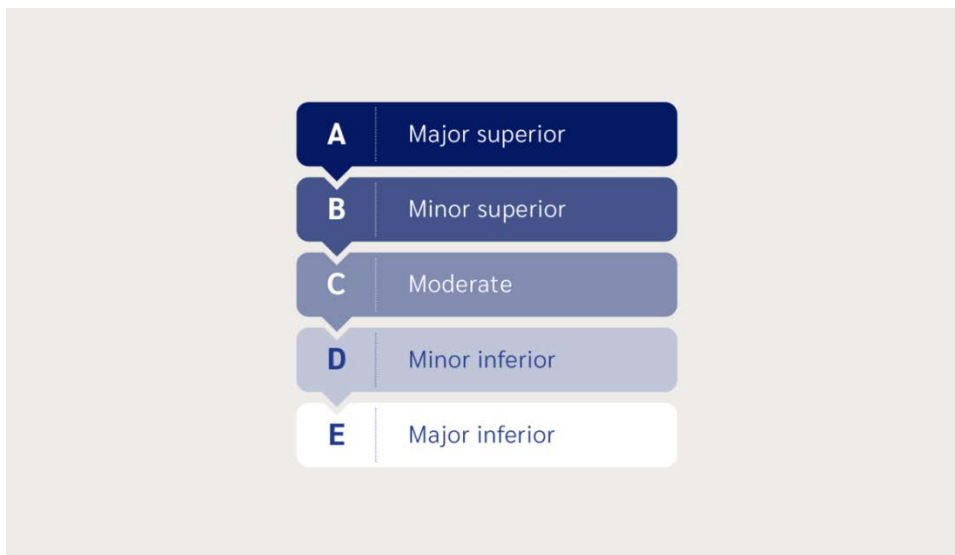
มาตรการปฏิบัติการ ตั่วงชี้ความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)

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

ตามข้อบังคับ MARPOL Annex VI ฉบับที่ 28 ฉบับแก้ไข ตั้งแต่ปี 2566 เรือที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการดังนี้

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

เรือจะได้รับการจัดอันดับความเข้มข้นของคาร์บอนประจำปี (คะแนน CII) ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพการทำงานในปีก่อนหน้า มีการจัดอันดับ CII หัวประเภทตามสเกล A ถึง E โดยที่ A คือ ดีที่สุด โดยอิงตามการคำนวณอัตราส่วนประสิทธิภาพประจำปี (AER)



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

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

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

สำหรับกองเรือของพีเอสแอลนั้น SEEMP-III ที่จำเป็นต้องปรับปรุงได้รับการพัฒนาแล้ว โดยได้รับการรับรองจากหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือและเอกสารได้ถูกจัดเก็บไว้บนเรือเพื่อการตรวจสอบ

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

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

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

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

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

ประเภทของเรือ	2564			2565			2566		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	42,216.46	13.75	4	44,476.70	13.60	4	44,718.23	15.27
เรือขนาดแอนด์ไฮส์	15	198,769.11	7.89	17	195,721.21	7.52	17	210,967.64	6.71
เรือขนาดซูปราแมกซ์	9	149,800.48	6.42	9	144,056.00	5.98	9	152,163.23	5.45
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	131,048.50	4.55	8	107,570.11	4.43	8	117,742.69	4.25

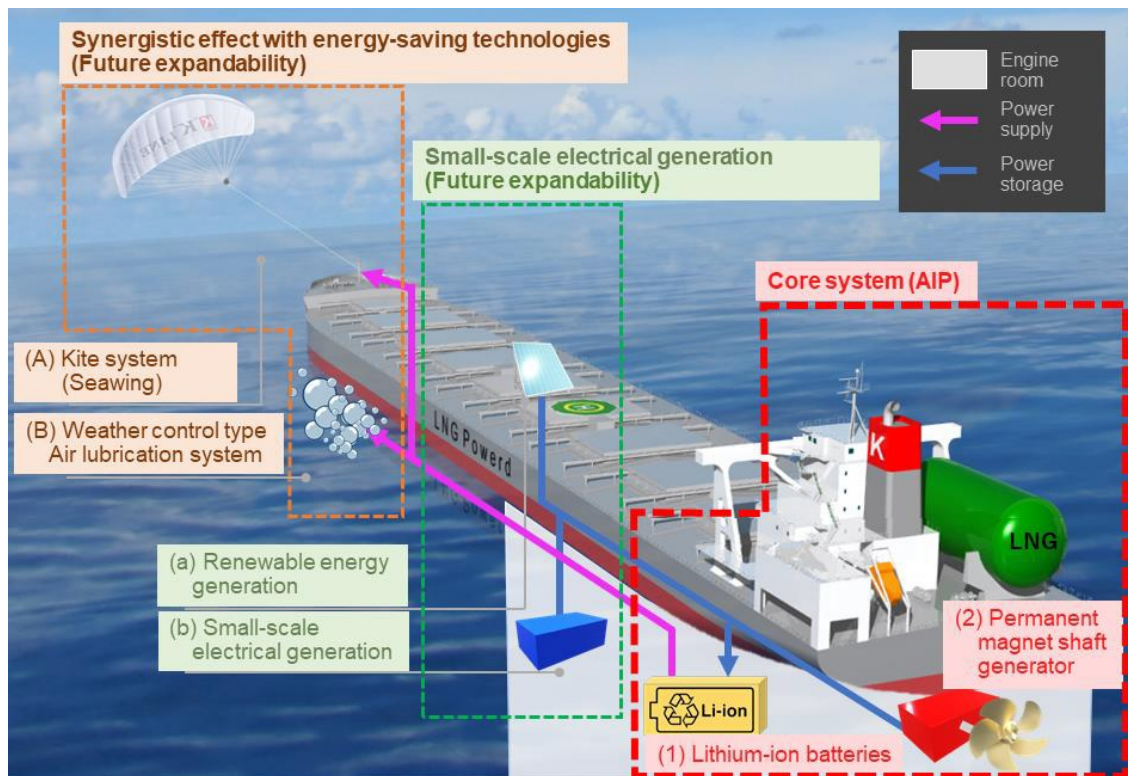
ประเภทของเรือ	2564			2565			2566		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
รวม	36	521,834.64	7.42	38	491,824.02	7.14	38	525,591.79	6.80

ดังจะสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2566 คือ 6.80 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ

ภาคการเงินของการเดินเรือและการเช่าเหมาลำได้ตระหนักถึงบทบาทของพวกเขาในการทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการสร้างหลักการโพไซดอนและกฎบัตรการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบการทำงานสำหรับสถาบันการเงินและผลประโยชน์ของภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (รวมถึงผู้เช่าเรือและเจ้าของสินค้า) เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ของพวกเขาสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

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



นอกจากอุปกรณ์สำหรับลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ AIPs ล่าสุดแล้ว เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคตด้วยการติดตั้งเทคโนโลยีทางเลือกต่าง ๆ



ภาพจาก: Tsuneshi

แม้ว่า LNG ยังคงเป็นตัวเลือกเชื้อเพลิงที่ได้รับความนิยมมากที่สุดสำหรับเรือซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แต่เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอลก็มีสัดส่วนไม่น้อยสำหรับคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีนี้ เมทานอลสามารถแบ่งได้เป็นเมทานอลจากฟอสซิลและเมทานอลหมุนเวียน เมทานอลจากฟอสซิลผลิตจากถ่านหินหรือก๊าซธรรมชาติ เมทานอลหมุนเวียนสามารถผลิตได้จากสิ่ง

ต่าง ๆ เช่น ซิวมวลหรือคาร์บอนไดออกไซด์ที่จับได้ร่วมกับไฮโดรเจนสีเขียว เมทานอลเป็นของเหลวที่ระดับความดันในชั้นบรรยากาศ และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงได้ร้อยละ 7 การปล่อยก๊าซออกไซด์ของซัลเฟอร์ (Sox) ลดลงได้ร้อยละ 9 และการปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ลดลงได้ร้อยละ 60 เมทานอลยังช่วยลดมลพิษทางชีวภาพอย่างรวดเร็วในน้ำ ซึ่งส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าพลังงานทางเลือกอื่น ๆ

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

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

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

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

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

ในเกาหลีใต้ ผู้ต่อเรือรายใหญ่อย่าง Samsung Heavy Industries ได้ร่วมมือกับสถาบันวิจัยพลังงานปรมาณูของเกาหลี ในขณะที่ Seaborg Technologies ในแคนาดา กำลังสร้างเรือผลิตไฟฟ้า และชาวแคนาดา กำลังทำงานร่วมกับ NuScale เพื่อพัฒนาโรงไฟฟ้าทางทะเล

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

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

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



ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

บทนำ: ในโลกธุรกิจในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาของบริษัทต่าง ๆ ตระหนักถึงความสำคัญของการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและปรับตัวให้เข้ากับความท้าทายที่พัฒนาอยู่ตลอดเวลา โครงการริเริ่มที่เป็นแบบอย่างประการหนึ่งคือฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของพีเอสแอล ซึ่งเป็นโครงการฝึกอบรมภายในองค์กรที่ออกแบบมาเพื่อส่งเสริมการพัฒนาทักษะให้แก่คนประจำเรือของบริษัทฯ แนวทางเชิงกลยุทธ์นี้ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อพนักงานแต่ละคนเท่านั้น แต่ยังมีส่วนช่วยต่อการเติบโตและความสำเร็จโดยรวมขององค์กรอีกด้วย

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานอิสระเฉพาะทางภายในบริษัทฯ ที่อุทิศตนเพื่อฝึกฝนทักษะและความสามารถของคนประจำเรือ คนเหล่านี้คือนักเดินเรือที่ทำงานบนกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งต้องใช้ทักษะที่หลากหลายเพื่อนำทางความรับผิดชอบที่แตกต่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือเป็นศูนย์กลางของความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการเรียนรู้และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยยอมรับว่าพนักงานที่มีความรู้ความเข้าใจอย่างครบถ้วน โดยเชี่ยวชาญคือกุญแจสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน

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

นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้วีดิทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำ

ที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือและยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

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

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

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2566

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

มีอะไรใหม่ในปี 2566

การสำรวจสุขภาพจิตจะดำเนินการก่อนเข้าร่วม โดยใช้แบบสอบถามที่กำหนดโดยกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข รัฐบาลไทย

สรุปหลักสูตรที่จัดการอบรมในปี 2566

ชื่อหลักสูตร	จำนวนชั้นเรียนที่ เปิดดำเนินการในปี 2566	จำนวนเจ้าหน้าที่ ประจำเรือที่จะเข้า รับการฝึกอบรมในปี 2566	ระยะเวลาสำหรับ การฝึกอบรมในปี 2566 (ชั่วโมง)
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	10	177	531
หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น	5	29	87
หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	9	115	345
หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	12	182	728
หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	5	27	81
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	9	38	114
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	7	24	48
หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูล และแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)	5	30	90
หลักสูตรการตรวจเรือ	4	24	24
หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (It's my ship)	4	106	530
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นสูง	5	49	245

ชื่อหลักสูตร	จำนวนชั้นเรียนที่เปิดดำเนินการในปี 2566	จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2566	ระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2566 (ชั่วโมง)
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องขนต้รุ่น ME ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องขนต้รุ่น ME ชั้นสูง	5	54	270
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องขนต้รุ่น ME-B	10	158	632
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน	6	67	670
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ	6	94	940
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง	7	35	350
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง	2	9	90
หลักสูตรอบรมด้านระบบความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ	1	11	11
การฝึกอบรมด้านสุขภาพจิต	2	31	31
รวม	114	1,153	5,636

แผนการดำเนินการสำหรับปี 2567

หลักสูตรใหม่ที่มีแผนเปิดดำเนินการฝึกอบรมในปี 2567 มีดังนี้

1. หลักสูตรความปลอดภัยของเรือสำหรับต้นกล: หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อเพิ่มความตระหนักในความรับผิดชอบและหน้าที่ของต้นกลที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยบนเรือ (Safety Officers)
2. การจัดการสารอันตรายในรูปแบบของสินค้าแห่งทองและสินค้าบรรจุหีบห่อ: หลักสูตรนี้ออกแบบมาสำหรับเจ้าหน้าที่บนคาดฟ้าเรือทุกคน และจะมุ่งเน้นไปที่การจัดการสารอันตรายที่บรรจุบนเรืออย่างปลอดภัย ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของแข็งหรือในบรรจุภัณฑ์
3. การบำรุงรักษาฝาระวางสินค้า: หลักสูตรนี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของกัปตันและต้นเรือในการทำความเข้าใจวิธีการตรวจสอบและบำรุงรักษาฝาระวางสินค้าที่ถูกต้อง
4. หลักสูตรการฝึกอบรมการผูกยึดสินค้าท่อนซุงที่บรรจุบนฝาระวางสินค้า: เพื่อถ่ายทอดทักษะการการผูกยึดสินค้าท่อนซุงที่บรรจุบนฝาระวางสินค้าให้กับเจ้าหน้าที่คาดฟ้าทุกคน

โครงการร่วมทุน

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

บทสรุป

อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2567 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2567 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน อิสรเอล และไต้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลกระทบต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงินในการอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกาและประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ลดลงไม่รวดเร็วพอ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2567 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ยลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดดอกเบี้ยเงินออม และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็ก จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะ จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบขออนุญาตทำท่าซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้อุปสงค์ส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน อิสรเอล จีนยกเลิกการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการ และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มากที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาดำเนินไปอย่างรวดเร็วทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 14.24 (หรือปริมาณ 153.75 ล้านตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2567 ถึงปี 2569 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2569 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวาง

ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่า ในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอูรีไซเคลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 8.33 (หรือปริมาณ 83.01 ล้านเคเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราการส่งมอบที่ล่าช้าของอู่ต่อเรือ จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

ด้านการเงิน

เมื่อต้นปี 2566 นักเศรษฐศาสตร์ทุกคนต่างก็คาดการณ์ว่าธนาคารกลางสหรัฐจะกระตุ้นให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก ซึ่งจะทำการเติบโตของ GDP โลกซาลง ประเด็นเดียวของการคาดเดาคือความรุนแรงของภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่คาดการณ์ไว้ว่ามีโอกาสเกิดขึ้นอย่างมาก นักวิเคราะห์เหล่านั้นคาดการณ์ผิดอย่างมาก! สหรัฐฯ มีอัตราการเติบโตของ GDP พุ่งสูงถึงร้อยละ 4.9 ในไตรมาสสามของปี 2566 การเติบโตของ GDP ของจีนในปีนี้อยู่สูงกว่าร้อยละ 5 ในขณะที่ของอินเดียสูงกว่าร้อยละ 7 กลุ่มประเทศที่มีการชะลอตัวมีเพียงกลุ่มประเทศในยุโรป ซึ่งมีอัตราการเติบโตค่อนข้างหนึ่งที่น้อยกว่าร้อยละ 0.5 โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการสูญเสียพลังงานต้นทุนต่ำจากรัสเซีย นักเศรษฐศาสตร์อาจรู้สึกยินดีกับความไร้ศักยภาพของการคาดการณ์ของตนที่ได้คาดการณ์ไว้ทั้งหมด ดูเหมือนว่านักเศรษฐศาสตร์เหล่านั้นจะไม่มี ความกล้าที่จะคาดการณ์ถึงภาวะถดถอยในปี 2567 เราอาจต้องรอนานกว่านี้อีกสักหน่อยสำหรับความเป็นไปได้ที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยจะเกิดขึ้นหรือปรากฏให้เห็นชัดเจน!

ในขณะเดียวกัน หนังสือพิมพ์และช่องข่าวธุรกิจก็เต็มไปด้วยบทความเกี่ยวกับภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนที่กำลังแย่ ซึ่งทำให้เกิดบรรยากาศอึมครึมไปทั่วทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในทางกลับกัน จีนมีแนวคิดที่แตกต่างด้วยการนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์หลักแทบทุกชนิดส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแต่ละระดับสูงสุดครั้งใหม่ในปี 2566 ความอ่อนแอในภาคอสังหาริมทรัพย์ได้รับการชดเชยอย่างง่ายดายด้วยการเติบโตในภาคยานยนต์ การต่อเรือ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยสิ่งที่คุณส่วนใหญ่ไม่รู้ก็คือ ปี 2566 ถือเป็นปีสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีน เนื่องจากเป็นปีที่จีนได้สถาปนาตนเองเป็นผู้ส่งออกรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของโลก

ภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกที่กำลังจะเกิดขึ้น ประกอบกับความหายนะและความตกต่ำของภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีน เป็นเรื่องที่มีการพูดถึงในห้องประชุมของผู้เข้าร่วมจากตลาดการเงินจำนวนมาก ส่งผลให้ความพร้อมด้านเงินทุนสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลลดลงจาก 16,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 เหลือเพียง 7,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2566 ผู้เข้าร่วมจากภาคอุตสาหกรรมการขนส่งก็ค่อนข้างเฉยเมยเช่นกัน หลายรายได้ใช้รายได้พิเศษของปี 2564 และปี 2565 เพื่อสร้างส่วนสำรองเงินสดจำนวนมากในบัญชีแล้ว นอกจากนี้ คำสั่งต่อเรือใหม่ในภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือบรรทุกน้ำมันยังคงค่อนข้างเงียบงัน นี่เป็นเพราะความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงในอนาคต กำลังการผลิตที่จำกัดของอู่ต่อเรือ และราคาที่สูง ซึ่งทั้งหมดนี้มีส่วนทำให้อุปสงค์ทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ

อุปสงค์ด้านการขนส่งทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความจำเป็นเร่งด่วนสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการปรับปรุงกองเรือที่เก่าของตนให้ทันสมัย กองเรือของบริษัทฯ กำลังแสดงสัญญาณแห่งวัย โดยขณะนี้อายุเฉลี่ยอยู่ที่ 12 ปี ด้วยความตระหนักถึง

ความจำเป็นในการรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการลดอายุกองเรือ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ โดยวงเงินส่วนใหญ่จะนำไปใช้ในการจัดหาเรือใหม่

หัวข้อ ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) ยังคงเป็นจุดสนใจที่สำคัญสำหรับผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมการเงิน โดยนักการเงินจำนวนมากในปัจจุบันต้องการองค์ประกอบด้านความยั่งยืนในทุกธุรกรรมทางการเงิน อย่างไรก็ตาม นักการเงินและผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านี้ยังคงมองถึงความเป็นจริงเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการริเริ่มเหล่านี้ โดยยอมรับข้อจำกัดที่ถูกระบุโดยเทคโนโลยีในปัจจุบันและความสามารถเชิงพาณิชย์

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล (ไม่รวมการขนส่งนอกชายฝั่ง) โดยรวมระดมทุนได้ 6,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากตลาดทุนในปี 2566 เทียบกับ 15,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 โดย 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐมาจากหุ้นกู้ และประมาณ 557 ล้านดอลลาร์สหรัฐมาจากหุ้นที่ขายแบบทั่วไปและหุ้นที่ขายในวงจำกัด ซึ่งจากการระดมทุนสาธารณะประมาณ 319 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการเสนอขายเบื้องต้น (IPOs) ลดลงจาก 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่ระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้น IPOs ในปี 2565 บริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์ JJ Shipping มีการเสนอขายหุ้น IPO สำหรับภาคการขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในปี 2566 โดยระดมทุนได้ 305 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกง ในขณะที่การเสนอขายหุ้น IPO ที่ใหญ่เป็นอันดับสองคือบริษัทขนส่งสินค้าแห่งแรกของจีน Shipping Fujian Highton ซึ่งระดมทุนได้ประมาณ 208 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกง การออกหุ้นกู้ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลถูกครอบครองโดยภาคการเดินเรือสำราญ ในขณะที่การออกตราสารทุนถูกครอบครองโดยภาคการขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมีอาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ภาคผนวก 1 : Arrow Flashnote ข้อมูล ณ วันที่ 19 ธันวาคม 2566

ARROW FLASHNOTE

The Synchronised Snags of Suez and Panama

- Dry bulk Panama Canal crossings in the past 30 days are down 75% versus the same period last year, pinching regional trades
- Red Sea closure could add 8% to tonne-mile demand, yet this outcome is looking unlikely
- A more realistic scenario is Panama restrictions adding 1% to 1.5% tonne-mile demand, whilst the Suez issues eventually ease

In recent days, there has been a dramatic increase in attacks targeting the global merchant fleet in the Red Sea. This has led major container lines and shipowners/operators to reroute their fleets to circumvent the affected region. This development coincides with challenges posed by low water levels in the Panama Canal, prompting vessels to seek alternative routes, such as those through the Suez Canal.

The situation is very fluid and numerous factors may shape the market in the coming days. While we anticipate an overall positive impact, predicting the extent of this influence is challenging.

In this short note, we highlight the important role that both canals play in dry bulk shipping and attempt to quantify the impact this could have on cargo flows and vessel demand.

Chart 1: Gatun Lake Water Level

Feet

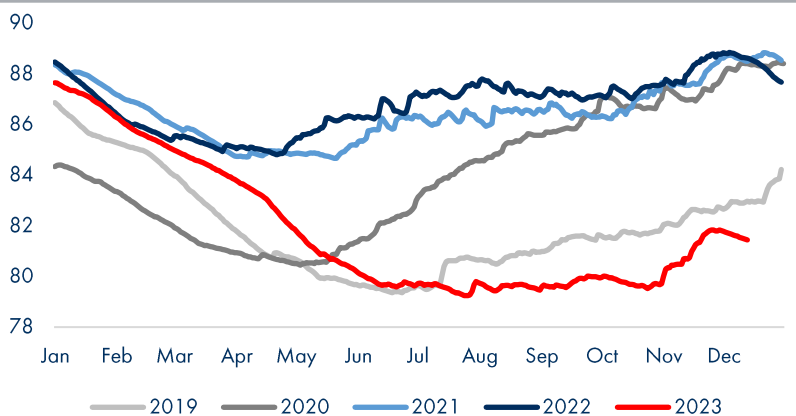
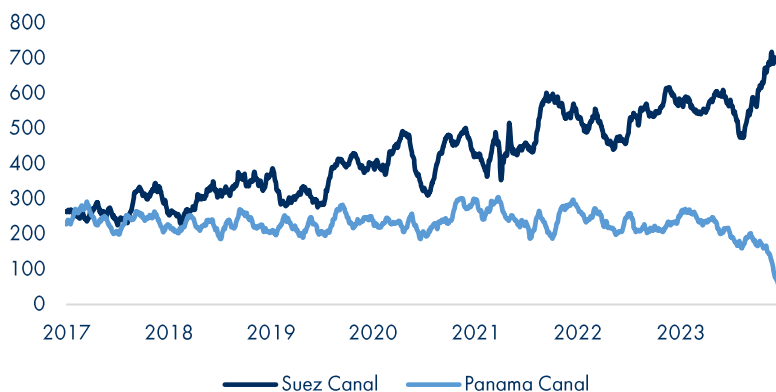


Chart 2: Dry Bulk Canal Crossings

30-day rolling sum



Arrow Research

London, UK
research@arrowship.com
 +44 203 664 8011/12

Distribution restricted to the email recipient(s) of this report. Please do not share with third parties without our prior consent.

Disclaimers

This report has been prepared by Arrow Shipbroking Group or its affiliates ("Arrow") and is addressed to Arrow customers only and is for distribution only under such circumstances as may be permitted by applicable law. This information has no regard to specific investment objectives, financial situation or particular needs of any specific recipient. It is published solely for informational purposes and this information is not, and should not be construed as, an offer or solicitation to sell or buy any product, investment, security or any other financial instrument.

Arrow does not make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy, completeness or correctness of the information contained herein, nor is it intended to be a complete statement or summary of the securities, markets or developments referred to in the report. Neither Arrow, nor any of its directors, employees or agents, accepts any liability for any loss or damage, howsoever caused, arising from any reliance on any information or views contained in this report. While this report, and any opinions expressed in it, have been derived from sources believed to be reliable and in good faith they are not to be relied upon as authoritative or taken in substitution for the exercise of your own commercial judgment.

Any opinions expressed in this report are subject to change without notice and may differ from opinions expressed by other areas of the Arrow Shipbroking Group. Arrow is under no obligation to update or keep current the information contained herein. This report may not be reproduced or redistributed, in whole or in part, without the written permission of Arrow and Arrow accepts no liability whatsoever for the action of third parties in the respect. This information is the intellectual property of Arrow. Arrow and the Arrow logo are trademarks of the Arrow Shipbroking Group. All rights reserved.

This report has been prepared and is being shared on the basis of the Terms and Conditions for Shipbroking, [a copy of which is available on our website](#) and also on request.

The Suez Canal has been steadily gaining importance over the past few years, in 2016 4% of dry bulk tonne-mile demand sailed through the canal, so far in 2023 it is 12.5%. The issues in Panama have accelerated this trend in recent months. Dry bulk Panama Canal crossings in the past 30 days are down 75% versus the same period last year.

Breaking down the 2022 data before the Panama Canal issues appeared, we can see how the Supramax segment is the most exposed to any problems at the canals, with 21% of tonne-mile demand sailing through one of the canals.

Table 1: 2022 Dry Bulk Tonne-Mile Demand By Canal
 % of total demand

	Panama Canal	Suez Canal	Total Passing Panama or Suez
Capesize	0.3%	10.1%	10.4%
Panamax	4.7%	13.3%	18.1%
Supramax	8.0%	13.1%	21.1%
Handysize	5.6%	9.9%	15.5%
Total	3.7%	11.6%	15.3%

The Capesize segment also has a notable reliance on the Suez Canal, with over 10% of tonne-mile demand going through. So far this year, 80% of Capesize East Coast North America demand has gone through the Suez.

Disruption Scenarios And Their Impact

Given a continuation of the current disruption, some routes would see freight rates jump drastically, with far longer journey times. It's very difficult to predict exactly how cargo flows will be affected given the level of uncertainty right now.

There's a lot to consider when analysing how the market could be impacted. Here's just a few angles we are looking at:

- Some trades may stop
- Some trades may re-route
- Some trades may change the discharge location
- Vessel ballast routes may change, altering the supply of ships
- Some shippers may bet this will all blow over shortly and continue business as usual, whilst expecting a short wait before passing through
- If container rates spike higher again, there could be some switching back to dry bulk
- We could see some regional shortages of commodities if this lingered, which could drive extra cargoes from elsewhere, and reinvigorate some stockpiling activity across the supply chain.

Our expectation is that the Panama Canal woes will continue into 1H24, with dry bulk vessels avoiding the canal. We expect this to add approximately 1%-1.5% to total dry bulk tonne-mile demand as average sailing distances increase.

We continue to see bulkers pass through the Red Sea, and this is unlikely to change dramatically unless there is a further escalation. Some vessels are already rerouting, so average distances are likely to increase in the short term but it's a little too early to put a number against this disruption.

A worst-case scenario of vessels avoiding both canals could see distances on those disrupted routes climb 40-50% on average. This could, on an absolute worst-case scenario, add nearly 8% tonne-mile demand across the whole dry bulk market. However we think this is quite unlikely.

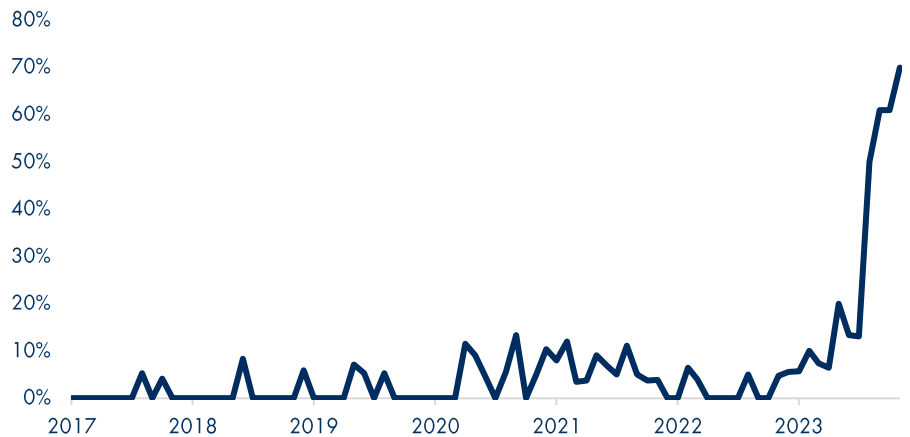
Elsewhere, China to East-Med trades distances could double whereas East Coast Canada to China trades could see distances rising by around 20%.

A more realistic scenario is that the Panama troubles linger for a few months, yet the Red Sea troubles die down over the coming weeks. In the short run, the impact would be fairly positive due to disruptions to cargo flows and a boost from positive sentiment. However, over the next few months, these positive effects would likely mellow out, given the somewhat lower importance of the Panama Canal.

Dry bulk trade, especially on the geared ships, is so intertwined that there are endless potential outcomes given all the unknowns. However, it's crucial to note that when we examine different vessel segments, the Supramax category stands out as the most vulnerable and is likely to benefit from the ongoing Panama disruptions. In contrast, Capesize vessels are expected to experience minimal shifts in fundamentals, as fewer ships pass through the canals.

We have already seen Supras heading from the US-Gulf to Far-East reroute via the Suez Canal. Historically, it's rare that a Supra will take this journey via the Suez Canal, however in November 70% of them did.

Chart 3: % of Supramax US-Gulf to Far-East Sailing Via Suez
% of total, monthly



Whilst this does imply average distances will go up, it doesn't account for potential second order effects. Perhaps Asian grain buyers will switch to buying grain from ECSA and NoPac, leaving USG to supply Atlantic/Med buyers, this could reduce average sailing distances.

This disruption to the usual rhythm of vessel flows could create positional imbalances, as the market adapts to a rerouting of some cargoes. In 2022, 50% of Panamax loadings in the Black Sea ballasted through the Suez Canal, and over a third of Panamax USG loadings ballasted through the Panama Canal. If the market doesn't quickly adapt, it's likely there will be some positional squeezes.

The situation in the Panama Canal is expected to last for a few months at best, and we think it's likely that it will lead to lower efficiencies across the fleet.

Geopolitical Considerations

Looking forward, how disruption in the Red Sea, and by extension the Suez Canal, will develop depends ultimately on the Israel-Hamas conflict and wider geopolitical manoeuvring. Leaders in Houthi-held Yemen have expressed their intention to attack commercial shipping with links to Israel (either Israeli-owned/operated or vessels heading to Israeli ports) until appropriate aid is delivered to Gaza, though in reality attacks have been indiscriminate, impacting vessels of several owner nationalities.

The Houthi's Iranian-backed capabilities, including an arsenal of anti-ship ballistic missiles and drones (with experience hardened by an eight-year conflict with Saudi Arabia and the UAE), require a show of force; late on Monday US Defence Secretary Lloyd Austin announced Operation Prosperity Guardian, an international task force building on existing maritime security structures in the region, following several global shipping companies and charterers announcing a pause on voyages from the Red Sea.

It is unclear when the task force will become fully operational, and how it intends to operate. While any strategy is likely to increase security in the region significantly, shippers may remain hesitant until there is a clear subsidence in attacks.

In the coming weeks increasing global diplomatic pressure for a ceasefire in Gaza may give Houthi-leaders a 'way out' before Operation Prosperity Guardian is fully deployed. Until then, the threat to international trade remains in place, with the economic impacts set to become clear as they reverberate across the shipping markets.

The Bottom Line

The restrictions in the Panama Canal are here to stay for many months, and this will likely increase average voyage distances, thereby tightening the market. An extended closure of the Red Sea is currently an unlikely outcome, however if that did materialise then the impacts on dry bulk shipping would be enormous, with tonne-mile demand likely rising around 8% immediately. Yet it's hard to foresee all the second order effects, which would be key to a comprehensive assessment.

We expect short term disruption as vessels are rerouted and sailing distances increase, which could keep the market supported during the coming weeks when earnings typically slide. However, without a further escalation in the Red Sea, it's unlikely there will be much additional tightening in the market.

Given the Panama restrictions are likely to stay, the Supramax segment is most exposed as 8% of tonne-mile demand goes through the Panama Canal.

ภาคผนวก 2 : ข่าวต่าง ๆ

ข่าวการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ความพร้อมใช้งานของพื้นที่ในตู้ต่อเรือมีจำกัดมากขึ้น (ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าในปัจจุบันอยู่ที่ 3.6 ปี) และแรงกดดันด้านเงินเพื่อโดยทั่วไปสำหรับผู้ต่อเรือ รวมถึงค่าแรง ได้สนับสนุนแนวโน้มที่สูงขึ้นในการกำหนดราคาต่อเรือใหม่ สภาพแวดล้อมการหารายได้ของเรือในปัจจุบันเข้ามามีบทบาทพร้อมด้วย ราคาเรือต่อใหม่ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปีนี้ รายได้โดยรวมกลับลดลง เรือต่อใหม่ขนาดเคปไซส์มีราคาเท่ากับ 24 ปีของรายได้ในปัจจุบัน (6mma) หลังราคา OPEX ทั่วไปเทียบกับ 12 ปีโดยเฉลี่ยย้อนกลับไปในปี 2564 สำหรับเจ้าของเรือที่กำลังไตร่ตรองการตัดสินใจลงทุนต่อเรือใหม่ รวมถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเทคโนโลยีและจังหวะเวลา พื้นที่ตู้ต่อเรือและการปล่อยเงินกู้ สภาพแวดล้อมของราคาเรือต่อใหม่ในปัจจุบันเป็นอีกหนึ่งความซับซ้อนที่ต้องพิจารณา (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 3 พฤศจิกายน 2566)

จีนจองการซื้อถั่วเหลืองของสหรัฐฯ ในปริมาณมากที่สุดภายในวันเดียวในรอบอย่างน้อยสามเดือนเมื่อวันอังคาร หรือคิดเป็นการขนส่งประมาณ 10 ครั้งไปยังผู้ค้าทั้งหมดที่ปริมาณ 600,000 ตัน ผู้ค้ากล่าวซึ่งทำให้เกิดความหวังสำหรับการส่งออกสินค้าปศุสัตว์ที่มีมูลค่ามากที่สุดของสหรัฐฯ หลังจากที่ยอดขายในต่างประเทศของการเก็บเกี่ยวในปี 2566 ลดลงกว่าปกติมาก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 พฤศจิกายน 2566)

คลองปานามาที่มีน้ำไม่เพียงพอ การขาดฝนอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้ระดับน้ำของทะเลสาบ Gatun ซึ่งเป็นแหล่งน้ำสำหรับเส้นทางเดินเรือที่พลุกพล่านที่สุดแห่งหนึ่งในโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง ขณะนี้หลอกลือคดแดงอุดตัน และเรือบรรทุกทุกก๊าซขนาดยักษ์ 2 ลำถึงกับหันหัวเรือกลับในระยะห่างจากทางเข้าคลองเพียงไม่กี่ไมล์และแล่นออกไป ไควต้าใหม่เกี่ยวกับจำนวนเรือที่สามารถเข้าช่องทางดังกล่าวคุกคามการค้าพลังงาน สินค้าอุปโภคบริโภค และอาหาร โดยในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมาเป็นช่วงที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากร้อยละ 99 ของประชากรโลกได้ประสบกับอากาศอบอุ่นที่สูงกว่าค่าเฉลี่ย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 พฤศจิกายน 2566)

แม้จะมีความอ่อนแอในเศรษฐกิจโลก แต่การค้าทางทะเลกลับเพิ่มขึ้นในปี 2566 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าแร่เหล็กและถ่านหินซึ่งขณะนี้อยู่ในแนวทางที่จะเพิ่มการเติบโตทั่วโลกอีก 136 ล้านตันหรือร้อยละ 45 ของการขยายตัวทั้งหมด สิ่งนี้ค่อนข้างน่าประหลาดใจเมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มการเติบโตในระดับ “ปานกลาง” เมื่อเร็ว ๆ นี้ การเติบโตของการค้าแร่เหล็กและถ่านหินรวมกันเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปีในปี 2543 ถึงปี 2557 แต่เพียงเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1 ต่อปีในปี 2558 ถึงปี 2565 (แม้ว่าจะมีความผันผวนอย่างเห็นได้ชัด) ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงไปสู่การเติบโตที่ใช้ทรัพยากรน้อยลงในประเทศจีนและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านพลังงาน แน่ใจว่ายังมีปัจจัยที่ช่วยผลักดันการเติบโตของปริมาณการค้าที่สำคัญในภาคส่วนที่อื่น โดยได้รับการสนับสนุนจากธัญพืชและสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยซึ่งเพิ่มขึ้น 59 ล้านตันเช่นกัน ปัจจัยหลายประการได้กระตุ้นให้การค้าแร่เหล็กฟื้นตัวในปี 2566 ซึ่งส่วนหนึ่งสะท้อนถึง “การฟื้นตัว” จากการลดลงร้อยละ 3 (รุนแรงที่สุดในรอบ 20 ปี) ในปี 2565 การนำเข้าของจีนมีแนวโน้มเติบโตร้อยละ 5 ในปีนี้ เนื่องจากผลผลิตเหล็กแข็งแกร่ง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากปีก่อนหน้าในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน) แม้ว่าอุปทานการก่อสร้างจากภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงอ่อนแอ โดยโรงงานต่าง ๆ ยังคงรักษาผลผลิตไว้ได้ท่ามกลางความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลและด้วยอุปทานที่ได้รับการสนับสนุนจากภาคส่วนอื่น ๆ เช่น การผลิตรถยนต์ การปรับปรุงอุปทานสินแร่เหล็ก รวมถึงการลดการหยุดชะงักของสภาพ

อากาศในบราซิล และการพัฒนาเหมืองในออสเตรเลียที่ช่วยหนุนเช่นกัน โดยรวมแล้ว การค้าแร่เหล็กในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนมีเติบโต 57 ล้านตัน หรือร้อยละ 4 สูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 1,530 ล้านตันในปี 2566 ขณะเดียวกันการค้าถ่านหินกำลังเติบโตอย่างน่าประทับใจยิ่งขึ้นและจีนเป็นปัจจัยสำคัญ การนำเข้าของจีนกำลังเติบโตมากกว่า 100 ล้านตัน เนื่องจากการมุ่งเน้นด้านความมั่นคงด้านพลังงานและการหยุดชะงักของการทำเหมืองในประเทศได้เพิ่มอุปสงค์ ควบคู่ไปกับการหยุดชะงักของอุปทานที่ผ่อนคลายลง (ผลกระทบจากความขัดแย้งในยูเครน การห้ามส่งออกของอินโดนีเซีย และสภาพอากาศในออสเตรเลียส่งผลให้ราคาสูงขึ้น และปริมาณการซื้ออย่างจำกัดในปีที่แล้ว) การนำเข้าในบางภูมิภาค (เช่น ยุโรป OECD เอเชีย) จะลดลง แต่คาดว่าเติบโตของการค้าถ่านหินทั่วโลกที่ 79 ล้านตันหรือร้อยละ 6 ในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นเป็น 1,310 ล้านตัน ซึ่งสูงกว่าสถิติก่อนเกิดโควิดในปี 2562 เพียงเล็กน้อย การเปลี่ยนแปลงไปสู่รูปแบบการสำรวจระยะยาวคิดเป็นร้อยละ 27 ของการเติบโตในแง่ต้น-ไม่ล้นของการค้าแร่เหล็กและถ่านหินทั่วโลก ปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านพลังงานและเศรษฐกิจที่กำลังเติบโตของจีนน่าจะหมายความว่าสินค้าโภคภัณฑ์ต่าง ๆ จะเติบโตขึ้นในปีต่อ ๆ ไป (ก๊าซ สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย สินค้าตู้คอนเทนเนอร์?) ในขณะนี้ สินค้ากลุ่มใหญ่ที่สุดของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลับมาเติบโตอีกครั้ง (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566)

ขณะนี้เรือมากกว่า 5,250 ลำที่ได้รับการสั่งซื้อใหม่ซึ่งคิดเป็นมูลค่ารวมมากกว่า 350,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยร้อยละ 94 ของยอดสั่งซื้อเรือทั่วโลกส่วนใหญ่เป็นตู้ต่อเรือในจีน (ร้อยละ 52) เกาหลี (ร้อยละ 30) และญี่ปุ่น (ร้อยละ 12)! จีนมีส่วนแบ่งการตลาดเติบโตมากที่สุดและกำลังต่อเรือซึ่งมีมูลค่าสูง เรือใหม่ถูกสั่งซื้อโดยเจ้าของเรือชาวจีน (ร้อยละ 24) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 11) เกาหลี (ร้อยละ 10) สิงคโปร์ (ร้อยละ 6) ฝรั่งเศส (ร้อยละ 5) เกาหลี (ร้อยละ 5) สวิตเซอร์แลนด์ (ร้อยละ 5) สหราชอาณาจักร (ร้อยละ 3) นอร์เวย์ (ร้อยละ 3) และเดนมาร์ก (ร้อยละ 3) เกือบร้อยละ 40 ของยอดสั่งซื้อเรือใหม่ทั่วโลกเป็นเรือเครื่องยนต์หลักที่ใช้เชื้อเพลิงคู่ คำสั่งซื้อของจีนและเกาหลีนำโดยเครื่องยนต์แอมโมเนีย คาร์บอนไดออกไซด์เหลว (LCO2) และเครื่องยนต์เชื้อเพลิงคู่ โดยมีญี่ปุ่นเป็นผู้นำโดยเครื่องยนต์ใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (ข้อมูลจาก Compass Maritime วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566)

ปัจจุบันสหภาพยุโรป (27 ประเทศ) เป็นผู้นำนำเข้าแร่เหล็กรายใหญ่อันดับสามของโลก รองจากจีนและญี่ปุ่น อุตสาหกรรมเหล็กของสหภาพยุโรปถูกคบงโดยจีนและส่วนอื่น ๆ ของเอเชียมาช้านาน และปัจจุบันสหภาพยุโรปมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 7 ของการผลิตเหล็กดิบทั่วโลก และร้อยละ 5 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั่วโลก ในช่วงปี 2565 สหภาพยุโรปนำเข้าแร่เหล็ก 78.9 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 85.8 ล้านตันที่นำเข้าในปี 2564 ซึ่งสูงกว่าการนำเข้าแร่เหล็กระดับต่ำที่ได้รับผลกระทบจากการปิดเมืองอย่างมาก โดยนำเข้า 69.4 ล้านตันในปี 2563 แต่ต่ำกว่า 87.7 ล้านตันซึ่งนำเข้าในปี 2562 หรือ 98.2 ล้านตันในปี 2561 ในเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคมปี 2566 การนำเข้าไปยังสหภาพยุโรปลดลงอีกครั้งที่ร้อยละ 11.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 60.3 ล้านตันจาก 67.9 ล้านตันในช่วงเดียวกันของปี 2565 ประมาณร้อยละ 50 ของการนำเข้าไปยังสหภาพยุโรปในเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคมของปี 2566 ขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์ประมาณร้อยละ 33 ขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์หรือโพสปานามาแมกซ์ และร้อยละ 10 ขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 19 พฤศจิกายน 2566)

ไบเร็กเก็บเงินสำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่เรือแล่นไปยังท่าเรือของสหภาพยุโรปในปี 2567 อยู่ที่ 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดเก็บภาษีที่จะเพิ่มขึ้นในขณะที่ทวีปดังกล่าวเพิ่มความพยายามที่จะต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 พฤศจิกายน 2566)

ข้าวบาร์เลย์ออสเตรเลียกำลังสร้างผลตอบแทนมหาศาลให้กับตลาดจีน หลังจากที่ปักกิ่งยกเลิกมาตรการลงโทษที่ระงับการค้าเป็นเวลาสามปี จีนนำเข้าข้าวบาร์เลย์จากออสเตรเลียเกือบ 314,000 ตันเมื่อเดือนที่แล้ว ถือเป็นครั้งแรกจากออสเตรเลีย นับตั้งแต่ปลายปี 2563 และมากที่สุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคมของปีนั้น ตามข้อมูลของศุลกากร การนำเข้าข้าวบาร์เลย์ของจีนจากรัสเซียและคาซัคสถานก็เพิ่มขึ้นเช่นกันท่ามกลางความพยายามในการกระจายคู่ค้า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

ปัจจุบัน อุตสาหกรรมทั่วโลกโดยรวม “มีปริมาณคำสั่งต่อเรือล่วงหน้า” อยู่ที่ 3.7 ปี โดยระดับล่าสุดถือเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่เดือนสิงหาคมของปี 2552 ตามมาด้วยยอดสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ในปี 2549 ถึงปี 2551 (ในปี 2551 มีปริมาณคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าสูงสุดที่ 5.6 ปี) และอยู่เหนือจุดสูงสุดในช่วงกลางปี 2557 ที่ 3.5 ปี ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ที่แท้จริงมีความแตกต่างกันอย่างมาก ปัจจุบันคำสั่งต่อเรือใหม่คิดเป็นปริมาณทั้งสิ้น 259 ล้านเดเวทตัน ซึ่งน้อยกว่ายอดคำสั่งซื้อที่เฟื่องฟูเป็นประวัติการณ์ในเดือนสิงหาคมของปี 2552 ถึงร้อยละ 54 เนื่องจากส่วนแบ่งของกำลังการผลิตบนน้ำ ความแตกต่างจึงยิ่งมากขึ้นไปอีก โดยขณะนี้ปริมาณในแง่เดเวทตันเพียงร้อยละ 11 เทียบกับร้อยละ 45 ในตอนนั้น เห็นได้ชัดว่าปริมาณคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าที่เทียบเท่ากันนั้นเกิดจากการที่ปริมาณผลิตและความจุของอุตสาหกรรมลดลง เราประมาณการกำลังการผลิตต่อเรือทั่วโลกในปัจจุบันคือประมาณร้อยละ 35 ลดลงจากจุดสูงสุดในปี 2553/ปี 2554 ปัจจุบันมีเรือที่เปิดดำเนินการจำนวน 148 ลำซึ่งต่อเรือขนาดมากกว่า 20,000 เดเวทตันเทียบกับ 316 ลำเมื่อต้นปี 2552 แม้ว่ายอดคำสั่งต่อเรือในปัจจุบันจะยังคงมีมูลค่าน้อยกว่าในเดือนสิงหาคมของปี 2552 แต่มูลค่าเฉลี่ยของเรือตามคำสั่งซื้อนั้นสูงกว่าอยู่ที่ 84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เทียบกับ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากการผสมผสานผลิตภัณฑ์ “มูลค่าที่สูงขึ้น” และ “การเพิ่มขนาด” (เน้นหนักไปที่น้ำหนักของเรือที่มากขึ้น) และเทคโนโลยีเรือขั้นสูงมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันหลังจากการควบรวมกิจการที่มีชื่อเสียงในช่วงปี 2553 มูลค่าคำสั่งต่อเรือใหม่โดยเฉลี่ย (พื้นฐานคือเรือขนาดมากกว่า 20,000 เดเวทตัน) อยู่ที่ 1,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐเทียบกับ 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกเหนือจากสถิติแล้วความแตกต่างยังมีผลกระทบอีกด้วย ตัวอย่างเช่น ความจุของอุตสาหกรรมโดยรวมที่มากขึ้นรวมกับคำสั่งต่อเรือล่วงหน้าที่อยู่ในปริมาณที่แข็งแกร่ง จะช่วยสนับสนุนราคาต่อเรือใหม่ให้สูงขึ้น ในขณะที่ส่วนผสมผลิตภัณฑ์ในปัจจุบัน (และกำลังการผลิตที่ลดลง) กำลังรักษาการเติบโตของอุปทานในเรือบรรทุกน้ำมันและเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าอาจย้อนกลับไปที่ระดับในปี 2552 แต่ความแตกต่างที่ซ่อนอยู่ในภาพรวมได้มีส่วนในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงของตลาดเช่นกัน (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

การวิเคราะห์การติดตามเรือจาก AXS ของเราระบุว่า มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวนทั้งสิ้น 4,700 ลำ แล่นผ่านคลองสุเอซในปี 2566 โดยบรรทุกสินค้า 325 ล้านตัน และคิดเป็นประมาณร้อยละ 7 ของปริมาณการค้าขายสินค้าแห่งเทกองทั่วโลก การขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คิดเป็นร้อยละ 40 ของการขนส่งเหล่านี้ การขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์คิดเป็นร้อยละ 30 การขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์คิดเป็นร้อยละ 17 และการขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์คิดเป็นร้อยละ 13 รัศมีขีประมาณ 9.4 ล้านตันขนส่งผ่านคลองสุเอซในเดือนพฤศจิกายน ปริมาณการขนส่งในเดือนพฤศจิกายนที่มากที่สุด (3.5 ล้านตัน) เป็นการขนส่งจากสหรัฐฯ ไปยังจีน เนื่องจากเรือต่าง ๆ หลีกเลียงเส้นทางปกติผ่านคลองปานามา ด้วยการส่งออกธัญพืชของสหรัฐฯ ที่ยังคงดำเนินต่อไป การค้าระหว่างอ่าวสหรัฐฯ กับตะวันออกไกลจึงต้องเผชิญกับการหยุดชะงักของทั้งคลองสุเอซและคลองปานามา การเดินทางจากรัฐนิวออร์ลีอันส์ไปยังมณฑลเทียนจินอ้อมแหลมกู๊ดโฮปจะใช้

ระยะเวลาที่นานกว่าเส้นทางปกติผ่านคลองปานามาประมาณร้อยละ 50 และนานกว่าการเดินทางผ่านคลองสุเอซประมาณร้อยละ 8 (ข้อมูลจาก Braemar วันที่ 18 ธันวาคม 2566)

ข่าวการขนส่งสินค้าทางทะเลอื่น ๆ

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดแสนดีไซส์มีผลการดำเนินงานที่ดีเป็นพิเศษในปี 2564/ปี 2565 คือปริมาณการขนส่งประมาณ 100 ล้านตัน (ประเมินโดยนายหน้า แต่ไม่มีใครรู้แน่ชัดว่าปริมาณเท่าใด) จากเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ถูกย้ายไปขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์เรียกเก็บอัตราค่าระวางที่สูงเกินไปในช่วงสองปีที่ผ่านมา เมื่อสิ่งที่ตรงกันข้ามเกิดขึ้นและอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ลดลงจากระดับสูงสุดและอยู่ที่หรือต่ำกว่าระดับปี 2562 สินค้าปริมาณ 100 ล้านตันนี้น่าจะกลับไปอยู่ในผู้คอนเทนเนอร์อีกครั้ง หากผู้อ่านไม่ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ ท่านจะไม่ทราบว่าจะมีการไหลเข้าหรือไหลออกของสินค้าจากผู้คอนเทนเนอร์ไปยังเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองหรือไม่และในทางกลับกัน เมื่อเรือบรรทุกน้ำมัน/เรือขนส่งรถยนต์/เรือขนส่งแก๊สและภาคการขนส่งอื่น ๆ กำลังไปได้สวย พวกเขาจะสั่งซื้อต่อใหม่มากขึ้น ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองไม่สามารถสั่งซื้อเรือใหม่จากอุตสาหกรรมเรือในระยะเวลาอันใกล้ ด้วยราคาต่อเรือใหม่ที่ยังคงทรงตัวมาก แน่ใจว่าสิ่งนี้มีความสำคัญมากในการตัดสินใจว่าเมื่อใดควรสั่งซื้อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หรืออีกทางเลือกคือการซื้อเรือมือสอง

ดัชนีมาตรฐานการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ WCI ซึ่งติดตามต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตบนเส้นทางการค้าหลักระหว่างตะวันออก-ตะวันตก ลดลงร้อยละ 2.3 จากสัปดาห์ก่อนหน้าเหลือเพียง 1,469 เหรียญสหรัฐ ในสัปดาห์นี้ หลังจากผ่านไปสองสัปดาห์ของการพัฒนาเชิงบวกสำหรับดัชนี ขณะนี้ดัชนีได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 จากเดือนก่อนหน้า แต่ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 43.3 ข้อมูลสำหรับการอ้างอิง ดัชนีเฉลี่ยอยู่ที่ 1,397 เหรียญสหรัฐในช่วงปี 2558 ถึงปี 2562 และแตะระดับสูงสุดตลอดกาลที่ 10,377 เหรียญสหรัฐฯ ในเดือนกันยายน 2564 เส้นทางการค้าจากเซี่ยงไฮ้ไปยังรอตเตอร์ดัมลดลงร้อยละ 3.5 จากสัปดาห์ก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 จากเดือนก่อนหน้าแต่ต่ำกว่าปีก่อนหน้าร้อยละ 54.3) เป็น 1,227 เหรียญสหรัฐ เรายืนยันว่าการลดลงนี้สะท้อนถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องของอัตราค่าระวางในเส้นทางการค้าส่วนใหญ่ โดยเน้นเป็นพิเศษในช่องทางการค้าในมหาสมุทรแปซิฟิก เราคาดว่าแนวโน้มขาลงนี้จะยังคงดำเนินต่อไปจนถึงปี 2566 คาดว่าจะมีการลดลงอีกเนื่องจากปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ที่สูง (ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนประมาณร้อยละ 27 ของกองเรือในปัจจุบันและมีคำสั่งต่อเรือใหม่ร้อยละ 36 สำหรับเรือที่มีขนาดเกิน 8,000 TEU) ตรงตามความคาดหวังของเราในเรื่องการเติบโตของอุปสงค์ที่จำกัด ดัชนีประกอบด้วยดัชนีเฉพาะเส้นทาง 8 ดัชนีซึ่งมีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่

- เส้นทางเซี่ยงไฮ้ถึงลอนดอนเฉลี่ยอยู่ที่ 2,208 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 3.5 จากสัปดาห์ก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 จากเดือนก่อนหน้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 จากปีก่อนหน้า)
- เส้นทางเซี่ยงไฮ้ถึงเจนัวอยู่ที่ 1,449 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 1.4 จากสัปดาห์ก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8% จากเดือนก่อนหน้า ลดลงร้อยละ 57.4 จากปีก่อนหน้า)
- เส้นทางเซี่ยงไฮ้ไปนิวยอร์กอยู่ที่ 2,621 เหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 1.5 จากสัปดาห์ก่อนหน้า (ลดลงร้อยละ 0.3 จากเดือนก่อนหน้า ลดลงร้อยละ 48.0 จากปีก่อนหน้า)

(ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 16 พฤศจิกายน 2566)

แนวโน้มที่หลากหลายในตลาดการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ด้วยอัตรา SCFI เส้นทางการขนส่งจากเซี่ยงไฮ้ไปยังตอนเหนือของยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากสัปดาห์ก่อนหน้าเป็น 779 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ในขณะที่อัตราบนเส้นทาง SCFI เส้นทางการขนส่งจากเซี่ยงไฮ้ไปยังตะวันออกของอเมริกาตกลงร้อยละ 4 จากสัปดาห์ก่อนหน้าเป็น 1,627 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ดัชนีอัตราค่าระวางสเปด SCFI สำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ตกลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับสัปดาห์ก่อนหน้าเหลือ 993 จุด ซึ่งขณะนี้ต่ำกว่าระดับเริ่มต้นปี 2563 อยู่ร้อยละ 3 (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

ความล่าช้าที่คลองปานามาเกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัดจนกับกลุ่มเรือบรรทุกทุกก๊าซขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น อัตราค่าระวางแบบสเปดของเรือบรรทุกทุกก๊าซขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 140,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าระดับปกติประมาณ 100,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน มีรายงานว่าการเดินทางเรือบรรทุกทุกก๊าซขนาดใหญ่ส่วนใหญ่เดินทางจากสหรัฐอเมริกาไปจีนกำลังหลีกเลี่ยงการสัญจรผ่านคลองปานามาและแล่นผ่านคลองสุเอซหรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮป การเดินทางไปกลับเหล่านี้ใช้เวลาประมาณ 81 ถึง 88 วัน เทียบกับระยะเวลาประมาณ 58 วันผ่านคลองปานามา (ข้อมูลจาก Compass Maritime วันที่ 27 พฤศจิกายน 2566)

เมื่อพิจารณาถึงความไม่สมดุลในอุปสงค์และอุปทานที่สะสม ตลาดเรือขนส่งรถยนต์ยังคงดึงตัวเป็นพิเศษเมื่อใกล้ถึงสิ้นปี 2566 จากการคาดการณ์ของเรา อัตราค่าเช่าเหมาลำระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนส่งรถยนต์ขนาด 6,500 ceu อยู่ที่ 115,000 เหรียญสหรัฐต่อวันภายในเดือนพฤศจิกายน เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 จากระดับที่บันทึกไว้ในปีที่แล้ว ด้วยตลาดที่แข็งแกร่ง อุปทานเรือที่ดึงตัวและความต้องการในการต่ออายุของเรืออันเนื่องมาจากแรงกดดันด้านสิ่งแวดล้อม การสั่งซื้อต่อเรือใหม่ในภาคส่วนนี้ยังคงดำเนินต่อไปอย่างรวดเร็วในปี 2566 ข้อมูลล่าสุดแสดงให้เห็นว่าขณะนี้เรือ 80 ลำจำนวน 677,000 ceu ได้รับการยืนยันคำสั่งต่อเรือในปี 2566 ซึ่งถือเป็นสถิติรายปีครั้งใหม่ เพิ่มยอดสั่งซื้อเป็นประมาณร้อยละ 37 ของความจุของเรือ ถือเป็นปีที่น่าทึ่งอีกปีหนึ่งสำหรับภาคธุรกิจเรือขนส่งรถยนต์ และแนวโน้มระยะสั้นยังคงแข็งแกร่ง โดยมีโมเมนตัมเชิงบวกที่คาดว่าจะดำเนินต่อไปในปี 2567 อย่างไรก็ตาม อนาคตข้างหน้ายังมีความไม่แน่นอนมากขึ้น การเติบโตของกองเรือคาดว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8 ต่อปี ในปี 2567 ถึงปี 2568 ขณะที่ยังไม่ชัดเจนว่าการเติบโตของการค้ารถยนต์อาจ “ลดลง” มากน้อยเพียงใดเมื่ออุปสงค์ที่ถูกควบคุมผ่านพ้นไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อได้รับแรงกดดันจากผู้บริโภคและความเสี่ยงด้านลบ (กรณีพื้นฐาน ของเราคือการเติบโตร้อยละ 5 ในปี 2567 และร้อยละ 3 ในปี 2568) “การทำให้เป็นมาตรฐาน” ในสภาวะตลาดดูเหมือนจะเป็นเรื่องปกติในที่สุด แต่เมื่อพิจารณาถึงความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานในวงกว้างในปัจจุบัน การดำเนินการนี้อาจต้องใช้เวลา (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 1 ธันวาคม 2566)

เจ้าหน้าที่บุคลากรของจिनรายงานว่ามียานพาหนะจำนวน 522,000 คันที่ส่งออกจากประเทศในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นรายวัน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากเดือนก่อนหน้าและเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 จากปีก่อนหน้า ส่งผลให้การส่งออกเดือนพฤศจิกายนอยู่ที่ประมาณ 6.4 เท่าของค่าเฉลี่ยในปี 2562 โดยร้อยละ 37 (196,000 คัน) ถูกส่งไปยังยุโรป ซึ่งลดลงร้อยละ 12 จากเดือนก่อนหน้า (เทียบปริมาณการขนส่งต่อวัน) และสูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 54 จำนวนที่ส่งออกทั้งหมดร้อยละ 25 เป็นรถยนต์โดยสารไฟฟ้า ซึ่งเปรียบเทียบกับร้อยละ 26 ในปี 2565 ร้อยละ 22 ในปี 2564 และร้อยละ 17 ในปี 2563 ยอดการส่งออกรถยนต์โดยสารไฟฟ้าเดือนพฤศจิกายนลดลงร้อยละ 23 จากเดือนก่อนหน้าโดยเทียบปริมาณการขนส่งต่อวัน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า ในขณะที่รถยนต์โดยสารเครื่องยนต์สันดาปภายในเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ถึง 275,000 คัน ซึ่งสูง

กว่าปริมาณการขนส่งของปีที่แล้วถึงร้อยละ 65 นอกจากนี้ จีนส่งออกบรรทุก 49,000 คันในเดือนพฤศจิกายน เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 จากเดือนก่อนหน้า ร้อยละ 30 ของการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าของจีนในเดือนพฤศจิกายนถูกส่งออกไปยังยุโรป ในขณะที่ร้อยละ 31 ถูกส่งไปยังส่วนอื่นของเอเชีย และร้อยละ 15 ถูกส่งไปที่โอเชียเนีย ส่วนแบ่งการส่งออกรถยนต์โดยสารไฟฟ้าของจีนไปยังยุโรปเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 44 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน เทียบกับประมาณร้อยละ 3 ในปี 2562 การส่งออกรถยนต์โดยสารไฟฟ้าของจีนไปยังยุโรปลดลงร้อยละ 51 จากเดือนก่อนหน้าหากเทียบปริมาณการขนส่งต่อวัน และลดลงร้อยละ 44 จากปีก่อนหน้า โดยปริมาณการส่งออกส่วนใหญ่มุ่งหน้าสู่เบลเยียม (ร้อยละ 27) สหราชอาณาจักร (ร้อยละ 20) เนเธอร์แลนด์ (ร้อยละ 13) และตุรกี (ร้อยละ 12) (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 20 ธันวาคม 2566)

อัตราค่าระวางการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับเส้นทางเอเชียไปยังยุโรปเหนือเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าในช่วงครึ่งหลังของเดือนธันวาคม ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือบรรทุกน้ำมันสำหรับการเดินทางในทะเลแดงนั้น “ร้อนแรง” การหยุดชะงักดังกล่าวอาจส่งผลให้ปริมาณการปลดระวางเรือลดลงด้วยซ้ำ (ข้อมูลจาก Lloyd’s List วันที่ 2 มกราคม 2567)

จนถึงตอนนี้ผลกระทบต่อตลาดการขนส่ง (จากการโจมตีในทะเลแดง) มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมากที่สุดภูมิภาคเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ อัตราค่าระวางแบบสปอตในเส้นทางขนส่งจากเอเชียใต้ไปยังยุโรปเหนืออยู่ที่ 2,694 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ณ สิ้นเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นสามเท่าจากต้นเดือนธันวาคม ขณะที่อัตราค่าระวางการขนส่งในเส้นทางเอเชียใต้ไปยังชายฝั่งตะวันออกและชายฝั่งตะวันตกของอเมริกาเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 50 อัตราค่าบริการในเส้นทางขนส่งจากเอเชียใต้ไปยังยุโรปเหนือยังคงลดลงประมาณร้อยละ 65% จากจุดสูงสุดที่เห็นในตอนต้นปี 2565 ที่ 7,800 เหรียญสหรัฐต่อ TEU แต่ขณะนี้ยืนอยู่ที่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ นอกเหนือจากระดับอัตราค่าระวางที่สูงขึ้นเป็นพิเศษในช่วงการหยุดชะงักอันเนื่องมาจาก Covid-19 สัญญาซื้อขายล่วงหน้าสำหรับการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์บนเส้นทางเดียวกันก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยแตะ 2,300 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ภายในวันที่ 3 มกราคม สำหรับดัชนี SCFIS เดือนเมษายน 2567 ประมาณ 2.5 เท่าของระดับในต้นเดือนธันวาคม ในขณะที่สัญญาเดือนธันวาคม 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 75 โดยมีการส่งต่อเส้นโค้งเคลื่อนตัวถอยหลังมาตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม ผลกระทบต่อตลาดในภาคส่วนตลาดการขนส่งอื่นๆ มีความชัดเจนน้อยลงแม้ว่าจะมีผลกระทบในระดับท้องถิ่นอยู่บ้าง (เช่น อัตราค่าระวางเรือบรรทุกน้ำมันขนาดอัลฟราแมกส์ข้ามทะเลเมดิเตอร์เรเนียนที่สูงขึ้น) (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 3 มกราคม 2567)

ตลาดส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าของจีนสูงถึง 4.91 ล้านคันในปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จีนคาดว่าจะเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดในโลกในปี 2566 ญี่ปุ่นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าชั้นนำคาดการณ์การส่งออกรถยนต์ไฟฟ้า 4.3 ล้านคันในปี 2566 (ข้อมูลจาก Seatrade วันที่ 18 มกราคม 2567)

การส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของในปี 2567 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 28.47 ล้านเดเวทตัน อ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือหลังจากค้ำเนินถึงอัตราการส่งมอบล่าช้า ในช่วงปี 2566 การส่งมอบเรือใหม่มีจำนวนทั้งสิ้น 31.29 ล้านเดเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้าจาก 29.09 ล้านเดเวทตันในช่วงปี 2565 การปลดระวางเรือในปี 2567 จะกลับมามีปริมาณรวมเป็น 7.75 ล้านเดเวทตัน โดยพิจารณาจากอายุของกองเรือและแนวโน้มล่าสุด ในปี 2566 การปลดระวางเรือมีปริมาณทั้งสิ้น 5.89 ล้านเดเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 86.8 จากปีก่อนหน้าจากปริมาณ 3.15 ล้านเดเวทตันในปี 2565 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั้งหมดที่มีขนาดระวางมากกว่า 20,000 เดเวทตันจะยังคงอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 และต่อจากนั้นที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 ในปี 2568 อ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่ อัตราการส่งมอบล่าช้าที่

คาดการณ์ไว้และการปลดระวางเรือ กองเรือขยขายตัวสุทธิร้อยละ 2.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2566 กิจกรรมการทำสัญญาชะลอตัวลงในปี 2566 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายเรือขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ 7.8 ในปริมาณเดทเวทตัน ปริมาณการค้าเป็นบวกในปี 2566 ปริมาณแร่เหล็กทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,628.4 ล้านตัน ปริมาณแร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 จากปีก่อนหน้า และจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 จากปีก่อนหน้า ปริมาณถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 จากปีก่อนหน้าเป็น 1,341.2 ล้านตัน ปริมาณแร่เหล็กจากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.5 จากปีก่อนหน้า และจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 22 มกราคม 2567)

ข่าวด้านกฎเกณฑ์

ประเทศที่อ่อนแอหรือไม่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์จากรถยนต์อาจกลายเป็นแหล่งทิ้งขยะสำหรับรถยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษ ตามรายงานของ Carbon Tracker ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในลอนดอน โดยพบว่าประเทศต่าง ๆ ซึ่งชะลอการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ มักจะจบลงด้วยการมีรถยนต์ใช้น้ำมันเหลือเฟือ หากพวกเขาไม่สามารถเร่งการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ระบบไฟฟ้าได้ ประเทศเหล่านี้ได้แก่ ออสเตรเลีย อินเดีย ไทย ตุรกี อินโดนีเซีย มาเลเซีย รัสเซีย และแอฟริกาใต้ ทั้งนี้มีหลายประเทศซึ่งยังคงไม่สามารถนำเข้ารถยนต์ระบบไฟฟ้ามือสองจากสถานที่ซึ่งการผลักดันให้รีไซเคิลวัสดุเพื่อการผลิตแบตเตอรี่กำลังได้รับแรงผลักดัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566)

ผลกระทบของการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องจักรจับเขม่าควันลงสู่มหาสมุทรเป็นประเด็นถกเถียงกันมากมาย การศึกษาที่ดีพิมพ์ในเดือนมิถุนายนจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยี Chalmers ในสวีเดน ได้มุ่งเน้นไปที่ท่าเรือ 4 แห่ง จากผลการคำนวณพบว่าการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องจักรจับเขม่าควันคิดเป็นมากกว่าร้อยละ 90 ของสารปนเปื้อนที่พบในตัวอย่างน้ำ “ผลลัพธ์แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนและไม่ต้องการคำอธิบายเพิ่มเติม กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นในการควบคุมการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องจักรจับเขม่าควันเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการลดการเสื่อมสภาพของสภาพแวดล้อมทางทะเล” Anna Lunde Hermansson นักศึกษาระดับปริญญาเอกจากภาควิชาทฤษฎีและวิทยาศาสตร์การเดินเรือที่ Chalmers กล่าว (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566)

ค่าใช้จ่ายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับเรืออยู่ที่ประมาณ 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐถึง 28,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐทุกปีจนถึงปี 2593 ตามข้อมูลของสมาคมจัดลำดับชั้นเรือ DNV ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอีก 28,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐถึง 90,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกสำหรับเชื้อเพลิงซึ่งมีคาร์บอนเป็นกลาง ตามการทบทวนการขนส่งทางทะเลประจำปีที่เคยเผยแพร่โดย UNCTAD (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566)

ข่าวเศรษฐกิจ

ความเข้มแข็งของเศรษฐกิจโลกในปี 2566 จะยังคงดำเนินต่อไปโดยนับว่าเป็นข่าวดี และข่าวที่น่าประหลาดใจ ณ เวลานี้เมื่อปีที่แล้วคนส่วนใหญ่คาดว่าเศรษฐกิจของอเมริกาจะเข้าสู่ภาวะถดถอยในตอนนี้ แต่ในทางตรงข้ามกลับเติบโตในอัตราก้าวกระโดดต่อปีที่ร้อยละ 4.9 ในไตรมาสสาม เศรษฐกิจโลกได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถฟื้นตัวได้อย่างน่าประหลาดใจเมื่อเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง นำเสียดายที่ปัญหารออยู่ข้างหน้า ขณะนี้ตลาดคาดว่าอัตรา

ดอกเบี้ยจะ “สูงขึ้นไปอีก” ซึ่งจะกดดันบริษัท คริวเรอเน และรัฐบาลที่เป็นหนี้ ยุคใหม่คุกคามนายธนาคารกลางที่ประหม่าต่อต้านนักการเมืองที่ใช้เงินอย่างประหยัดในการชดเชยเพื่อสิ่งที่สำคัญที่สุด โดยการรักษาอัตราเงินเฟ้อให้ลดลงหรือหลีกเลี่ยงความเข้มงวดอันเจ็บปวด (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 2 พฤศจิกายน 2566)

IMF ได้ปรับปรุงการคาดการณ์การเติบโตของ GDP ของจีนในปี 2566 เป็นร้อยละ 5.4 จากร้อยละ 5 โดยอ้างถึงการฟื้นตัวที่ “แข็งแกร่ง” หลังโควิด แต่กล่าวว่า IMF ยังคงคาดว่าเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลกจะชะลอตัวในปีหน้า การเติบโตของ GDP อาจชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 4.6 ในปี 2567 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 พฤศจิกายน 2566)

Jan Hatzius หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์เขียนในรายงานชื่อ Macro Outlook 2024 - The Hard Part Is Over ว่า “เศรษฐกิจโลกทำได้ดีกว่าความคาดหวังในแง่ดีของเราในปี 2566 การเติบโตของ GDP อยู่ในแนวทางที่จะเอาชนะการคาดการณ์ที่เป็นเอกฉันท์จากปีที่แล้วที่ 1 จุดทั่วโลกและ 2 จุดในสหรัฐอเมริกา ขณะที่อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานลดลงจากร้อยละ 6 ในปี 2565 เหลือร้อยละ 3 ตามลำดับในกลุ่มเศรษฐกิจที่ราคาพุ่งสูงขึ้นหลังโควิด เราคาดว่า การเติบโตทั่วโลกในปี 2567 จะมีอุปสรรคหลายประการ ซึ่งรวมถึงการเติบโตของรายได้ที่แท้จริงของคริวเรอเนที่แข็งแกร่ง การกดดันทางการเงินและการคลังที่น้อยลง การฟื้นตัวของกิจกรรมการผลิต และความเต็มใจที่เพิ่มขึ้นของธนาคารกลางในการลดหย่อนประกันหากการเติบโตช้าลง” (ข้อมูลจาก Goldman Sachs วันที่ 8 พฤศจิกายน 2566)

สภาแห่งรัฐของจีนได้สั่งให้รัฐบาลมณฑลกวางตุ้งช่วยเหลือบริษัท Country Garden โดย Ping An Insurance Group (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 พฤศจิกายน 2566)

เจอโรม พาวเวลล์กล่าวว่าธนาคารกลาง “จะไม่ลังเล” ที่จะกระชับนโยบายของตนหากจำเป็น “เราจะดำเนินการต่อไปอย่างระมัดระวัง ช่วยให้เราจัดการกับทั้งความเสี่ยงทั้งจากความเข้าใจความเคลื่อนไหวที่เกิดจากผลประกอบการที่ดีเพียงไม่กี่เดือน และนโยบายด้านความเสี่ยงที่เข้มงวด” เขากล่าวในการประชุม IMF ในกรุงวอชิงตัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566)

เงินกู้ยืมจากธนาคารที่ไม่ได้รับชำระคืนจากผู้มีผิดนัดชำระหนี้โดยเจตนาได้พุ่งถึงจุดสูงสุดในอินเดีย ทำให้เกิดคำถามเกี่ยวกับการแทรกแซงทางการเมือง การทุจริต และความจำเป็นเร่งด่วนในการให้ธนาคารและเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดชอบ ข้อมูลจากบริษัทข้อมูลเครดิต TransUnion CIBIL แสดงให้เห็นว่าค่าธรรมเนียมจากผู้ที่มีฐานะทางการเงินแต่ไม่ได้ชำระคืนเงินกู้ได้เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 1.2 หมื่นล้านรูปี (19,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) นับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 (ข้อมูลจาก Straits Times วันที่ 12 พฤศจิกายน 2566)

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์ประสบกับหายนะแห่งความล้มเหลวซึ่งปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจนในขณะที่มันเกิดขึ้นในปีที่ผ่านมา และเพิ่งได้รับข้อมูลใหม่จากการล้มละลายของโครงการ Ponzi ของ WeWork นี่เป็นข่าวร้ายสำหรับอุตสาหกรรมและข่าวร้ายสำหรับธนาคารขนาดเล็กที่เป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์ส่วนใหญ่ (ข้อมูลจาก Rubino Substack วันที่ 13 พฤศจิกายน 2566)

ในการประชุมประธานาธิบดีในซานฟรานซิสโก โจ ไบเดน และสี จิ้นผิง ตกลงที่จะกลับมาสื่อสารทางทหารในระดับสูงอีกครั้ง ซึ่งเป็นก้าวสำคัญสู่การรักษาความสัมพันธ์ทวิภาคีที่ตกลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 40 ปี ท่ามกลางความกังวลเกี่ยวกับกิจกรรมทางทหารของจีนในไต้หวัน อย่างไรก็ตาม การต้อนรับที่อบอุ่นที่สุดของสี จิ้นผิง อยู่ที่งานเลี้ยงต้อนรับร่วมกับผู้นำ

ธุรกิจของสหรัฐฯ ซึ่งเขาได้รับเสียงปรบมือจากฝูงชน รวมถึง Elon Musk จาก Tesla และ Tim Cook จาก Apple (ข้อมูลจาก FT วันที่ 16 พฤศจิกายน 2566)

บริษัท Country Garden ผู้ก่อสร้างที่ผิคนัดและ Sino-Ocean Group รวมอยู่ในร่างรายชื่อพัฒนา 50 รายของจีนที่มีสิทธิ์ได้รับการสนับสนุนทางการเงิน เนื่องจากรัฐบาลกำลังดำเนินการเพื่อช่วยเหลือผู้สร้างที่ประสบปัญหา หน่วยงานกำกับดูแลจะสรุปบัญชีรายชื่อและแจกจ่ายให้กับธนาคารและสถาบันการเงินภายในไม่กี่วัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566)

สนามบินใหม่ขนาดใหญ่ที่แกะสลักจากหินและทุ่งนาในเขตชานเมืองมুমไบ ซึ่งมีกำหนดจะเปิดในปี 2567 เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการลงทุนด้านการบินบวก 1 แสนล้านดอลลาร์ที่อาจแข่งขันกับการเติบโตของตลาดการบินของจีนในท้ายที่สุด สายการบินอินเดียมีเครื่องบินอยู่ระหว่างการสั่งซื้อประมาณ 1,500 ลำ จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นสองเท่าในทศวรรษจนถึงปี 2573 ในขณะที่สนามบินกำลังถูกสร้างขึ้นทุกที่ กรุงเดลีจะกลายเป็นเมืองที่พลุกพล่านเป็นอันดับสองของโลกในไม่ช้า (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566)

จีนคาดว่าจะมีการใช้พลังงานและก๊าซสูงเป็นประวัติการณ์ในช่วงฤดูหนาวของปี 2566/ปี 2567 แต่อุปทานน่าจะเพียงพอ โดยมีเพียงการขาดแคลนในระดับท้องถิ่นเท่านั้น เนื่องจากการสะสมเชื้อเพลิงจำนวนมากตลอดช่วงฤดูร้อน อุปสงค์ด้านพลังงานไฟฟ้าสูงสุดอาจเพิ่มขึ้นมากถึง 140 ล้านกิโลวัตต์ (ร้อยละ 12) เมื่อเทียบกับฤดูหนาวของปี 2565/ปี 2566 สำนักงานพลังงานแห่งชาติคาดการณ์เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม ปริมาณการใช้พลังงานพื้นตัวอย่างรวดเร็วในขณะที่ประเทศยกเลิกมาตรการปิดเมืองและออกจากระลอกการแพร่ระบาดของโควิด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

ผู้บริโภคในสหรัฐฯ เริ่มที่จะประหยัดหลังจากต้องเจอกับความยากลำบากในช่วงสองปีที่อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น การวิเคราะห์ของ Bloomberg เผยว่าชาวอเมริกันที่ร่ำรวยขึ้นกำลังมองหาข้อตกลงและลดการใช้จ่าย แต่แรงกดดันด้านค่าครองชีพปรากฏชัดเจน โดยชาวอเมริกันจำนวนมากขึ้นดึงเงินออกมาจากบัญชีเกษียณอายุเนื่องจากเงินออมลดน้อยลง การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้บ่งชี้ว่าความพยายามของธนาคารกลางในการชะลอเศรษฐกิจกำลังดำเนินไปด้วยดี โดยมีเป้าหมายที่จะลงจอดอย่างนุ่มนวล นั่นยังเป็นการเพิ่มความหวังว่าการปรับลดอัตราดอกเบี้ยจะเกิดขึ้น ในปีหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกินขอบเขตที่กำหนด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

การใช้จ่ายผ่านอีคอมเมิร์ซในช่วงแบล็คฟรายเดย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้า โดยแต่ละระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 9,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามรายงานของ Adobe Analytics ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้เพิ่มเติมว่าผู้บริโภคคำนึงถึงราคาที่ต้องการจ่ายกับข้อเสนอที่ดีที่สุดและกำลังมองหาข้อเสนอเหล่านั้นบนช่องทางออนไลน์ การใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วแบล็คฟรายเดย์สะท้อนถึงผู้บริโภคที่ยินดีจ่ายมากกว่าในปี 2565 ซึ่งเป็นช่วงที่ราคาน้ำมันและอาหารสูงอย่างน่าเจ็บปวด (ข้อมูลจาก CNBC วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

อินเดียตั้งเป้าที่จะเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินอีก 17 กิกะวัตต์ในอีก 16 เดือนข้างหน้า ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นที่รวดเร็วที่สุดในรอบไม่กี่ปีที่ผ่านมา เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาไฟฟ้าดับเนื่องจากความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566)

ค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคในสหรัฐฯ อัตราเงินเฟ้อ และตลาดแรงงานต่างเย็นลง ส่งผลให้มีหลักฐานว่าเศรษฐกิจกำลังชะลอตัว ซึ่งดูเหมือนจะสอดคล้องกับมาตรการชะลอตัวของวัฏจักรในการเติบโตทางเศรษฐกิจเพื่อหลีกเลี่ยงภาวะถดถอยของธนาคารกลางสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 ธันวาคม 2566)

การผลิตทั่วโลกหดตัวต่อเนื่อง 15 เดือน จนกว่าสถานการณ์จะดีขึ้น เป็นเรื่องที่ยุติธรรมที่จะสรุปว่าการลดลงของน้ำมันอย่างน้อยส่วนหนึ่งเป็นการส่งสัญญาณว่าเศรษฐกิจโลกกำลังประสบปัญหาอย่างหนัก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 ธันวาคม 2566)

ตัวเลขการเติบโตของอินเดียเฟื่องฟู ในไตรมาสสามของปี 2566 ประเทศขยายตัวที่ร้อยละ 7.6 ต่อปี นโยบายเศรษฐกิจของอินเดียจำนวนมากยังน่าทึ่งใจ ไม่นานมานี้อินเดียให้เงินอุดหนุนร้อยละ 70 ของต้นทุน 2,750 ล้านดอลลาร์ของโรงงานเซมิคอนดักเตอร์แห่งใหม่ โรงงานแห่งนี้จะผลิตงานทางตรง 5,000 ตำแหน่งและทางอ้อม 15,000 ตำแหน่ง ดังนั้น การผลิตงานดังกล่าวจะมีราคาเกือบ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 40 เท่าของรายได้เฉลี่ยต่อคนของอินเดีย “Breaking the Mould” หนังสือเล่มใหม่ของ Raghuram Rajan และ Rohit Lamba นำเสนอหลักสูตรเร่งรัดเกี่ยวกับการอภิปรายนโยบายเศรษฐกิจที่สำคัญของอินเดีย คุณ Rajan และคุณ Lamba ไม่สะทกสะท้านกับสิ่งที่พวกเขาคิดว่าอินเดียยังไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง ยังมีกระแสการมองโลกในแง่ดีที่ซ่อนอยู่ พวกเขามองเห็นเส้นทางสู่อินเดียเพื่อบรรลุศักยภาพอันมหาศาล อินเดียเติบโตที่ร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 7 แม้จะไม่มีภาคการผลิตมากนัก ในแง่นั้น สิ่งนี้ได้ “Breaking the Mould” ไปแล้ว ด้วยการปฏิรูปที่จำเป็นบางประการศักยภาพของอินเดียจึงอาจกลายเป็นความจริงได้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 14 ธันวาคม 2566)

จีนจะทำให้ปฏิหาริย์ทางเศรษฐกิจกลับมาเป็นเหมือนเดิมได้หรือไม่? การฟื้นตัวหลังโควิดอันน่าผิดหวังของประเทศทำให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับรากฐานของการเติบโตอันน่าทึ่งมานานหลายทศวรรษ และทำให้ปักกิ่งมีทางเลือกที่ยากลำบากสำหรับปี 2567 และต่อจากนี้โดยการ**รับภาระหนี้มากขึ้นหรือเติบโตน้อยลง** (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 ธันวาคม 2566)

จากการที่ธนาคารกลางสหรัฐฯส่งสัญญาณว่ามีแนวโน้มว่าการขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดอัตราเงินเฟ้อขึ้น ได้สิ้นสุดลง ตลาดจึงสิ้นสุดปีนี้ด้วยจุดสูงสุด S&P 500 โกลด์และถึงระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และตลาดตราสารหนี้ทั่วโลกกำลังอยู่ในแนวทางที่จะเติบโตสูงสุดในรอบสองเดือนเท่าที่เคยมีมา ผู้ค้าต่างเพิ่มความคาดหวังว่าธนาคารกลางทุกแห่งจะลดอัตราดอกเบี้ยในปหน้า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 ธันวาคม 2566)

ปี 2567 อาจเป็นปีที่เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปกลับมาขึ้นหัตถ์อีกครั้งได้หรือไม่? บางทีอาจจะมีสาเหตุมาจากสิ่งเหล่านี้ ในปี 2551 เงินยูโรมีมูลค่าเกือบ 1.50 ดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในปี 2565 ค่าเงินดังกล่าวก็กลับมาใกล้เคียงกับความเท่าเทียมอีกครั้ง เป็นผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปซึ่งวัดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯจะหดตัวลงในรูปของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯเมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกา แม้ว่าจะมีอัตราการเติบโตเหมือน **Wirtschaftswunder** ก็ตาม เมื่อคุณชั่งน้ำหนักตัวชี้วัดอื่น ๆ เช่น ผลผลิตทางเศรษฐกิจที่ปรับตามความเท่าเทียมกันของอำนาจซื้อ (PPP), GDP ต่อหัว หรือผลผลิตต่อชั่วโมงทำงาน เศรษฐกิจยุโรปจะดูดีขึ้นมาก เมื่อปรับกำลังซื้อแล้ว ผลผลิตของสหภาพยุโรปลดลงเพียงร้อยละ 4 ตามหลังสหรัฐฯ ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณา GDP ต่อหัวแล้ว EU 27 ก็เติบโตเร็วกว่าสหรัฐอเมริกา ต้องขอบคุณยุโรปตะวันออกที่สำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจเติบโตและยุโรปตะวันตกยังคงทรงตัว ข่าวยาวอย่างเดียวคือในอิตาลีและสหภาพยุโรปตอนใต้ GDP ต่อหัวของพวกเขายังตามหลังอยู่ การขาดแคลนบริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่ในยุโรป การพึ่งพาพลังงานทดแทนและพลังงานจากต่างประเทศและความพร้อมด้านเงินทุนร่วมลงทุนที่จำกัด ล้วนเป็นอุปสรรคที่ต้องเอาชนะ และจำนวนประชากรที่ลดลงและสูงวัยก็ไม่ใช่สูตร

สำเร็จสำหรับการเติบโตแบบก้าวกระโดดเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ยุโรปได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากขึ้นต่อการยกเลิกการนำเข้าก๊าซจากรัสเซียมากกว่าที่คาดไว้ วัฏจักรขาขึ้นในอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางกำลังจะสิ้นสุดลง และในที่สุด ตลาดแรงงานก็ **“แข็งแกร่งมาก”** (ข้อมูลจาก Fortune CEO Weekly, Europe วันที่ 3 มกราคม 2567)

คาดการณ์ว่าประเทศที่มีเศรษฐกิจที่มีผลการดำเนินงานดีเด่น 6 ใน 10 อันดับแรกของโลกจะมาจากแอฟริกาใต้ระหว่างปี 2567 โดยรวมแล้ว พวกเขากำลังช่วยสร้างความแตกต่างในภูมิภาคที่ยังคงถูกทำลายอย่างรุนแรงจากความยากจนและความไม่เท่าเทียม Yvonne Mhango นักเศรษฐศาสตร์แอฟริกาของ Bloomberg กล่าวว่า “8 ใน 10 ประเทศที่มีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาค ซึ่งรวมกันคิดเป็นร้อยละ 40 ของ GDP ของภูมิภาค จะเติบโตอย่างแข็งแกร่งโดยเฉลี่ยร้อยละ 5” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2567)

จีนกล่าวว่า จะลดอัตราส่วนสำรอง (RRR) สำหรับธนาคารต่าง ๆ และบ่งบอกถึงมาตรการสนับสนุนเพิ่มเติมที่จะเกิดขึ้นโดยอัตราส่วนสำรองจะลดลงร้อยละ 0.5 ในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ เพื่อสร้างสภาพคล่องระยะยาวให้กับตลาดมูลค่า 139,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ข้อมูลการสำรวจแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมทางธุรกิจของสหรัฐฯ ขยายตัวมากที่สุดในรอบ 7 เดือน ส่งผลให้นักคาดการณ์เพิ่มแนวโน้มการเติบโตของสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 มกราคม 2567)

ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

อากาศหนาวเย็นกำลังโจมตีภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน ขัดขวางการเก็บเกี่ยวพืชตั้งแต่ข้าวโพดไปจนถึงข้าว และผลักดันให้ราคาสูงขึ้น รูปแบบสภาพอากาศสุดขั้วตั้งแต่ฝนตกหนักไปจนถึงอุณหภูมิที่ร้อนจัดได้ส่งผลกระทบต่อภูมิภาคการผลิตทางการเกษตรหลายแห่งในประเทศจีน ในปีนี้ สร้างความเสียหายต่อคุณภาพและปริมาณการผลิต สภาพอากาศที่เลวร้ายในแถบพื้นที่เพาะปลูกพืชหลักถือเป็นการทดสอบแรงผลักดันของประเทศในการบรรลุความมั่นคงทางอาหารครั้งใหม่ โดยปัจจุบันจีนเป็นผู้นำเข้าข้าวโพดและถั่วเหลืองรายใหญ่ที่สุดของโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 พฤศจิกายน 2566)

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากอุตสาหกรรมปศุสัตว์บ่อนทำลายการต่อสู้ทางสภาพภูมิอากาศ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากผู้ผลิตเนื้อสัตว์และผลิตภัณฑ์นมชั้นนำของโลกมีปริมาณเพิ่มขึ้นอีกในปีนี้ ช่วยเน้นย้ำถึงความจำเป็นเร่งด่วนสำหรับอุตสาหกรรมอาหารในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามปกติลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 พฤศจิกายน 2566)

นักวิทยาศาสตร์สหภาพยุโรปกล่าวว่าปีนี้ “ค่อนข้างเป็นที่แน่นอน”ว่าจะร้อนที่สุดในรอบ 125,000 ปี เนื่องจากข้อมูลระบุว่าเดือนตุลาคมเป็นช่วงที่ร้อนที่สุดในช่วงเวลานั้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 พฤศจิกายน 2566)

รายงานของ UNEP ประเมินความเหลื่อมล้ำในการลดการผลิตเชื้อเพลิงฟอสซิลและสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศ ภายใต้การคาดการณ์ในปัจจุบัน การผลิตน้ำมันจะเท่ากับ 218 เอ็กซาจูลต่อปีภายในปี 2573 และเพิ่มขึ้นเป็น 221 เอ็กซาจูลต่อปีภายในปี 2593 หรือเทียบเท่ากับ 114 ล้านบาร์เรลต่อวัน และ 116 ล้านบาร์เรลต่อวันตามลำดับ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1.5 องศาเซลเซียส การผลิตจะต้องอยู่ที่ 168 เอ็กซาจูลต่อปีหรือ 88 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี

2573 และ 61 เอ็กซาจูลต่อปีหรือ 32 ล้านบาร์เรลต่อวันภายในปี 2593 รายงานระบุ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566)

มากกว่า 60 ประเทศกล่าวว่าพวกเขาสนับสนุนข้อตกลงที่มีสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ เป็นผู้นำในการใช้พลังงานหมุนเวียนเพิ่มขึ้นสามเท่าในทศวรรษนี้ และเลิกใช้ถ่านหิน เจ้าหน้าที่สองคนที่คุ้นเคยกับเรื่องนี้กล่าวกับรอยเตอร์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566)

เพตเตรี ดาลาส เลขานุการ WMO กล่าวว่าความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกที่สูงขึ้นจะมาพร้อมกับเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรงมากขึ้น รวมถึงความร้อนและฝนที่รุนแรง น้ำแข็งละลาย ระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้น ตลอดจนความร้อนในมหาสมุทรและความเป็นกรด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566)

ปริมาณน้ำฝนที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยและอุณหภูมิสูงได้สร้างความหายนะในบราซิล ซึ่งเป็นผู้ปลูกธัญพืชรายใหญ่ที่สุดของโลก ทุกแห่งแห้งแล้งและความร้อนที่แผดจ้าทำให้เกิดครกต้องชะลอการปลูกถั่วเหลือง ส่งผลกระทบต่อพืชข้าวโพดที่กำลังจะมาถึง ซึ่งไม่สามารถหว่านได้จนกว่าจะเก็บเกี่ยวถั่วเหลือง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566)

หลังจากเกิดพายุฝนฟ้าคะนองหลายครั้ง รัฐบาลฮ่องกงก็ถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักเนื่องจากไม่มีการแจ้งเตือนประชาชน พวกเขากระตือรือร้นหลังจากพายุถล่มเมืองในช่วงข้ามคืนเท่านั้น เจ้าหน้าที่กล่าวว่า รัฐบาลเองก็ไม่ทันระวังตัวเนื่องจากพายุได้ฝนในเดือนกันยายนเป็นเหตุการณ์ “ที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในรอบ 500 ปี” ซึ่งทำให้เกิดฝนตกหนักที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึกสถิติในปี 2427 น้ำท่วมห้างสรรพสินค้า สถานีรถไฟใต้ดิน ถนนหลายสายพังทลาย และส่งผลให้เมืองเป็นอัมพาต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566)

เปรูสูญเสียธารน้ำแข็งเขตร้อนไปร้อยละ 56 ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ตามรายงานของรัฐบาลชุดใหม่ เปรูถือครองธารน้ำแข็งเขตร้อนถึงร้อยละ 68 ของโลก และอุณหภูมิที่ร้อนขึ้นส่งผลให้น้ำแข็งเหล่านั้นเกิดการละลายและการสร้างทะเลสาบบนภูเขาแห่งใหม่ที่อาจเสี่ยงต่อภาวะน้ำล้นและน้ำท่วม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566)

IEA ระบุในรายงานว่า การลงทุนในภาคน้ำมันและก๊าซทั่วโลกมูลค่า 800,000 ล้านดอลลาร์ต่อปีควรจะลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2573 หากต้องการบรรลุเป้าหมายในการจำกัดภาวะโลกร้อนไว้ที่ 1.5 องศาเซลเซียส อุตสาหกรรมจะต้องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 60 ภายในปี 2573 เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายดังกล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 พฤศจิกายน 2566)

รัฐบาลและธุรกิจทั่วโลกทุ่มเงินหลายพันล้านเหรียญสหรัฐในเทคโนโลยีดักจับคาร์บอน เทคโนโลยีนี้ได้กลายเป็นที่รักของภาคส่วนเชื้อเพลิงฟอสซิล และจะเป็นประเด็นถกเถียงสำคัญในการประชุม COP28 แต่การกักเก็บคาร์บอนยังไม่สามารถพิสูจน์ตัวเองได้ในระดับที่ต้องการ และมีความล้มเหลวอย่างมากในโครงการที่ไม่สามารถสร้างรายได้ได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 พฤศจิกายน 2566)

ประเทศที่พัฒนาแล้วมากที่สุดในโลกจะได้รับคำสั่งให้ควบคุมการบริโภคเนื้อสัตว์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนแรกในการทำให้อุตสาหกรรมเกษตรทั่วโลกสอดคล้องกับข้อตกลงด้านสภาพภูมิอากาศของปารีส แผนงานของระบบอาหารทั่วโลกจะ

ได้รับการเผยแพร่โดยองค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติในช่วงการประชุม COP28 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 พฤศจิกายน 2566)

จีนจะเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานหมุนเวียนเป็นประมาณ 3.9 เทราวัตต์ภายในปี 2573 มากกว่าสามเท่าของปริมาณการผลิตในปี 2565 แผงโซลาร์เซลล์หลายร้อยแผงครอบคลุมพื้นที่แห่งแสงทางตอนในของมองโกเลียห่างจากปักกิ่งประมาณ 500 กิโลเมตร โครงการเหล่านี้เป็นศูนย์กลางของโครงการพลังงานสะอาดขนาดเท่าเซ็นทรัลพาร์ก 20 แห่ง ซึ่งผลิตไฟฟ้าได้เพียงพอสำหรับบ้าน 1.1 ล้านหลัง ภายในสิ้นทศวรรษนี้ จีนตั้งเป้าที่จะสร้างฐานพลังงานทดแทนขนาดใหญ่เหล่านี้อีก 225 แห่งทั่วทั้งพื้นที่ตอนกลางของประเทศ เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จีนจะมีพลังงานทดแทนจากกังหันลมและแผงโซลาร์เซลล์รวมทั้งสิ้น 455 กิกะวัตต์ ปริมาณดังกล่าวเป็นกำลังการผลิตพลังงานสะอาดที่มากกว่าที่มีอยู่ในปัจจุบันในประเทศใด ๆ นอกประเทศจีน และมีขนาดเกือบเท่ากับขนาดของเครือข่ายพลังงานทั้งหมด รวมถึงโรงไฟฟ้าถ่านหินและเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ ในอินเดียซึ่งเป็นระบบเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก พลังงานสะอาดจำนวนมากกำลังเข้ามาจับตลาดจนประเทศนี้สามารถเข้าถึงการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดก่อนสิ้นตายในปี 2576 ทำให้โลกมีโอกาสที่ดีกว่าในการควบคุมอุณหภูมิโลก จีนจะเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานหมุนเวียนเป็นประมาณ 3.9 เทราวัตต์ภายในปี 2573 มากกว่าสามเท่าของปริมาณการผลิตในปี 2565 ความพยายามในการประเมินยุทธศาสตร์ทะเลทรายได้เปิดเผยรายละเอียดประมาณ 90 กิกะวัตต์จากแผน 97 กิกะวัตต์ที่วางแผนไว้ซึ่งจะถูกเพิ่มเข้าไปในโครงการชุดแรก ซึ่งทั้งหมดนี้ มีกำหนดติดตั้งภายในสิ้นปีนี้ จีนจะติดตั้งกำลังการผลิตพลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลมมากกว่า 300 กิกะวัตต์ในปี 2566 ซึ่งเกือบสองเท่าของปริมาณในปีก่อนหน้า ยอดรวมทั่วโลกในปี 2565 อยู่ที่ 338 กิกะวัตต์ โดยหนึ่งกิกะวัตต์นั้นเทียบเท่ากับกำลังการผลิตในเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทั่วไป (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 พฤศจิกายน 2566)

โอกาสของโลกที่จะรักษาภาวะโลกร้อนให้ต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียส ความเป็นไปได้แม้ในสถานการณ์ที่มองโลกในแง่ดีที่สุดคือเพียงร้อยละ 14 เท่านั้น ถ้าทุกประเทศปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาที่ให้ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ตามโครงการด้านสิ่งแวดล้อมของสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 พฤศจิกายน 2566)

รัฐสภาสวีเดนอนุมัติร่างกฎหมายที่อนุญาตให้สร้างเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เพิ่มขึ้น โดยยกเลิกเขตห้ามเดิมที่ 10 เครื่องเนื่องจากประเทศแถบนอร์ดิกพยายามส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าและความมั่นคงด้านพลังงาน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 พฤศจิกายน 2566)

รัฐบาลระบุว่า น้ำท่วมรุนแรงที่เกิดจากปรากฏการณ์สภาพอากาศเอลนีโญได้คร่าชีวิตผู้คนไปแล้ว 120 รายในเคนยา ในขณะที่ผู้คนที่เกือบ 90,000 คนเรือนถูกบังคับให้ออกจากบ้าน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ธันวาคม 2566)

การเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 36,800 ล้านตันในปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 จากปี 2565 ซึ่งเป็นจุดสูงสุดครั้งใหม่และสูงกว่าระดับในปี 2562 ร้อยละ 1.4 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 ธันวาคม 2566)

หากจีนและสหรัฐฯ ตกลงที่จะดำเนินการมากขึ้นเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สิ่งนี้อาจสร้างผลกระทบที่แข็งแกร่งและมีอิทธิพลซึ่งประเทศอื่น ๆ ก็มีแนวโน้มที่จะเข้าร่วมด้วย ขั้นตอนต่อไปคือการนำผู้ก่อมลพิษรายใหญ่รายอื่น ๆ เข้ามาในสโมสร โดยเริ่มจากประเทศอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่าง G20 ทั้งนี้ประเทศกลุ่ม G20 มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมคิดเป็นร้อยละ 74 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2564 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 ธันวาคม 2566)

ตามที่คุณผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมระบุ ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาทำให้นักพยากรณ์เร่งคาดการณ์ว่าการใช้น้ำมันทั่วโลกจะถึงจุดสูงสุดเมื่อใด เนื่องจากการอุดหนุนจากสาธารณะและเทคโนโลยีที่ได้รับการปรับปรุงช่วยให้ผู้บริโภคเอาชนะราคาค่าน้ำมันที่ดึงดูดใจสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 ธันวาคม 2566)

ปีนี้เป็นปีที่โลกเผชิญกับความรุนแรงสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 12 เดือน เมื่อจีนเชื่อมโยงโรงงานถ่านหินแห่งใหม่มากขึ้นกว่าที่เคย ปริมาณการผลิตน้ำมันของสหรัฐฯ พุ่งแตะระดับสูงสุดของประเทศใด ๆ ในประวัติศาสตร์ และปริมาณการขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวก็พุ่งสูงเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 ธันวาคม 2566)

ภัยพิบัติทางธรรมชาติสร้างความเสียหายให้กับโลกถึง 250,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2566 ความสูญเสียดังกล่าวน้อยกว่าครั้งหนึ่งได้รับการคุ้มครองโดยบริษัทประกันภัย ตามข้อมูลที่รวบรวมโดย Munich Re. (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2567)

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลในปี 2566 สูงถึง 36,800 ล้านตันของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 มกราคม 2567)