



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองปี 2567



“ We've been *living in crisis* for the last three years. There's a lot more to be done on every level. Crises are only going to come faster and harder. ”

Chris Hegadorn,
Adjunct professor of global food politics at Sciences Po in Paris, Bloomberg.

สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสองปี 2567 (สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ)	2
ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินบาท)	3
ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการล้มลงของธนาคารพาณิชย์ของเรือ ชญานี นารี	4
การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสองปี 2567)	4
วัน SET Opportunity Day	5
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	5
การต่ออายุของเรือ	5
การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด	6
ความแตกต่างระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566 และอนาคต	13
ข่าวที่ส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI	15
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	17
ความแออัด	17
การขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์	17
เส้นทางคอขวดที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลชะงัก	18
อุบัติเหตุเรือ “ต้าหลี่” ที่บัลติมอร์	18
ข่าวการขนส่งเรือสินค้าแห่งเทกอง	19
ข่าวการขนส่งอื่น ๆ	20
ภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม ภัยพิบัติ การขยายตัวของเมือง และการเลือกตั้ง	21
ข่าวเกี่ยวกับภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม ภัยพิบัติ และการเลือกตั้ง	24
ความไม่เท่าเทียม	24
ข่าวเกี่ยวกับความไม่เท่าเทียม	25
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	25
ข่าวเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	27
กฎเกณฑ์ต่าง ๆ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	28
ข่าวเกี่ยวกับ IMO และข้อบังคับต่าง ๆ	32

ผลประกอบการของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสอง ปี 2567 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครึ่งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 14.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 8.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯในไตรมาสสองปี 2566 รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสองปี 2567 อยู่ที่ 13,483 เหรียญสหรัฐฯสูงกว่าไตรมาสสองปี 2566 ซึ่งอยู่ที่ 11,424 เหรียญสหรัฐฯ ในไตรมาสสองปี 2567 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,226 เหรียญสหรัฐฯเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากไตรมาสสองปี 2566 ที่ 5,113 เหรียญสหรัฐฯและสูงกว่าประมาณการทั้งปีที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 5,200 เหรียญสหรัฐฯเพียงเล็กน้อย รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 22.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 อยู่ที่ 18.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.34 บาทต่อหุ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 อยู่ที่ 0.18 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2566	ไตรมาส 2 ปี 2567
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	25,064	22,812
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	11,424	13,483
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดแอสต์ซีล)	10,465	11,975
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	11,564	13,888
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	13,782	16,866
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	12,608	15,362
(สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)		
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	5,113	5,226
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	18.38	22.84
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	7.40	11.66
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	8.21	14.36

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2566		ไตรมาส 2 ปี 2567	
	ไตรมาส 2 ปี 2566	ไตรมาส 2 ปี 2567	ไตรมาส 2 ปี 2566	ไตรมาส 2 ปี 2567
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.17	0.28		
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.18	0.34		

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 529.52 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 285.87 ล้านบาทสำหรับไตรมาสสองปี 2566 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของไตรมาสสองปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 11,424 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2566 เป็น 13,483 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2567
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับไตรมาสสองปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 5,113 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2566 เป็น 5,226 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2567
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสองปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 49.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสองปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 36.52 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2566 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินโดยรวมและการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย SOFR
5. สำหรับไตรมาสสองปี 2567 บริษัทฯ มีกำไร 95.72 ล้านบาทจากการขายเรือจำนวน 2 ลำ

สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 939.00 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 364.56 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือนมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของครึ่งแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 10,727 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปี 2566 เป็น 12,952 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปีนี้ ซึ่งเป็นผล

- มาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวดีขึ้น กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 36 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 เปรียบเทียบกับจำนวน 38 ลำในครั้งแรกของปีที่แล้ว
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของครึ่งแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 5,172 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปี 2566 เป็น 5,303 เหรียญสหรัฐในครึ่งแรกของปีนี้
 3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับครึ่งแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 49.96 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
 4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับครึ่งแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้น 52.89 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของของหนี้สินโดยรวมและการเพิ่มขึ้นอัตราดอกเบี้ย SOFR
 5. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับครึ่งแรกของปี 2567 จำนวน 23.88 ล้านบาท หลัก ๆ มาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท
 6. ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 บริษัทฯ มีกำไร 146.88 ล้านบาทจากการขายเรือจำนวน 3 ลำ

ข้อมูลล่าสุดถึงเรือ ชญานี นารี

การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 ฝ่ายอัยการได้สิ้นสุดการเบิกความพยานฝ่ายโจทก์ในเดือนกรกฎาคม 2566 ซึ่งหลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังข้อโต้แย้งด้วยวาจาสำหรับข้อโต้แย้งขอให้ไม่มีคดีความ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลได้ปฏิเสธการยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ของบริษัทฯ โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากพยานเสพติดบนเรือ ฝ่ายจำเลยจึงต้องเบิกพยานหลักฐานเพื่อต่อสู้คดี ดังนั้น จำเลยจึงต้องยื่นคำให้การต่อสู้คดีและดำเนินคดีต่อไป การพิจารณาคดีครั้งต่อไปมีกำหนดในเดือนตุลาคม 2567 ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม 2567 ทีมกฎหมายของบริษัทฯ ในประเทศไนจีเรียได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินเกี่ยวกับคำร้องขอให้ไม่มีคดีความของบริษัทฯ ซึ่งจะได้รับการพิจารณาโดยคณะผู้พิพากษาที่แตกต่างกันสามคน บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสองปี 2567) ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 725 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 13,051 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,975 เหรียญสหรัฐนั้น ต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 8.24 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,364 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 15,005 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 15,362 เหรียญสหรัฐและมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 2.38 เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 7 สิงหาคม 2567 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรกของปี 2567 ในวันที่ 8 พฤษภาคม 2567 มีผู้เข้าชมผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 227 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 38 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 265 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 21 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 168.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,595	13,505	13,505	13,505
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,717	2,248	1,825	1,765
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	42	17	14	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	14,462	14,811	14,550	14,611
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ*)	82.68	33.30	26.55	25.79

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 16 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในครั้งแรกของปี 2567 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนกรกฎาคม ปี 2567 สำหรับรายรับในอนาคต

***เรือรัตน นารี เรือวิภาดา นารี และเรือจรณา นารี ขายออกจากกองเรือของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2567 เดือนเมษายน 2567 และเดือนมิถุนายน 2567 เรือหรรษา นารี และเรือหัทธยา นารี เข้าได้สู่กองเรือของบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2567 และเดือนกรกฎาคม 2567

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การต่ออายุกองเรือ

ขณะนี้บริษัทฯ อยู่ในกระบวนการปรับปรุงกองเรือ โดยการขายเรือสามลำ ประกอบด้วยเรือเก่าขนาดแสนดีไฮส์จำนวน 2 ลำ และเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 1 ลำที่มีอายุน้อยแต่มีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในครั้งแรกของปีนี้ ซึ่งบริษัทฯ ได้แจ้งการทำรายการดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว ในขณะที่เดียวกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือแสนดีไฮส์ขนาดระวาง 39,000 เดทเทตันจำนวน 2 ลำในช่วงครั้งแรกของปีนี้ โดยมีการส่งมอบเรือแสนดีไฮส์ลำที่สองในเดือนกรกฎาคม ซึ่งได้รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วเช่นกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ซึ่งจะต่อแล้วเสร็จและส่งมอบระหว่างปี 2569 ถึงปี 2570 โดยอยู่ต่อเรือ Sanfu ซึ่งเป็นอยู่ต่อเรือที่เคยต่อและส่งมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์ 6 ลำให้กับบริษัทฯ ในช่วง

ปี 2558 ถึงปี 2560 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ 2 ลำในปี 2554 ทั้งนี้ การทำรายการซื้อเรือดังกล่าว บริษัทฯ ได้แจ้งการทำรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว ในช่วงเดือนกรกฎาคม บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดแฮนด์ไซส์ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตันอีกจำนวน 4 ลำ สำหรับการส่งมอบในช่วงครึ่งหลังของปี 2567 ดังที่ได้แจ้งการทำรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ หวังว่าจะขายเรือขนาดแฮนด์ไซส์ที่มีอายุมากและมีขนาดเล็ก และเรือขนาดซูปราแมกซ์ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกจำนวนหนึ่งในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ เงินทุนสำหรับการซื้อเรือจะมาจากกระแสเงินสดภายในซึ่งเกิดจากการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ การขายเรือเก่าซึ่งมีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสินเชื่อที่ได้จัดเตรียมไว้เพื่อจุดประสงค์ดังกล่าวนี้ ซึ่ง บริษัทฯ ได้รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อลงนามในสัญญาสำหรับสินเชื่อเหล่านั้น

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- วิดีโอของ BIMCO เรื่อง *Ships Make the World Go* แสดงให้เห็นการมีส่วนร่วมของอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือต่อการค้าโลก
- โดยปกติแล้ว ปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานจะเป็นตัวกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า เป็นครั้งแรกในรอบสองทศวรรษที่เรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า คิดเป็นอัตราส่วนต่อกองเรือที่มีอยู่ที่ร้อยละ 7.26 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 6.88 อย่างไรก็ตาม ณ ต้นไตรมาสสาม ตัวเลขเหล่านี้อยู่ที่ร้อยละ 9.07 (กองเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า) และร้อยละ 9.10 (คำสั่งต่อเรือใหม่)
- อุปสงค์และอุปทานอยู่ในสมดุลที่สมบูรณ์แบบตั้งแต่วัยหลังของปี 2564 ขณะที่การเติบโตของอุปทานดูเหมือนจะส่งผลในเชิงบวกในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ที่ตีถึงความแข็งแกร่งของตลาดในอนาคต
- อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอเป็นารซื้อไปมาระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุปทานถูกจำกัดอย่างมากโดยแทบไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เลยเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพในการหารายได้ของเรือจากอัตราค่าระวางในตลาดในปัจจุบัน และเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเข้าสู่สมดุลในครึ่งหลังของปี 2564 อัตราค่าระวางจึงมีความผันผวนอย่างมาก เหตุผลสำหรับความผันผวนที่รุนแรงคือ อุปสงค์-อุปทานเป็นเส้นกราฟที่ไม่ยืดหยุ่น ดังนั้นด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งหน่วย สามารถส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทำนองเดียวกันอัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวลดลงหนึ่งหรือสองหน่วย ดังนั้น นับจากนี้ไปความผันผวนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด
- เมื่อการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณเดทเวทตันสูงเป็น 4 เท่า (ในปี 2555 ปี 2559 และปี 2563) ของปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีใด ๆ ดัชนี BDI จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป (เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 ในปี 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ในปี 2560 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 176 ในปี 2564) ในปี 2566 มีการส่งมอบเรือใหม่ที่ปริมาณ 35.92 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่คำสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 51.23 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งหมายความว่าดัชนี BDI ของปี 2567 ควรจะต่ำกว่าปี 2566 อย่างไรก็ตาม ในครั้งแรกของปี 2567 ได้พิสูจน์แล้วว่าไม่มีความแน่นอน โดยดัชนี BDI สำหรับครั้งแรกของปี 2567 อยู่ที่ 1,836 จุด สูงกว่าดัชนี BDI ในครั้งแรกของปี 2566 ที่ 1,157 จุดร้อยละ 59 เรามาดูกันว่าตัวเลขทั้งปีจะไม่แน่นอนเช่นกันหรือไม่
- ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 เศรษฐกิจโลกทำได้ดีเกินคาด ในครึ่งหลังของปี สหรัฐอเมริกา และเศรษฐกิจยุโรปอาจจะดีหรืออาจฟื้นตัวขึ้นอยู่กับจำนวนการปรับลดอัตราดอกเบี้ยโดยธนาคารกลางสหรัฐและธนาคารกลางสหภาพยุโรป อุปสงค์ของสินค้าอุตสาหกรรมอยู่ในภาวะอ่อนแอ ส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงและมีความผันผวน

- การคาดการณ์เศรษฐกิจของจีนว่าจะอยู่ในระดับสูงหลังการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยนักวิเคราะห์และสื่อหลักต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดหมาย ภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนยังคงอ่อนแอมีอัตราการเติบโตเชิงลบ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ออกโดยรัฐบาลจีนยังไม่สามารถสร้างผลกระทบตามที่ต้องการต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ได้ แต่อย่างไรก็ตาม อุปทานที่ไม่รุนแรงทำให้ตลาดขนส่งสินค้ามีความยืดหยุ่น
- การหยุดชะงักของเส้นทางการค้าที่กำหนดไว้ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้น ความขัดแย้งในทะเลแดงส่งผลให้กลุ่มอุตสาหกรรมดีด้วย โครน ชิปนาวธ และเรือพืชน้ำ ไร้คนขับ (USVs) ต่อเรือทุกลำที่มีความเชื่อมโยงกับอิสราเอล สหรัฐอเมริกา หรือสหราชอาณาจักร และจะดำเนินต่อไปจนกว่าอิสราเอลจะหยุดสงครามในกาซาและอนุญาตให้นำความช่วยเหลือเข้าไปยังชาวกาซาได้อย่างเสรี
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักทั้งบนบกและในทะเล ฝนที่ตกลงมาในบราซิลช่วยให้มีการส่งออกแร่เหล็กมากขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 และส่งผลให้เรือขนาดเคปไซส์มีผลประกอบการที่ดีเยี่ยมในช่วงครึ่งแรกของปี ระดับน้ำตื้นในแม่น้ำอเมซอนส่งผลให้การขนส่งธัญพืช ณ ท่าเรือส่งออกของบราซิลเกิดความล่าช้า เรือเผชิญกับพายุที่รุนแรงกว่าเดิม โดยมีคลื่นสูง 10 เมตรเป็นเรื่องปกติในสภาพอากาศเลวร้าย ภาวะดังกล่าวขัดขวางการเดินทางเรือในทะเลส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นและทำให้การขาดอุปทานเรือรุนแรงขึ้น ตัวอย่างของสภาพอากาศเลวร้ายทางทะเล เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่สูญเสียตู้คอนเทนเนอร์ 44 ตู้หล่นลงทะเลและอีกจำนวน 30 ตู้ได้รับความเสียหายแต่ยังคงอยู่บนเรือในระหว่างแล่นผ่านเส้นทางแหลมกู๊ดโฮป (COGH) สภาพอากาศเลวร้ายบนบก ความร้อนสุดขีดตามด้วยน้ำท่วมฉับพลัน ส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงทางอาหารในหลายประเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้เกิดสภาพอากาศเลวร้ายบนบกซึ่งสร้างความแออัด ณ ท่าเรือต่าง ๆ และส่งผลให้การขาดอุปทานเรือรุนแรงขึ้น ความไม่มั่นคงทางอาหารส่งผลให้อุปสงค์ในการขนส่งธัญพืชเพิ่มมากขึ้น
- ในขณะที่บริษัทฯ เน้นย้ำอยู่เสมอ การหยุดชะงักเป็นผลดีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- จีนกำลังเพิ่มมาตรการใหม่เพื่อรักษาเสถียรภาพและการเติบโตของเศรษฐกิจ โดยมุ่งเป้าไปที่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และภาคส่วนอื่นๆ
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 51.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 5.0 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 50 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566 (ตัวเลขการคาดการณ์เบื้องต้นจาก Drewry)
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 9.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566 (ตัวเลขการคาดการณ์เบื้องต้นจาก Drewry)
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 611.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 249.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.5 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 53.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.7 ในครึ่งแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.8 จุด ในครึ่งแรกของปี 2567 และในไตรมาสสองของปี 2567
- อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.3 และร้อยละ 4.7 ในไตรมาสแรกและไตรมาสสองของปี 2567 ตามลำดับ
- รายงานจาก USDA เดือนมิถุนายน ระบุว่า
ข้าวสาลี (ในฤดูการเก็บเกี่ยวช่วงเดือนกรกฎาคม/เดือนมิถุนายน) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 ผู้ส่งออก 3 อันดับแรกได้แก่ รัสเซีย สหภาพยุโรป แคนาดา ผู้นำเข้า 3 อันดับแรกได้แก่ จีน สหภาพยุโรป อินโดนีเซีย การค้าข้าว

สาธิตคาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 222.20 ล้านดอลลาร์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 และอยู่ที่ 212.99 ล้านดอลลาร์ (ลดลงร้อยละ 4.1% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2567/ปี 2568 การส่งออกในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2567/ปี 2568 คาดว่าจะต่ำกว่าฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงสุด การลดลงของตัวเลขในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2567/ปี 2568 เกิดจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยส่งผลให้การผลิตและการส่งออกของรัสเซียลดลง การผลิตและการส่งออกของยูเครนคาดว่าจะลดลงเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับสงครามและสินค้าคงคลังเริ่มต้นที่ต่ำลง อุปทานที่ตึงตัวส่งผลให้ราคาส่งออกข้าวสาลีทั่วโลกสูงขึ้น ราคาที่สูงขึ้นดังกล่าวส่งผลให้ข้าวโพดเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการใช้เป็นอาหารสัตว์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก

ข้าว (ในฤดูการเก็บเกี่ยวช่วงเดือนมกราคม/เดือนธันวาคม) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 ผู้ส่งออก 3 อันดับแรกได้แก่ อินเดีย ไทย เวียดนาม ผู้นำเข้า 3 อันดับแรกได้แก่ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย สหภาพยุโรป การค้าข้าวคาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 54.62 ล้านดอลลาร์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 และ อยู่ที่ 53.829 ล้านดอลลาร์ (ลดลงร้อยละ 1.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2567/ปี 2568 บราซิลซึ่งเป็นผู้ผลิตข้าวรายใหญ่ที่สุดในโลกตะวันตกคาดว่าจะเพิ่มการนำเข้าข้าวเนื่องจากสภาพอากาศรุนแรงและน้ำท่วมในภูมิภาคทำให้การผลิตข้าวลดลง รัฐบาลบราซิลได้ระงับภาษีนำเข้าสำหรับข้าวส่วนใหญ่ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนธันวาคม 2567 การส่งออกของบราซิลได้รับผลกระทบจากการลดลงของการผลิต ตลาดปัจจุบันในละตินอเมริกาและแอฟริกาอาจเปลี่ยนไปซื้อจากสหรัฐอเมริกา

ธัญพืชหายาก (ข้าวโพด ข้าวบาร์เลย์ ข้าวโอ๊ต ข้าวฟ่าง และข้าวไรย์) (ในฤดูการเก็บเกี่ยวช่วงเดือนตุลาคม/เดือนกันยายน) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 ผู้ส่งออก 3 อันดับแรกได้แก่ สหรัฐอเมริกา บราซิล อาร์เจนตินา ผู้นำเข้า 3 อันดับแรกได้แก่ จีน สหภาพยุโรป เม็กซิโก การค้าธัญพืชหายากคาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 238.45 ล้านดอลลาร์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2566/ปี 2567 และอยู่ที่ 235.23 ล้านดอลลาร์ (ลดลงร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน) ในฤดูการเก็บเกี่ยวของปี 2567/ปี 2568

- แม้ว่าอุปสงค์ของจีนในครั้งแรกของปี 2567 สำหรับการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกเหล็กจะเติบโตขึ้น แต่การใช้จ่ายของผู้บริโภคชะลอตัวกว่าที่คาดเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่ฟื้นจากโควิด-19 ส่งผลให้รัฐบาลจีนต้องวางแผนกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อต่อสู้กับการเติบโตของอุปสงค์ของผู้บริโภคที่ชะลอตัว ช่วยเหลือภาคอสังหาริมทรัพย์ และช่วยตลาดหุ้น ส่งผลให้มีการนำเข้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และธัญพืชมากขึ้นในครั้งแรกของปี 2567
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้อุณหภูมิในฤดูร้อนสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ตามมาด้วยฝนตกหนักและน้ำท่วมส่งผลกระทบต่อพืชผลและขัดจังหวะเส้นทางการค้าปกติ ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ในแง่ต้นทุนของการขนส่ง อุปสงค์ด้านพลังงานที่เพิ่มขึ้น และการผลิตพลังงานที่เพิ่มขึ้น
- ตัวเร่งปฏิกิริยาตัวต่อไปอาจเป็นอะไรก็ได้ที่มีส่วนช่วยให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุน-ไมล์เพิ่มขึ้น หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการซื้อขายสินค้าโภคภัณฑ์ หากเป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือการหยุดชะงักใด ๆ หรือความแออัด บัจฉยเหล่านี้เป็นเพียงตัวเร่งปฏิกิริยาบางส่วนซึ่งส่งผลดีต่ออัตราค่าระวาง
- โปรดจำไว้ว่า อุปทานส่วนเกินซึ่งเข้าสู่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ในระดับต่ำมาก เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด และแม้ว่าอัตราอุปสงค์ในแง่ต้นทุน-ไมล์ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 - ปี 2552 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ต่อปี) ถึงปี 2566 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.46) และคาดว่า

จะอยู่ที่ร้อยละ 3.88 ในปี 2567 เนื่องจากอุปทานส่วนเกินถูกกำจัดในที่สุดและอยู่ในจุดสมดุลนับตั้งแต่ครั้งหลังของปี 2564

- หัวข้อ “ความแตกต่างในปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 - ปี 2565, ปี 2566 ปี 2567 และอนาคต” จะให้คำอธิบายที่ครอบคลุมเกี่ยวกับพลวัตที่ขับเคลื่อนตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- ในครั้งแรกของปี 2567 ดัชนี BDI เหลืออยู่ที่ 1,836 จุด โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 59 จาก 1,157 จุดเมื่อเปรียบเทียบกับครั้งแรกของปี 2566 หากดูที่เรือแต่ละกลุ่มหรือดัชนีของเรือเหล่านั้น ในครั้งแรกของปี 2567 เปรียบเทียบกับครั้งแรกของปี 2566 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ อยู่ที่ 23,482 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 12,249 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 92) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ อยู่ที่ 15,910 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 11,772 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 35) อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 13,975 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 10,457 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 34) และอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ อยู่ที่ 12,514 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 10,047 เหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 25) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำของเรือทุกกลุ่มในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นสูงกว่าอัตราค่าระวางในครั้งแรกของปี 2566 โดยเรือขนาดเคปไซส์มีการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางที่สูงที่สุด
- ในไตรมาสสองของปี 2567 ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เหลืออยู่ที่ 22,665 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 19,852 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 17,253 เหรียญสหรัฐในวันที่ 29 เมษายน 2567 และระดับสูงสุดที่ 29,365 เหรียญสหรัฐในวันที่ 8 พฤษภาคม 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 28,557 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาด 82,000 เดทเวทตัน) ในไตรมาสสองเหลืออยู่ที่ 16,380 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 34 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 16,341 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 14,680 เหรียญสหรัฐในวันที่ 10 เมษายน 2567 และระดับสูงสุดที่ 18,230 เหรียญสหรัฐในวันที่ 10 พฤษภาคม 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 15,007 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ในไตรมาสสองเหลืออยู่ที่ 15,005 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 39 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 14,335 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 13,789 เหรียญสหรัฐในวันที่ 7 มิถุนายน 2567 และระดับสูงสุดที่ 16,441 เหรียญสหรัฐในวันที่ 26 เมษายน 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 15,237 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ในไตรมาสสองเหลืออยู่ที่ 13,051 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 13,737 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 12,343 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 พฤษภาคม 2567 และระดับสูงสุดที่ 13,741 เหรียญสหรัฐในวันที่ 27 มิถุนายน 2567 จากนั้นปิดไตรมาสที่ 13,727 เหรียญสหรัฐ โปรดทราบว่าเรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 73 กับการขนแร่เหล็ก ร้อยละ 18 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน และร้อยละ 7 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนแร่บอกไซต์ เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน
- สาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในครั้งหลังของปี 2565 และครั้งแรกของปี 2566 เกิดจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะจะเป็นในจีนที่มีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจไม่เพียงพอ (การขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับจีนอย่างมาก) หรือในประเทศที่พัฒนาแล้ว (ธนาคารกลางสหรัฐฯ มีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเร็วที่สุดในปี 2565 / ครั้งแรกของปี 2566 รวมกับ

การลดการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง) การตัดสินใจเหล่านี้ได้ลดอุปสงค์ลง แต่เมื่อกลับกัน อุปสงค์จะกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้ง และอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะกลับมา ดังที่เราเคยได้ประสบในยุคโควิด

- IMF คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP โลกว่าจะยังคงอยู่ในระดับเหมาะสมที่ร้อยละ 3.2 สำหรับปี 2567 และร้อยละ 3.3 สำหรับปี 2568 นอกจากนี้ อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญและลานีญา การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ภูมิรัฐศาสตร์ ความไร้ประสิทธิภาพ การปิดเมือง ความแออัด ฯลฯ
- เงินเฟ้อในสหรัฐอเมริกาและเศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วอื่น ๆ อยู่ภายใต้การควบคุม และกำลังมุ่งหน้าไปสู่เป้าหมาย โดยธนาคารกลางบางแห่งได้ลดอัตราดอกเบี้ยลงแล้ว ธนาคารกลางสหรัฐกำลังพิจารณาข้อมูลทางเศรษฐกิจและดูเหมือนว่าการลดอัตราดอกเบี้ยครั้งแรกอาจเกิดขึ้นเร็วที่สุดภายในเดือนกันยายน 2567 ซึ่งจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของผู้บริโภคในสหรัฐ
- การค้าถ่านหินทางทะเลในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นสถิติใหม่ที่ 1,335 ล้านตัน ตามรายงานของ IEA โดยจีนและอินเดียใช้ถ่านหินมากกว่าสองเท่าที่ใช้ในส่วนอื่นของโลก
- หากมองถึงอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ที่คาดการณ์ไว้สำหรับปี 2567 (โดย Clarksons ประมาณการไว้ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.02 ในเดือนมกราคม 2566 ปรับการคาดการณ์เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.26 ในเดือนมีนาคม 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.54 ในเดือนมิถุนายน 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.61 ในเดือนกันยายน 2566 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.56 ในเดือนมกราคม 2567 ปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.37 ในเดือนมีนาคม 2567 และปรับการคาดการณ์อีกครั้งเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.88 ในเดือนมิถุนายน 2567) ด้วยการนำเข้าไปในครั้งแรกของปีที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของจีน และการเติบโตของฝั่งอุปทานที่คาดไว้เพียงเล็กน้อย เราน่าจะมีครั้งแรกของปีที่แข็งแกร่งกว่าที่เคยมีอย่างมาก หากดูที่ดัชนีอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำในครั้งแรกของปี 2567 ซึ่งสะท้อนถึงการเติบโตที่แท้จริงในอุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองจากจีน เศรษฐกิจของจีนเติบโตช้ากว่าประเทศอื่น ๆ หลังโควิด-19 ซึ่งทำให้การฟื้นตัวของขนส่งสินค้าแห่งในครั้งแรกของปี 2567 ชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงทำได้ดีเมื่อพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้น โดยภาพรวมแล้วเมื่ออุปทานและอุปสงค์เกือบจะสมดุลกัน ซึ่งหมายความว่า การเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์ การเพิ่มขึ้นของความแออัด หรือเพิ่มขึ้นของการเบี่ยงเบนเส้นทาง การค้า/การหยุดชะงักเพียงเล็กน้อยก็สามารถเพิ่มแรงกดดันต่ออุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ต่อตลาดขนส่งสินค้าให้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
- อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้รับการสนับสนุนโดยอุปทานใหม่สุทธิที่อยู่ในระดับต่ำ โดยขาดคำสั่งต่อเรือใหม่อย่างมากเนื่องจากความแออัดจากคำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งก๊าซ และเรือขนส่งรถยนต์ ความจุของตู้ต่อเรือลดลงอย่างมาก ระยะเวลาการเปลี่ยนเชื้อเพลิง และการเริ่มต้นของกฎเกณฑ์ EEXI / CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือส่วนใหญ่ถูกบังคับให้ลดความเร็วในการแล่นเรือลงอย่างถาวรผ่านขีดจำกัดกำลังเครื่องยนต์ การหยุดชะงักจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำอเมซอนและมิสซิสซิปปีอยู่ในระดับต่ำ น้ำลดในคลองปานามาจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม 2567 และการโจมตีด้วยโดรน/ขีปนาวุธ/USV บนเรือในทะเลแดง ได้ช่วยให้อัตราค่าระวางรักษาความแข็งแกร่งได้นานขึ้น อย่างไรก็ตาม การลดลงของความไร้ประสิทธิภาพในกองเรือโลกเนื่องจากข้อจำกัด/ความล่าช้าที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ที่เริ่มจางหายไป แม้ว่าจะช่วยให้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังควบคุมการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางอย่างรุนแรงได้

- จีนใช้เงิน 586,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2552 ไปกับโครงสร้างพื้นฐานที่เน้นเหล็ก และส่งผลให้ดัชนี BDI แต่ละระดับสูงสุดที่ 4,221 จุดในปี 2552 จากระดับต่ำสุดที่ 665 จุดในวันที่ 6 ธันวาคม 2551 จีนจัดสรรเงิน 667,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในวันที่ 21 พฤษภาคม 2563 เพื่อช่วยเหลือเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 เม็ดเงินดังกล่าวส่งผลให้ดัชนี BDI ขึ้นไปอยู่ที่ 5,650 จุด ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีในเดือนตุลาคมของปี 2564 เป็นที่น่าเสียดาย การกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจนถึงตอนนี้ยังดูจืดจางเมื่อเทียบกับในอดีต และไม่ส่งผลกระทบที่ยั่งยืนต่ออัตราการเติบโตของ GDP ของจีน เมื่อพิจารณาว่าจีนได้ออกจากการระบาดของโควิดเมื่อต้นปี 2566
- ชาวจีนอาจเป็นผู้ออมเงินรายใหญ่ที่สุดของโลก และมักลงทุนในอสังหาริมทรัพย์หรือตลาดหุ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเริ่มมีการแพร่ระบาด ราคาอสังหาริมทรัพย์ตกต่ำลง ตลาดหุ้นสะดุดลง ทำให้ผู้ออมเหล่านี้ต้องกักตุนเงินสดไว้ในปริมาณที่สูงลิบลืออย่างไม่เคยเห็นมาก่อน เงินฝากออมทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2566 อำนาจการใช้จ่ายทั้งหมดจะถูกปลดปล่อยออกมาเมื่อประชากรจีนรู้สึกถึงผลกระทบเชิงบวกต่อความมั่งคั่ง
- บทความใน *SCMP* ให้ความเห็นที่เกี่ยวข้อง โดยระบุว่า ปี 2567 อาจเป็นปีที่ตลาดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการอยู่อาศัยในจีนผ่านจุดเปลี่ยนผันอันเนื่องมาจากหลายสาเหตุ แต่เหตุผลหลักคือ ฟองสบู่ในอสังหาริมทรัพย์เพื่อการอยู่อาศัยมีลักษณะการหดตัวของการทำธุรกรรมบ้านมือสองที่ยาวนาน แต่ในปี 2566 การทำธุรกรรมบ้านมือสองของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 เมื่อพิจารณาจากขนาดพื้นที่ หรือเมื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 7 ของ GDP อัตราส่วนนี้แตะร้อยละ 12 ในปี 2556 แต่คาดว่าจะอยู่ที่เพียงร้อยละ 5.5 ในปี 2567 ในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา จีนสร้างบ้านที่สามารถขายได้ถึง 14.4 พันล้านตารางเมตร โดยพื้นที่ต่อหัวในเมืองอยู่ที่ 38.6 ตารางเมตร ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 370 ล้านคน คิดเป็นเพียงร้อยละ 40 ของประชากรในเมืองปัจจุบันที่มีอยู่ 920 ล้านคน จีนกำลังมุ่งเพิ่มอัตราการขยายตัวของเมืองจากร้อยละ 65 เป็นร้อยละ 73 ภายในปี 2578 ซึ่งจะเพิ่มประชากรในเมืองอีก 100 ล้านคน ซึ่งทั้งหมดนี้จะต้องการที่อยู่อาศัย อัตราส่วนเงินกู้ต่อมูลค่าของสินเชื่ที่อยู่อาศัยในเมืองใหญ่ของจีนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 สินเชื่ที่อยู่อาศัยในจีนมีความรับผิดชอบคนไม่จำกัด ดังนั้นการผิคนัดชำระหนี้จึงเกิดขึ้นได้ยาก วิกฤตที่อยู่อาศัยยังคงชะลอการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของจีน และภาคอสังหาริมทรัพย์ลดการเติบโตของ GDP ลงร้อยละ 4 ในปี 2565 ลดลงร้อยละ 1.3 ในปี 2566 และคาดว่าจะลดลงร้อยละ 0.9 ในปี 2567 การล้มละลายของบริษัทอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นจาก 123 รายในปี 2565 เป็น 590 รายในปี 2566 แต่เงินฝากธนาคารครัวเรือนเพิ่มขึ้น 2.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 และอีก 2.36 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2566
- เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล ตลาดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะผันผวนอย่างรุนแรง และอัตราค่าระวางที่เคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วในทั้งสองทิศทาง ดังที่เราได้เห็นในครึ่งหลังของปี 2563 โดยมีแนวโน้มว่าจะต้องพบเจอกับความผันผวนที่มากขึ้นในปี 2567 และปีต่อ ๆ ไป
- สินค้าหลักสี่ประเภทที่บรรทุกโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้แก่ สินแร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืช และสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย ในบรรดาสินค้าเหล่านี้ สินค้าสองอย่างหลังส่วนใหญ่จะบรรทุกด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ดังเช่นเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเป็นคำเรียกทั่วไปสำหรับสินค้าหลายประเภทที่มีความเชื่อมโยงอย่างมากกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก เนื่องจากสินค้านี้ประกอบด้วยสินค้าหลายประเภทที่มีความต้องการเป็นวัฏจักร เช่น เหล็กและวัสดุก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าเทกองกลุ่มย่อยอื่น ๆ เช่น ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์จากป่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่าง ๆ และบอกลีซีต์ ซึ่งเติบโตทางการค้าโลกเป็นเวลาหลายปี การเติบโตทางการค้าในสินค้าโภคภัณฑ์เหล่านี้สอดคล้องกับการเติบโตของรายได้และการเติบโตของจำนวนประชากรทั่วโลก

- การเติบโตของการค้าสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีอุปสงค์ในระยะยาวยังคงสอดคล้องกับแนวโน้มในอดีต เราคาดว่า การค้าสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีการเติบโตในระยะยาวจะชดเชยการลดลงของการค้าสินค้าโภคภัณฑ์ตามวัฏจักร
- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งตัน-ไมล์สำหรับเรือขนาดที่เล็กกว่า
- ร้อยละ 24 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (143.7 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 และร้อยละ 68 จากออสเตรเลีย (418.6 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 ในครั้งแรกของปี 2567 เนื่องจากปริมาณตัน-ไมล์ที่ไกลกว่าจากบราซิลเพิ่มขึ้นและแทนที่ปริมาณตัน-ไมล์ที่ใกล้กว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางบวกต่อกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์ในครั้งแรกของปี 2567
- ปริมาณการผลิตเหล็กของโลกแตะ 954.6 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2567 สูงกว่าเพียงเล็กน้อยจาก 943.9 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2566
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2567 สำหรับกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณร้อยละ 9.10 (ร้อยละ 10.61 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 8.27 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) นับเป็นหนึ่งในอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ประจำปีที่ต่ำที่สุดในรอบสองทศวรรษ!
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลประมาณ 0.87 ล้านเดเวทตันในไตรมาสสองของปี 2567 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 0.89 ล้านเดเวทตัน (ลดลงร้อยละ 2.2) จากช่วงไตรมาสสองของปี 2566 กองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2567 มีปริมาณ 92.01 ล้านเดเวทตัน หรือ ร้อยละ 9.07 (ร้อยละ 12.63 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 7.11 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่น้อยอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 9.10 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2570 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2567) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.88 และร้อยละ 0.89 (Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567) เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.1 และร้อยละ 2.6 ในปี 2567 และในปี 2568 ตามลำดับ (รายงานจาก Clarksons DBTO ในเดือนมิถุนายน 2567) ตามลำดับ หากความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากความแออัดหรือการหยุดชะงักอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรจะเห็นอัตราค่าระวางที่สูงขึ้นในอนาคต
- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 4.1 ในปี 2567 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าแห้งเทกองกลุ่มย่อยจะเติบโตที่ร้อยละ 4.85 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 92.01 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 9.07 ของกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน (45.54 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.63 และ 46.47 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 7.11) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2567 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2567 ตามกฎเกณฑ์ EEXI และ CII ใหม่ของ IMO

- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2567/ ปี 2568 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญกับแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎหมาย EEXI และ CII ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา
- สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ความคาดหวังยังคงอยู่ที่การรักษาวินัยด้านอุปทานจะได้รับผลตอบแทนแม้ว่าการเติบโตของอุปสงค์จะเป็นไปเพียงครั้งเดียวก็ตาม

ความแตกต่างระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 ปี 2566

และอนาคต

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

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2565	2566	ครึ่งแรกของปี 2567
เรือขนาดแคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	16,389**	23,482**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	12,854**	15,910**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	11,240**	13,975**
เรือขนาดแอนด์ไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	10,420**	12,514**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.5%	+4.3%	+1.4%	+4.46%	+3.88%
ความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.3	11.0	10.9
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2565)^	1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^	417,000 ล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+25.88%	+32.21%	+6.48%	+7.16%	+8.33%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+16.84%	+12.67%	+6.76%	+8.07%	+8.48%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+3.1%	+3.1%

อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษ ที่อัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นเดือนกรกฎาคมของปี 2567 อัตราส่วนดังกล่าวยังเป็นร้อยละ 9.07 และร้อยละ 9.10 ตามลำดับ

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

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

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

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

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

^^อัตราความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยในปี 2551 ถึงปี 2552 และอัตราความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยในปี 2555 ถึงปี 2563

ที่มา: ข้อมูลจาก Clarksons Index Timeseries; Clarksons Speed Timeseries and Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 และ

ข้อมูลการเติบโตของภาคอุปทานจาก Clarksons ณ เดือนมิถุนายน 2567 DBTO และข้อมูลการเติบโตของภาคอุปสงค์จาก Clarksons World Seaborne Trade Time Series ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567

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

อัตราค่าระวางเริ่มต้นในปี 2564 ที่ระดับต่ำจากนั้นได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากสู่ระดับสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม โดยดัชนี BDI แต่ละระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด และตั้งแต่นั้นมาก็ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ของปี 2565 ก่อนที่จะเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง เพราะเหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในลักษณะนี้ ลดลง และเพิ่มขึ้นอีกครั้งอย่างรวดเร็ว? คำตอบนั้นค่อนข้างง่าย กล่าวคือ อุปสงค์/อุปทานสำหรับสินค้าแห้งเทกองเมื่อตอนกลางปี 2564 อยู่ในระดับสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์โดยการคำนวณของ Clarksons เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 3.57 ซึ่งแตกต่างจากการเติบโตของกองเรือสุทธิเพียงที่ร้อยละ 3.6 เพียงเล็กน้อย อัตราค่าระวางจึงพุ่งสูงขึ้น! แต่เมื่อจินตนาการความภาคภูมิใจของฮาร์ิมาร์พท์ที่เกิดปัญหาโดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์ และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขักรานว่าจะต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ช่วงฤดูหนาวในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบและอัตราค่าระวางได้ลดลง ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 อัตราค่าระวางที่ลดลงนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารกลางจากประเทศที่เหลือในโลกในการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง (QE Tapering) และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยซึ่งเริ่มในเดือน

มีนาคม 2565 และต่อเนื่องมาจนถึงครั้งแรกของปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ เมื่ออุปสงค์/อุปทานอยู่ในระดับสมดุล ความผันผวนมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินยังคงขึ้น โขบายปลอดโควิดในการปิดกั้นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศเป็นเวลาหลายเดือนในปี 2565 ผลกระทบโดยรวมจากนโยบายปลอดโควิดในจีนและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและการลดลงของการอัดฉีดเม็ดเงินในส่วนอื่นของโลกเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ อุปสงค์เริ่มลดลงและอัตราค่าระวางในปี 2565 ชะลอตัวลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2564 ต้นปี 2566 เป็นช่วงที่เงินไม่ได้ถูกล็อกคาวนจากนโยบายปลอดโควิด แต่กลับต้องคืนเงินเพื่อรับมือกับการละทิ้งนโยบายปลอดโควิด ผู้คนไม่รู้ว่าจะหันไปทางไหน แต่ ณ สิ้นปี 2566 จีนเป็นหนึ่งในสองประเทศเศรษฐกิจหลักที่มีการเติบโตอย่างแข็งแกร่งด้วยอัตราการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 5.2 อีกแห่งคืออินเดียที่คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP ไว้ที่ร้อยละ 7.0 ในปี 2567 อย่างไรก็ตาม เราจำเป็นต้องปรับความคาดหวังของเราตามขนาดที่แท้จริงของเศรษฐกิจอินเดีย (3.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) เทียบกับขนาดเศรษฐกิจของจีน (18.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือ เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแอสดีไซส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามาก เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ข้างต้น และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เขตแดนของอุปทานของกองเรือในครั้งแรกของปี 2567 ที่ร้อยละ 2.77 (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ 10,000 – 44,999 เดทเวทตัน) ร้อยละ 5.34 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ 45,000 – 69,999 เดทเวทตัน) เมื่อเทียบกับร้อยละ 4.84 (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์ 90,000 เดทเวทตันขึ้นไป) และร้อยละ 4.74 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ 70,000 – 89,999 เดทเวทตัน) ตามข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 ในไตรมาสสองของปี 2567 อัตราการเติบโตสุทธิในแง่เขตแดนของอุปทานของกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 1.49 ล้านเดทเวทตัน (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์) ร้อยละ 2.88 ล้านเดทเวทตัน (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 1.98 ล้านเดทเวทตัน (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์) และร้อยละ 1.93 ล้านเดทเวทตัน (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์)

ข่าวที่ส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

- รายงานของสำนักข่าว Reuters ระบุว่า (1) การส่งออกและนำเข้าของเงินกลับมาเติบโตในเดือนเมษายน ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นว่ามาตรการสนับสนุนเงินนโยบายในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาอาจช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและผู้บริโภค แม้ว่านักวิเคราะห์ยังคงไม่แน่ใจว่าการเติบโตนี้จะยั่งยืนหรือไม่ (2) การนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์หลักของจีนในเดือนเมษายน แสดงให้เห็นถึงผลกระทบของแนวโน้มด้านราคา โดยแข็งแกร่งในช่วงที่ราคามีแนวโน้มลดลงและอ่อนแอในช่วงที่ราคามีการเพิ่มสูงขึ้น (3) ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ประกาศเพิ่มภาษีสินค้านำเข้าจากจีนหลายรายการ รวมถึงยานพาหนะไฟฟ้า ชิปคอมพิวเตอร์ และผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ ทำให้เกิดความตึงเครียดทางการค้ากับปักกิ่งในช่วงปีเลือกตั้ง (4) การเพิ่มภาษีการนำเข้าจากจีนส่งผลให้สหรัฐฯ เพิ่มการนำเข้าจากเวียดนามมากขึ้น ซึ่งเวียดนามนั้นต้องพึ่งพาจีนส่วนจากเงินสำหรับการส่งออกส่วนใหญ่ การค้าระหว่างจีน-เวียดนาม-สหรัฐฯ ที่พุ่งสูงขึ้นส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลทางการค้าที่กว้างขึ้น (5) จีนประกาศมาตรการครั้ง “ประวัติศาสตร์” เพื่อรักษาเสถียรภาพของภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤต รวมถึงการให้รัฐบาลท้องถิ่นซื้ออพาร์ทเมนต์ “บางส่วน” ผ่อนคลายกฎสินเชื่อบ้าน และให้คำมั่นที่จะส่งมอบบ้านที่ยังสร้างไม่เสร็จ (6) ในช่วงสองเดือนแรกของปี 2567 ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสหรัฐจากรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2566 เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้ายังคงเข้ามามีบทบาทในตลาดรถยนต์ของสหรัฐและมีผลกระทบต่อกรไหลเวียนของไฟฟ้า การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอุปทานพลังงานไฟฟ้าสำหรับรถยนต์

ไฟฟ้าบ่งบอกว่าผลกระทบจากยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วยังคงเพิ่มอุปสงค์ของการใช้ไฟฟ้ามากขึ้น (7) เศรษฐกิจของจีนมีแนวโน้มจะเติบโตร้อยละ 5 ในปีนี้ หลังจากไตรมาสแรกที่ “แข็งแกร่ง” IMF กล่าว พร้อมปรับเพิ่มคาดการณ์การเติบโตจากเดิมที่ร้อยละ 4.6 แม้ว่าจะคาดว่าในอนาคตจะเติบโตช้าลง (8) อินเดียเตรียมเริ่มนำเข้าข้าวสาลีหลังจากหยุดไปหกปี เพื่อสนับสนุนค่าคงคลังที่ร่อยหรอและควบคุมราคาที่สูงขึ้นจากผลผลิตที่นำคิดหวังในช่วงสามปีที่ผ่านมา แหล่งข่าวกล่าว การสิ้นสุดของการเลือกตั้งทั่วไปช่วยจัดอุปสรรคสำคัญในเรื่องนี้ (9) ตั้งแต่ปี 2523 เป็นต้นมา ผู้ผลิตรถยนต์ยุโรปได้ค่อย ๆ เข้ามาครองตลาดจีนด้วยยอดขายนับล้านคัน แต่ตอนนี้พวกเขาต้องปกป้องตลาดบ้านเกิดจากการโจมตีของรถยนต์ไฟฟ้าจีนที่แข็งแกร่ง เราคาดว่าวิธีที่ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจีนพยายามเอาชนะ Tesla และผู้ผลิตรถยนต์ดั้งเดิมในยุโรป ภาษีของสหภาพยุโรปสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าจีนอาจทำให้บักกิ้งสูญเสียการค้ำกับกลุ่มนี้เกือบ 4 พันล้านเหรียญสหรัฐตามการวิเคราะห์ใหม่ (10) มาตรการสนับสนุนภาคอสังหาริมทรัพย์ล่าสุดของจีนช่วยกระตุ้นการซื้อขายในเมืองใหญ่ แต่การเคลื่อนไหวในเมืองเล็กกลับซบเซา ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงที่ยังคงมีอยู่ในอนาคตสำหรับตลาดอสังหาริมทรัพย์ส่วนใหญ่ของประเทศ (11) หุ้นบริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่พุ่งขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยนักยุทธศาสตร์ในวอลล์สตรีทบางส่วนปรับเพิ่มเป้าหมายของพวกเขาส่งขึ้น แม้ว่าหลายกองทุนเฮดจ์ฟันด์จะมีท่าทีระมัดระวังมากขึ้น ดัชนี S&P 500 ทำสถิติสูงสุดเป็นครั้งที่ 30 ในปีนี้ ท่าทความกังวลเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวที่แคบซึ่งอาจทำให้ตลาดมีความเสี่ยงต่อความประหลาดใจมากขึ้น (12) เศรษฐกิจของจีนเติบโตช้ากว่าที่คาดไว้มากในไตรมาสสอง เนื่องจากภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ตกต่ำเป็นเวลานานและความไม่แน่นอนของการจ้างงานส่งผลให้การฟื้นตัวที่ประปรายต้องชะงักลง อย่างไรก็ตาม ความคาดหวังต่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมที่บักกิ้งจะต้องดำเนินการอยู่ยังคง

- รายงานของสำนักข่าว Bloomberg ระบุว่า (1) เจอโรม พาวเวลล์ ประธานธนาคารกลางสหรัฐกล่าวว่าธนาคารกลางจะต้องอดทนและรอหลักฐานที่แสดงว่าเงินเฟ้อยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นย้ำถึงความจำเป็นในการคงอัตราดอกเบี้ยที่สูงไว้นานขึ้น (2) เจมี ไดมอนด์ ซีอีโอของเจพีมอร์แกนกล่าวว่าเขายังคงกังวลเรื่องเงินเฟ้อมากกว่าที่ตลาดคาดคิด โดยชี้ว่าภาวะราคาที่เพิ่มสูงยังคงมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐ ซึ่งอาจทำให้อัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นนานกว่าที่หลายฝ่ายคาดการณ์ (3) สภาพอากาศร้อนจัด แห้งแล้ง และหนาวเย็น ได้ทำลายผลผลิตข้าวสาลีฤดูหนาวของรัสเซียในช่วงหลายสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่งผลให้ประมาณการการเก็บเกี่ยวของประเทศผู้ส่งออกชั้นนำลดลง และส่งผลให้ราคาข้าวสาลีในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้น ขณะที่ราคาข้าวโพดยังไม่พุ่งสูงมากเท่ากับข้าวสาลี ทำให้เกิดส่วนต่างทางด้านราคาระหว่างข้าวสาลี-ข้าวโพดอย่างไม่เคยเห็นในรอบเกือบสองปี ซึ่งอาจกระตุ้นอุปสงค์ข้าวโพดทั่วโลก ส่งผลดีต่อผู้ส่งออกสหรัฐที่คาดว่าจะกลับมาเป็นผู้ส่งออกข้าวโพดอันดับหนึ่งจากบราซิลในปี 2566 - ปี 2567 และปี 2567 - ปี 2568 (4) เศรษฐกิจสหรัฐเติบโตในอัตราที่ช้าลงในไตรมาสแรกกว่าที่รายงานครั้งแรก เนื่องจากการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่น้อยลงในสินค้าต่าง ๆ GDP ภายในประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 1.3 ต่อปีในช่วงสามเดือนแรกของปี (5) อุปสงค์น้ำมันทั่วโลกจะถึงจุดสูงสุดภายในปี 2572 และเริ่มหดตัวในปีถัดไป ตามที่สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศกล่าวเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2567 ขณะที่อุปทานในการผลิตน้ำมันจะมากกว่าอุปสงค์อย่างมากภายในสิ้นทศวรรษ (6) ปัญญาประดิษฐ์กำลังสร้างความเสียหายต่อระบบพลังงานทั่วโลก อุปสงค์ของไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นเกือบข้ามคืนจากศูนย์ข้อมูลขณะนี้มากเกินกว่าอุปทานที่มีอยู่ในหลายส่วนของโลก
- จากรายงานของสำนักข่าว The Economist ในขณะที่อัตราการเกิดทั่วโลกลดลง นักการเมืองกำลังทุ่มเงินให้กับนโยบายที่ส่งเสริมให้ผู้หญิงมีลูกมากขึ้น โดยทั่วไปเชื่อกันว่าอัตราการเกิดลดลงเกิดจากผู้หญิงซึ่งมีอาชีพมั่นคงซึ่งได้เลื่อนเวลาการมีลูกออกไป ซึ่งความคิดนี้ผิด เพราะการลดลงส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้หญิงที่อายุน้อยและยากจน ดังนั้น ผู้กำหนดนโยบายควรทำอย่างไร? เศรษฐกิจหลายแห่งจะต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่กำลังส่งผลให้อัตราการเจริญพันธุ์ลดลง รัฐสวัสดิการจำเป็นต้องถูกทบทวนใหม่ คนสูงอายุจะต้องทำงานต่อไปในชีวิตในช่วงที่อายุมากขึ้น สิ่งหนึ่งที่แน่นอนก็คือ มันเป็นความผิดพลาดสำหรับประเทศต่าง ๆ ที่จะพยายามหาทางทำให้มีการเกิดมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2567 ด้วยอุปทาน 996.58 ล้านเคทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 1,014.26 ล้านเคทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.77) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 3.26 สำหรับครั้งแรกของปี 2567) กับการส่งมอบตามกำหนดการในครึ่งหลังของปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเคทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 2.27 ล้านเคทเวทตันในครึ่งแรกของปี 2567) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.72 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเคทเวทตันเป็น 1,023.65 ล้านเคทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 352.36 ล้านเคทเวทตันเป็น 365.81 ล้านเคทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.82 และเพิ่มขึ้นจาก 644.22 ล้านเคทเวทตันเป็น 657.84 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.11) ภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 2.23 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,023.65 ล้านเคทเวทตันเป็น 1,046.49 ล้านเคทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 365.81 ล้านเคทเวทตันเป็น 377.62 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.23 และเพิ่มขึ้นจาก 657.84 ล้านเคทเวทตันเป็น 668.87 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.68) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2567 จากกฎเกณฑ์ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

ความแออัด

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ค่าเฉลี่ยของจำนวนเรือที่ทำเรือทั่วโลกอยู่ที่ 2,157,691 ลำ เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2566 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2,095,459 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ตัวเลขสำหรับทั้งปี 2566 อยู่ที่ 4,329,497 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เมื่อเทียบกับปี 2565) สำหรับปี 2565 อยู่ที่ 4,119,813 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปี 2564) สำหรับปี 2564 อยู่ที่ 3,757,567 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2563) และสำหรับปี 2563 อยู่ที่ 3,417,170 ลำ (ลดลงร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปี 2562) ค่าเฉลี่ยประจำปีของจำนวนเรือที่ทำเรือทั่วโลกในช่วงปี 2562 ถึง 2566 อยู่ที่ 3,861,521 ลำ เปรียบเทียบกับครึ่งแรกของปี 2567 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยประจำปีดังกล่าวร้อยละ 12

การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

อัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ลดระดับลงมาจากระดับสูงสุดครั้งประวัติศาสตร์ในปี 2563 ถึงปี 2565 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำกลับสู่ระดับก่อนเกิดโรคระบาดในปลายปี 2566 แต่จากนั้นอัตราค่าระวางพุ่งขึ้นอย่างมากตั้งแต่ต้นปีนี้ เนื่องจากการหยุดชะงักของเส้นทางการค้าจากการยิงจรวด โครน ชิปนาวูธ และเรือพิวน้ำไร้คนขับโดยกลุ่มสตีมมากกว่า 110 ครั้งต่อเรือพาณิชย์ที่ไม่มีอาวุธและป้องกันตนเองได้น้อยนับตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2566 และยังคงดำเนินต่อไปจนถึงขณะที่เราเขียนจดหมายขานี้ แม้จะมีเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ลำใหม่จำนวนมากที่เข้ามาให้บริการตั้งแต่ต้นปี 2567 แต่ค่าอัตราค่าระวางการขนส่งกลับขึ้นไปถึงระดับสูงสุดของช่วงการระบาดของโควิด-19 เนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มากกว่าร้อยละ 90 ให้แล่นผ่านเส้นทางแหลมกู๊ดโฮป (COGH) แทนการแล่นผ่านเส้นทางทะเลแดงที่สั้นกว่าอย่างมาก ทำให้สายการบินเรือต้องเพิ่มจำนวนเรือในแต่ละเส้นทาง ขณะที่อุปสงค์ยังคงเติบโตเกินคาดการณ์ พร้อมกับการแออัดและการรวมตัวของเรือที่ทำเรือบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ การแล่นเรือโดยลดความเร็วลงซึ่งเป็นแนวปฏิบัติในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ได้ถูกแทนที่ด้วยการเดินเรือเร็ว/เต็มที่ เนื่องจากเส้นทางที่ยาวขึ้นอย่างมากผ่าน COGH และอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นอย่างไม่คาดคิด ในสัปดาห์ที่เริ่มต้นวันที่ 8 กรกฎาคม 2567 พายุที่ผิดปกติโจมตี COGH ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท CMA CGM มีตู้คอนเทนเนอร์ 44 ตู้หาล้นลงทะเลและอีกจำนวน 30 ตู้ได้รับความเสียหายแต่ยังคงอยู่บนเรือ ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดจึงจอดทอดสมอที่นอกชายฝั่งเคอร์บัน รอให้สภาพอากาศดีขึ้น ขณะที่พายุแรงอีกลูกหนึ่งคาดว่าจะโจมตี COGH ในช่วงสิ้นสัปดาห์เดียวกันนี้ เป็นผลให้สายการเดินเรือไม่สามารถปฏิบัติตามเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกที่ตั้งไว้ตั้งแต่ต้นปี 2567 และจะพบว่าการปฏิบัติตามข้อบังคับภายใต้ดัชนีการลดการใช้พลังงาน (CII) เป็นเรื่องยากมาก และจะต้องจ่ายเงินจำนวนมากภายใต้โครงการการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (EU ETS) เมื่อเรือของพวกเขาไปถึงท่าเรือในสหภาพยุโรปทั้งหมดนี้จะทำให้สายการเดินเรือมีกำไรมากขึ้น แทนที่จะขาดทุนตามคาดการณ์ในต้นปี 2567 แต่เรากำลังพูดถึงการขนส่งสินค้าทางเรือที่อัตราค่าระวางการขนส่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ทันที และกำไรอาจกลับตัวได้ง่าย ๆ หากการหยุดชะงักในทะเลแดงสิ้นสุดลงและเส้นทางระยะสั้นกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง

เส้นทางคอขวดที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลชะงัก

ตามข้อมูลของ Clarksons พบว่าร้อยละ 24 ของการค้าทั่วโลกดำเนินการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ร้อยละ 11 ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ร้อยละ 9 ผ่านคลองสุเอซ ร้อยละ 4 ผ่านช่องแคบเดนมาร์ก/ทางเข้าทะเลบอลติก ร้อยละ 3 ผ่านช่องแคบบอสฟอรัสในตุรกีเพื่อเข้าสู่ทะเลดำ และร้อยละ 3 ผ่านคลองปานามา เมื่อภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลกระทบมากขึ้นกว่าเดิม จะเป็นปัจจัยสำคัญในการติดตามเส้นทางคอขวดที่ทำให้การขนส่งชะงักเหล่านี้ อย่างไรก็ตาม

อุบัติเหตุเรือ “ต้าหลี่” ที่บัลติมอร์

เรือที่ติดอยู่ในบัลติมอร์ได้ออกจากท่าเรือทั้งหมดในวันครบรอบหนึ่งเดือนของการพังทลายลงของสะพานฟรานซิส สก็อตต์ คีย์ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567 คณะกรรมการความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ (NTSB) ได้ออกรายงานเบื้องต้นเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2567 เรือ “ต้าหลี่” เองได้รับการปล่อยเรือและย้ายจากจุดเกิดเหตุไปยังท่าเรือเดียวกับที่เคยจอดก่อนเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงนี้เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2567 นับเป็นเวลาเกือบสองเดือนหลังจากวันที่สะพานพังทลายลง ภายหลังจากการกำจัดซากสะพานเสร็จสิ้น ท่าเรือบัลติมอร์ได้กลับมาเปิดให้บริการตามปกติอีกครั้งในวันที่ 10 มิถุนายน 2567 รายงาน NTSB ฉบับสุดท้ายคาดว่าจะออกมาก่อนสิ้นปีนี้ แม้ว่าจะระบุว่าอาจใช้เวลาจนถึง 18 เดือน กว่าที่จะได้ข้อสรุป นอกจากนี้อาจใช้เวลาหลายปีกว่าจะตัดสินความรับผิดชอบทางกฎหมายได้ และเจ้าของเรือต้าหลี่จะสามารถจำกัดความรับผิดได้ถึงขีดจำกัดความรับผิดประมาณ 44 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายใต้กฎหมายของสหรัฐฯ หรือไม่ ในระหว่างนี้ คำถามเกี่ยวกับความแข็งแรงของรั้วที่ป้องกันเสาสะพานหลัก กำลังและจำนวนของเรือลากจูงที่ต้องมีในทุกท่าเรือของสหรัฐฯ และเรือลากจูงควรร่วมกันเรือเมื่อแล่นผ่าน โครงสร้างสำคัญเช่นสะพานหรือไม่ ต้องได้รับการตอบ

ข่าวการขนส่งเรือสินค้าแห่งเทกอง

รายได้ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 จากช่วงเดียวกันของปี 2566 โดยค่าเฉลี่ยจาก Clarksons อยู่ที่ 15,828 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยตามแนวโน้มร้อยละ 25 หลังจากไตรมาสแรกที่แข็งแกร่งเกินคาด โดยเฉพาะเรือขนาดแคปไซส์ (รายได้เฉลี่ยของเรือที่ต่อขึ้นประมาณปี 2553 อยู่ที่ 23,430 เหรียญสหรัฐต่อวันในครั้งแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 166 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและสูงกว่าค่าเฉลี่ยในรอบ 10 ปีถึงร้อยละ 80) เนื่องจากการส่งออกแร่เหล็กและบอไซด์ในเส้นทางระยะยาวจากแอดแลนติกไปยังเอเชียได้ให้การสนับสนุนอย่างมาก (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 4 กรกฎาคม 2567)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 อุปสงค์ถ่านหินชะลอตัวลงเหลือการเติบโตเพียงร้อยละ 2 จากร้อยละ 7 ในปี 2566 โดยเมื่อวัดจากปริมาณรวมทั้งปี ถ่านหินและถั่วเหลืองเป็นสินค้าที่มีปริมาณการค้าสูงสุดเพียงสองรายการที่แสดงถึงการเติบโตที่ชะลอตัวในปี 2567 การค้าถั่วเหลืองเติบโตขึ้นร้อยละ 16 ในครั้งแรกของปี 2566 แต่ในปีนี้อุปสงค์ที่ (ลดลงร้อยละ 0.6) อุปสงค์สำหรับการค้าอื่น ๆ ทั้งหมดยังคงเติบโตและเพิ่มขึ้นต่อไป อุปสงค์แร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในครั้งแรกของปีนี้ เมื่อเทียบกับร้อยละ 4 ในปี 2566 การค้าธัญพืชเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในขณะที่ในปี 2566 คงที่ การค้าแร่บอไซด์เติบโตขึ้นร้อยละ 4 ในปี 2566 โดยอุปสงค์เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ในครั้งแรกของปี 2567 การค้าเหล็กเป็นการค้าที่เติบโตเร็วที่สุดโดยการส่งออกจากจีนเพิ่มขึ้นอย่างมาก อุปสงค์ของการค้าเหล็กเติบโตขึ้นร้อยละ 18 ในครั้งแรกของปี 2567 หลังจากการเติบโตช้ามากในปี 2566 การค้าปุ๋ยเติบโตประมาณร้อยละ 5 ในปีที่แล้ว ในครั้งแรกของปี 2567 ได้เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 การค้าธัญพืชเชิงเกษตรคงที่ในปี 2566 แต่เติบโตขึ้นร้อยละ 9 ในครั้งแรกของปี 2567 โดยรวมแล้ว อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองยังคงแข็งแกร่งในครั้งแรกของปี 2567 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับครั้งแรกของปี 2566 แร่เหล็กคิดเป็นร้อยละ 30 ของอุปสงค์เพิ่มเติมที่เกิดขึ้นในปี 2567 ตามด้วยธัญพืช (ร้อยละ 12) ถ่านหินและเหล็ก (ร้อยละ 10) ในแต่ละรายการ) แร่บอไซด์ (ร้อยละ 6) ธัญพืชเชิงเกษตร (ร้อยละ 4) และปุ๋ย (ร้อยละ 3) ด้วยอุปสงค์ที่แข็งแกร่งเช่นนี้ การหยุดชะงักในคลองปานามาและทะเลแดง และกองเรือที่เติบโตขึ้นร้อยละ 2 ในครั้งแรกของปีนี้ ไม่แปลกใจเลยที่อัตราค่าระวางโดยเฉลี่ยสำหรับครั้งแรกของปี 2567 สูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2566 อย่างมีนัยสำคัญ โดย ดัชนี BDI อยู่ที่ 1,836 จุด (เพิ่มขึ้นร้อยละ 59) อัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์อยู่ที่ 23,482 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 92) อัตราค่าระวางของเรือขนาดปานามาแมกซ์อยู่ที่ 15,910 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 35) อัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ 13,975 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 34) และอัตราค่าระวางของเรือขนาดแฮนด์ไซส์อยู่ที่ 12,520 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 25) (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 8 กรกฎาคม 2567)

คาดว่า การส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในปี 2567 จะเพิ่มขึ้นเป็น 27.7 ล้านเดทเวทตัน และในครั้งแรกของปี 2567 การส่งมอบทั้งหมดอยู่ที่ 17.62 ล้านเดทเวทตัน ลดลงร้อยละ 3.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว ซึ่งรวมถึงเรือขนาดแคปไซส์จำนวน 33 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์จำนวน 49 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 85 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 58 ลำ การปลดระวางเรือในปี 2567 จะรวมเป็น 5.34 ล้านเดทเวทตัน ในครั้งแรกของปี 2567 การปลดระวางเรือทั้งหมดอยู่ที่ 1.7 ล้านเดทเวทตัน ลดลงร้อยละ 45.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว ซึ่งรวมถึงเรือขนาดแคปไซส์จำนวน 3 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 8 ลำ คาดว่าการเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 20,000 เดทเวทตัน จะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้วในปี 2567 และ

อยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ในปี 2568 กองเรือขายตัวสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ในปี 2566 การทำสัญญาชะลอตัวลงในครึ่งปีแรกของปี 2567 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 8.5 ในหน่วยเคเวทตัน ปริมาณการค้าเป็นไปในทางบวกในครึ่งปีแรกของปี 2567 แร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้วเป็น 819.2 ล้านตัน แร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว และจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว ถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้วเป็น 672.5 ล้านตัน ถ่านหินจากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 และจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 22 กรกฎาคม 2567)

ในครึ่งแรกของปี 2567 ดัชนี Baltic Supra TC Index มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 14,013 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.9 จากปีก่อนหน้า ในขณะที่ดัชนี Baltic Handysize TC Index มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,560 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.0 จากปีก่อนหน้า ราคาเรือต่อใหม่ในเดือนมิถุนายน 2567 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ 38.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์อยู่ที่ 33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคาสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์อายุ 5 ปีอยู่ที่ 28.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และราคาเรือขนาดแอสดีไซส์อยู่ที่ 28.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปริมาณการส่งมอบเรือขนาดแอสดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2567 เป็น 13.41 ล้านเคเวทตัน ในครึ่งแรกของปี 2567 มีการส่งมอบเรือในปริมาณ 7.61 ล้านเคเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.3 จากปีก่อนหน้า ซึ่งรวมถึงปริมาณการส่งมอบ 4.61 ล้านเคเวทตันของเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ปริมาณการส่งมอบ 0.56 ล้านเคเวทตันของเรือขนาดซูปราแมกซ์ ปริมาณการส่งมอบ 0.14 ล้านเคเวทตันของเรือขนาดแอสดีไซส์ ปริมาณการส่งมอบ 2.22 ล้านเคเวทตันของเรือแอสดีไซส์ขนาดใหญ่ และปริมาณการส่งมอบ 0.09 ล้านเคเวทตันของเรือแอสดีไซส์ขนาดเล็ก การปลดระวางเรือในปี 2567 คาดว่าจะลดลงเหลือ 1.72 ล้านเคเวทตัน ในครึ่งแรกของปี 2567 มีการรีไซเคิลเรือในปริมาณ 0.6 ล้านเคเวทตัน ลดลงร้อยละ 11.5 จากปีก่อนหน้าซึ่ง ตัวเลขดังกล่าวรวมถึงปริมาณการรีไซเคิล 0.36 ล้านเคเวทตันของเรือขนาดแอสดีแมกซ์ ปริมาณการรีไซเคิล 0.11 ล้านเคเวทตันของเรือแอสดีไซส์ขนาดใหญ่ และปริมาณการรีไซเคิล 0.13 ล้านเคเวทตันของเรือแอสดีไซส์ขนาดเล็ก การเติบโตสุทธิของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาดระหว่าง 20,000 - 67,999 เคเวทตัน คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 และเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.3 ในปี 2568 โดยกองเรือขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือขนาดอัลตราแมกซ์คาดว่าจะขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 จากปีก่อนหน้า ในปี 2567 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์คาดว่าจะขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือขนาดแอสดีไซส์จะหดตัวลงร้อยละ 3.0 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากหดตัวร้อยละ 4.3 ในปี 2566 กองเรือแอสดีไซส์ขนาดใหญ่คาดว่าจะขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในปี 2566 กองเรือแอสดีไซส์ขนาดเล็กคาดว่าจะหดตัวร้อยละ 0.1 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากขายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 ในปี 2566 กิจกรรมการสั่งต่อเรือใหม่ชะลอตัวลงในระหว่างปี 2566 หลังจากปี 2565 ที่แข็งแกร่ง อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการค้าเรือมือสองในช่วงนี้อยู่ที่ร้อยละ 10.9 ของปริมาณในแง่เคเวทตัน (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 29 กรกฎาคม 2567)

ข่าวการขนส่งอื่น ๆ

พาดหัวข่าวหลักในสัปดาห์นี้กล่าวถึงการส่งมอบเรือจากอุตสาหกรรมทั่วโลกที่เริ่มเพิ่มขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา หลังจากที่มีการต่อเรือซึ่งลดลงมานานกว่าสิบปี โดยการคาดการณ์การส่งมอบสำหรับทั้งปี 2567 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 40.6 ล้านกรอสตัน ซึ่งสูงที่สุดในรอบกว่าสิบปี (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 10 พฤษภาคม 2567)

อัตราค่าระวางเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นอีกครั้งในสัปดาห์นี้ เนื่องจากการหยุดชะงักอย่างมากที่ศูนย์กลางหลักในภูมิภาคตะวันออกไกลและอุปสงค์ที่แข็งแกร่งขึ้นสนับสนุนตลาดที่ตึงตัวอยู่แล้ว ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ (SCFI) เพิ่มขึ้นบริษัท พีริเยส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ร้อยละ 13 จากสัปดาห์ที่แล้วเป็น 3,045 จุด ซึ่งสูงกว่าในช่วงกลางเดือนธันวาคมถึงประมาณ 3 เท่า และเกือบสองเท่าของระดับสูงสุดที่เห็นนอกยุคเฟื่องฟูช่วงโควิด-19 (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 31 พฤษภาคม 2567)

สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) ระบุว่าความต้องการน้ำมันทั่วโลกจะเพิ่มขึ้น 0.96 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2567 และจะถึง 103.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน และจะเพิ่มขึ้น 1.0 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2568 เป็น 104.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน IEA คาดว่าอุปสงค์ของน้ำมันทั่วโลกจะถึง 105.4 ล้านบาร์เรลต่อวันภายในปี 2573 หรืออาจลดลง เนื่องจากอเมริกาเหนือ (ลดลง 1.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน) และสหภาพยุโรป (ลดลง 1.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน) ลดอุปทานลง สิ่งนี้จะส่งผลให้เกิดภาวะน้ำมันสั้นตลาดภายในปี 2573 เนื่องจากผู้ผลิตน้ำมันยังคงลงทุนในโครงการใหม่ ๆ การผลิตในปี 2573 จะมีปริมาณถึง 113.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งมากกว่าอุปสงค์ 8.4 ล้านบาร์เรลต่อวัน และจะส่งผลเสียต่อราคาน้ำมัน

ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์สำหรับเดือนพฤษภาคมแสดงให้เห็นว่าการเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า โดยการเติบโตของปริมาณนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว ในขณะที่ความต้องการ TEU-ไมล์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า โดยการเติบโตนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าอยู่ที่ร้อยละ 8.0 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 5 กรกฎาคม 2567)

การเปลี่ยนแปลงที่ใหญ่ที่สุดเกิดขึ้นในตลาดการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งตลาดที่คาดว่าจะมีอุปทานสั้นตลาดกลับดังตัวอย่างมาก ประการแรกเมื่อการเปลี่ยนเส้นทางทะเลแดงเพิ่มอุปสงค์ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในแง่ TEU-ไมล์) และต่อมาปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น (สูงกว่าช่วงต้นปีประมาณร้อยละ 10) ฤดูกาลขนส่งสูงสุดที่มากกว่าปกติและความแออัดที่เพิ่มขึ้น อัตราค่าระวางสินค้าบางเส้นทางตอนนี้ใกล้เคียงกับสถิติช่วงโควิด-19 (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 5 กรกฎาคม 2567)

มีรายงานว่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 มีการส่งมอบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์รวมทุกขนาดกว่า 270 ลำ (รวมถึงเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ 51 ลำที่ส่งมอบในเดือนมิถุนายน) ด้วยปริมาณความจุ 1.68 ล้าน TEU! โดยคาดว่าจะมีการส่งมอบอีก 1.49 ล้าน TEU ในช่วงครึ่งหลังของปี 2567 ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับอัตราการส่งมอบลำช้า (ข้อมูลจาก Compass วันที่ 8 กรกฎาคม 2567)

ภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม ภาษีศุลกากร การขยายตัวของเมือง และการเลือกตั้ง:

25 มิถุนายน 2567 ถูกกำหนดให้เป็น “วันคนประจำเรือ” โปรตุเกสวิดีโอ “*Seafarers Deserve Support*” จาก BIMCO ที่เผยแพร่ในวันเดียวกันเพื่อสนับสนุนนักเดินเรือทุกคน

ความเชื่อมโยงระหว่างการเลือกตั้งและผลกระทบที่อาจเป็นผลดีหรือผลเสียต่อเศรษฐกิจโลกขึ้นอยู่กับผู้ชนะการเลือกตั้งเป็นสิ่งสำคัญและส่งผลกระทบต่อขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนั้นเราจำเป็นต้องติดตามการเลือกตั้งหลายครั้งที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปี 2567 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ผู้นำประชาานิยมหลายคนกำลังส่งเสริมนโยบายลดการเชื่อมโยงกับโลกาภิวัตน์ โดยการย้ายฐานการผลิตกลับสู่ประเทศที่มีภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับประเทศต้นทางเดิม การย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศพันธมิตรที่ไม่มี ความขัดแย้งระหว่างกัน และนโยบายบิดเบือนตลาดอื่น ๆ หากผู้นำกลุ่มดังกล่าวชนะการเลือกตั้ง พวกเขาอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุปสงค์ด้านการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันก็เพิ่มอัตราเงินเฟ้อผ่านนโยบายลดการเชื่อมโยงกับโลกาภิวัตน์

เงินเฟ้อเป็นอีกหนึ่งศัตรูของการเติบโตเมื่อธนาคารกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและพยายามควบคุมมันให้ได้ บริษัทต่าง ๆ ต้องเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นและมีโอกาสน้อยที่จะลงทุนในโครงการขยายทุนขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มกำลัง

แรงงาน หากไม่มีการใช้จ่ายฝ่ายทุนและการเพิ่มกำลังแรงงาน เศรษฐกิจก็จะไม่ขยายตัวและจะลดความต้องการสินค้าลง ซึ่งจะส่งผลให้อุปสงค์ด้านการขนส่งสินค้าลดลงเนื่องจากอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น

สงครามเป็นสิ่งที่แย่ที่สุดที่ประเทศใด ๆ จะเข้าไปเกี่ยวข้อง ประเทศที่อยู่ในสงครามหรือสนับสนุนพันธมิตรในการสู้รบ มุ่งมุงเงินทุนทั้งหมดไปในการผลิตและ/หรือการจัดซื้ออาวุธโดยไม่สนใจเรื่องอื่น ๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจถูกละเลยทำให้อุปสงค์ของสินค้าลดลงและส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าลงไปด้วย ตามที่เราได้กล่าวมาแล้วซ้ำแล้วซ้ำเล่า ไม่มีผู้ชนะในสงคราม มีแต่ผู้แพ้ ผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ที่ใช้กฎเกณฑ์แห่งป่าที่ว่า “ผู้ที่แข็งแกร่งหรือมีอำนาจสามารถทำอะไรก็ได้ตามที่ต้องการ” ส่งผลให้ความคิดเห็นของโลกผิดไปและจบลงที่ด้านมืดของประวัติศาสตร์ แต่การสูญเสียที่ใหญ่ที่สุดจะถูกผู้รู้สึกอย่างลึกซึ้งโดยพ่อแม่ คู่สมรส คู่ชีวิต พี่ชาย น้องสาว และพี่น้องของผู้ที่ถูกนำไปสู่การสังหารโดยผู้นำที่ไม่สนใจ ผู้ที่ถูก ๆ ของพวกเขาไม่เคยตกอยู่ในความเสี่ยงที่จะเสียชีวิต

ภูมิรัฐศาสตร์แทรกแซงใน โลกของเศรษฐศาสตร์และการค้าโลกในรูปแบบที่ใหญ่มาก ดังจะเห็นได้จากสงครามในยูเครนที่ดำเนินมาอย่างแข็งแกร่งหลังจากผ่านไปกว่า 27 เดือน ส่งผลให้มีการคว่ำบาตรมากมาย ทำให้ชีวิตยากขึ้นหรือเป็นไปได้สำหรับเจ้าของเรือผู้บริสุทธิจำนวนมาก การไหลของการค้าถูกหยุดชั่วคราวจากทะเลดำไปยังตุรกีและประเทศอื่น ๆ ในแอฟริกาเหนือและสหภาพยุโรป ตั้งแต่ตอนเริ่มต้นของสงครามนี้ แล้วเริ่มต้นใหม่หลังจากผ่านไปประมาณ 5 เดือนระหว่างสงคราม จากนั้นหยุดอีกครั้งในช่วงต้นครึ่งหลังของปี 2566 และเมื่อไตรมาสสามเคลื่อนเข้าสู่ไตรมาสสี่ของปี 2566 กลับดำเนินไปอย่างดุเดือดราวกับว่าไม่มีการหยุดชะงักจากสงครามรอบครั้งแรกในยุโรปนับตั้งแต่ปี 2488

จากนั้นมีสงครามรอบครั้งที่สองที่เริ่มขึ้นในเดือนตุลาคม 2566 เมื่ออิสราเอลสู้กับชาวปาเลสไตน์ในฉนวนกาซา ส่งผลให้กลุ่มฮุติโอมตีด้วยโดรน จีปนาซุ และเรือพิฆาตไร้คนขับ (USV) ต่อเรือพาณิชย์ที่ผ่านทะเลแดง มหาสมุทรอินเดีย และแม้แต่เรือพาณิชย์ที่แล่นไกลถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียนมากกว่า 110 ครั้งตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2566 และยังคงดำเนินต่อไปตั้งแต่นั้นมา วัตถุประสงค์ของกลุ่มฮุติคือการยุติสงครามดังกล่าว โดยกดดันให้อิสราเอลหยุดสงครามในกาซา ผู้ที่ติดอยู่ในกระแสน้ำของสงครามดังกล่าวนี้คือชาวเรือพาณิชย์ที่พยายามทำมาหากิน โดยมีผู้เสียชีวิตสามคนในเหตุการณ์แรก คนที่สี่ในเหตุการณ์ที่สอง และอีก 25 คนถูกควบคุมตัวในไซเคดาร์ห์เมื่อเรือของพวกเขาซึ่งเป็นของพี่น้องชาวอิสราเอลสองคนถูกกักกันเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2566 ดังนั้น เจ้าของเรือที่รอบคอบที่สนใจในสวัสดิภาพของลูกเรือของพวกเขาจะไม่ยอมให้เรือของพวกเขาแล่นผ่านน่านน้ำที่อันตรายของทะเลแดงและจะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป (COGH)

การหยุดชะงักในทะเลแดงโดยกลุ่มฮุตินั้นหมายความรวมถึงการหยุดชะงักของสินค้าแห่งเทกองปริมาณ 325 ล้านตันหรือร้อยละ 7 ของปริมาณสินค้าแห่งเทกองทั้งหมด (คิดเป็นร้อยละ 12 เมื่อวัดเป็นอุปสงค์ในแง่ตันไมล์) ที่ผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ โดยร้อยละ 40 ขนส่งโดยเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ และอีกร้อยละ 17 ขนส่งโดยเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ โดยที่เหลือนขนส่งโดยเรือซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ

การเลือกตั้งในสหรัฐฯ จะตัดสินถ้าทรัมป์เป็นประธานาธิบดีคนต่อไป หลังจากการดิเบตครั้งแรกระหว่างทรัมป์และไบเดน ดูเหมือนว่าไบเดนจะเดินมาจนสุดทาง แต่การพยายามลอบสังหารทรัมป์ และไบหน้าของเขาที่เป็นเอนเลือด ชูกำปั้นขึ้นฟ้า โดยมีธงชาติสหรัฐฯ เป็นฉากหลัง พร้อมเรียกร้องให้ผู้ติดตามของเขา “สู้” “สู้” ก่อนที่จะถูกพาตัวไปโดยหน่วยสืบราชการลับและตำรวจท้องถิ่นไปยังที่ปลอดภัยและได้รับการช่วยเหลือทางการแพทย์ ส่วนทำให้การเลือกตั้งของทรัมป์ในการเป็นประธานาธิบดีคนต่อไปเกือบจะแน่นอน หากไบเดนยื่นหยัดต่อต้านเขา ขณะนี้ เมื่อไบเดนตัดสินใจไม่ลงแข่งขันชิงตำแหน่งในการเลือกตั้งและหันมาสนับสนุนคามาลา แฮร์ริสแทน ดูเหมือนว่าจะมีการแข่งขันที่สูสีระหว่างทรัมป์และแฮร์ริสสำหรับตำแหน่งประธานาธิบดีสหรัฐฯ สำหรับ

ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯ-จีน ไม่สำคัญว่าใครจะชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดี ทรมป์ได้เริ่มสงครามทางภาษีแล้ว ไบเดนแม้จะมีความเชื่อในโลกกิวตันและการค้าเสรี แต่ก็ยังคงดำเนินสงครามทางภาษีต่อไปและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของสงครามภาษีในช่วงวาระของเขา โดยคามาลา แฮร์ริสก็อาจจะดำเนินรอยตามไบเดน ถ้าได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีสหรัฐฯคนถัดไป

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

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

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

มาตรการคว่ำบาตรทางการค้า ภาษีศุลกากร สงครามร้อนและสงครามเย็นทั้งหมดเหล่านี้ ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศถูกขัดจังหวะ การขนส่งทางทะเลช่วยให้กระแสการค้าระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพมากที่สุด แต่เมื่อถูกขัดจังหวะ กระแสการค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้อัตราค่าระวางการขนส่งเพิ่มขึ้นและส่งผลให้ราคาสินค้าในประเทศผู้นำเข้าสูงขึ้น มันแทบไม่มีผลกระทบต่อประเทศผู้ส่งออก เพราะพวกเขาเพียงแต่เพิ่มราคาสินค้าส่งออกของพวกเขาในเปอร์เซ็นต์เดียวกันกับภาษีศุลกากรเจ้าของเรือได้รับประโยชน์จากความไม่มีประสิทธิภาพที่เกิดขึ้นหากกระแสการค้าเกิดจากประเทศที่ห่างไกลเนื่องจากภาษีศุลกากรที่บังคับใช้กับประเทศผู้ส่งออกปกติ

โดยทั่วไป การหยุดชะงักทั้งหมดเป็นผลดีต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่การขัดจังหวะกระแสการค้าจะส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเจ้าของเรือ

ข่าวเกี่ยวกับภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม ภาษีศุลกากร และการเลือกตั้ง:

รายงานของสำนักข่าว Reuters ระบุว่า (1) พรรคเดโมแครตมีความขัดแย้งอย่างมากเกี่ยวกับการจัดการของไบเดนทั้งในสงครามกชาและการประท้วงต่อต้านสงครามดังกล่าวในมหาวิทยาลัยของสหรัฐฯ ผลสำรวจใหม่ของ Reuters/Ipsos พบว่า ความขัดแย้งนี้ทำให้พันธมิตรที่เขาพึ่งพาเมื่อสี่ปีก่อนเพื่อเอาชนะทรัมป์เกิดการแยกตัว (2) อัยการศาลอาญาระหว่างประเทศกล่าวว่าเขาได้ขอมอบจับนายกรัฐมนตรียูเครน เบนจามิน เนทันยาฮู รัฐมนตรีกลาโหมของเขา และผู้นำสามคนในข้อหาก่ออาชญากรรมสงคราม นี่คือนี่คือสิ่งที่เกิดขึ้นต่อไป (3) รัฐบาลไบเดนกล่าวว่า การเสียชีวิตเมื่อเร็ว ๆ นี้ในราฟาห์ไม่ถือว่าเป็นปฏิบัติการภาคพื้นดินขนาดใหญ่ที่ข้ามเส้นแดงใด ๆ ของสหรัฐฯ (4) ประธานาธิบดีรัสเซีย วลาดิมีร์ ปูติน เตือนตะวันตกว่าสมาชิกนาโตในยุโรปกำลังเล่นกับไฟโดยเสนอให้ยูเครนใช้ยุทธวิธีในตะวันตก โจมตีลึกเข้าไปในรัสเซีย ซึ่งเขากล่าวว่าอาจเป็นการจุดชนวนให้เกิดความขัดแย้งระดับโลก (5) เริ่มตั้งแต่ทศวรรษ 2523 ผู้ผลิตรถยนต์ยุโรปได้พิชิตตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง สร้างยอดขายหลายล้านคัน ตอนนี้พวกเขาจะต้องปกป้องฐานที่มั่นของตนจากการโจมตีของยานยนต์ไฟฟ้าจากจีนที่นำถ้าว เรามาดูกันว่าผู้ผลิตรายอื่นจะตอบสนองอย่างไร และผู้ผลิตรายดั้งเดิมในยุโรปอย่างไร (6) การรุกรานยูเครนของรัสเซียทำให้เกิดหรือเปิดทางให้มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 175 ล้านตันสู่ชั้นบรรยากาศ รายงานร่วมกล่าวเมื่อวันพฤหัสบดี รายงานดังกล่าวซึ่งเผยแพร่โดยกระทรวงสิ่งแวดล้อมของยูเครนและองค์กรพัฒนาเอกชนด้านสภาพอากาศของยูเครน ระบุว่า การประเมินของพวกเขา รวมทั้งการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่อาจเกิดขึ้นระหว่างงานซ่อมแซมภายหลังการทำลายล้างที่เกิดจากการรุกราน (7) กองทัพสหรัฐฯ เปิดตัวโปรแกรมลับท่ามกลางวิกฤตโควิดเพื่อทำลายความน่าเชื่อถือของวัคซีน Sinovac ของจีน เพื่อตอบโต้ความพยายามของปักกิ่งในการกล่าวโทษการระบาดของโรคระบาดที่อูซิงตัน

ความไม่เท่าเทียม

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) คือการยกระดับผู้คนออกจากความยากจน ซึ่งเกิดขึ้นในประเทศจีนเป็นอย่างมาก โดยมีผู้คนมากกว่า 400 ล้านคนหลุดพ้นจากความยากจน ด้วยการบริโภคเนื้อสัตว์พุ่งสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนส่งส่วนผสมอาหารสัตว์ในปริมาณที่เพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองอาหารที่อุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ในจีน ผู้คนที่ยากจนกินผัก แต่เมื่อพวกเขาก้าวเข้าสู่ชนชั้นกลาง อาหารของพวกเขาจะมีเนื้อสัตว์มากขึ้น และเมื่อพวกเขากลายเป็นคนรวยมาก ๆ ก็เป็นส่วนหนึ่งของชนชั้นนำร้อยละ 1 ของโลก พวกเขาจะกลับไปสู่อาหารมังสวิรัติที่อุดมไปด้วยพืชอินทรีย์ โชคดีสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผู้คนหลายพันล้านอยู่ในชนชั้นกลาง หรือกำลังจะเข้าสู่สถานะนั้น และเริ่มบริโภคอาหารที่มีเนื้อสัตว์มากขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์ของส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับผู้คนจำนวนน้อยมากที่จะเลื่อนไปสู่กลุ่มชนชั้นสูงร้อยละ 1 เนื้อขาวต้องการธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการแปลงน้ำหนักเนื้อสด 1 กิโลกรัม และเนื้อแดงต้องการธัญพืชมากกว่า 6 กิโลกรัมเพื่อให้ได้น้ำหนักเนื้อสด 1 กิโลกรัม ดังนั้นความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกันและอุปสงค์เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจึงเห็นได้ชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมกันลดลง ความต้องการอาหารที่อุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ก็จะยิ่งมากขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้ความต้องการส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มขึ้น และอุปสงค์ของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองก็เพิ่มขึ้นด้วย

ข่าวเกี่ยวกับความไม่เท่าเทียม

รายงานของสำนักข่าว Bloomberg / Reuters ระบุว่า (1) ชาวนครนิวยอร์กมีทรัพย์สินมากกว่า 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ มากกว่าผู้อยู่อาศัยในเมืองใด ๆ ในโลก นิวยอร์กมีมหาเศรษฐีเกือบ 350,000 คน ซึ่งเป็นจำนวนมากที่สุดของเมืองใด ๆ ในโลก และเพิ่มขึ้นร้อยละ 48 จากสิบปีก่อน ตามการจัดอันดับเมืองที่มีความมั่งคั่งมากที่สุดในโลก (2) บริษัทที่ปรึกษา Glass Lewis & Co. แนะนำให้ผู้ถือหุ้นของ Tesla ปฏิเสธแผนค่าตอบแทนที่ “มากเกินไป” สำหรับ Elon Musk จำนวน 56 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในการประชุมประจำปีบริษัท **พริเชียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)**

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน (3) นักลงทุนของ Tesla ลงคะแนนเสียงสนับสนุนแพ็คเกจค่าตอบแทนของ CEO Elon Musk รวมถึงการย้ายสถานประกอบการไปที่รัฐเท็กซัส ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ประกาศผลการประชุมประจำปีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2567 ในเมืองออสตินโดยไม่เปิดเผยรายละเอียดการลงคะแนนเสียง อย่างไรก็ตาม การลงคะแนนเสียงเกี่ยวกับค่าตอบแทนนี้เป็นเพียงการให้คำแนะนำและไม่รับประกันว่า Musk จะได้รับเงินค่าตอบแทนในจำนวนดังกล่าว ผู้พิพากษาในรัฐเดลาแวร์ได้ยกเลิกแผนค่าตอบแทนของ Musk ในปี 2561 ในเดือนมกราคม และ Tesla คาดว่าจะยื่นอุทธรณ์ แพ็คเกจในปี 2561 ส่งผลให้ Musk มีสิทธิ์ได้รับออปชั่นหุ้นสูงสุดถึง 55.8 พันล้านเหรียญสหรัฐหาก Tesla บรรลุเป้าหมาย มูลค่าปัจจุบันของออปชั่นอยู่ที่ประมาณ 48.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ ณ ช่วงสิ้นสุดการซื้อขายเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2567 (4) งานฉลองสี่วันในมุมไบ เมื่อลูกชายคนสุดท้องของ Mukesh Ambani บุคคลที่ร่ำรวยที่สุดในเอเชีย Anant Ambani แต่งงานกับ Radhika Merchant แฟนสาวที่คบกันมานาน พิธีจัดขึ้นท่ามกลางความมั่งคั่งที่กระจุกตัวอยู่ในมือของประชากรร้อยละ 1 ที่รวยที่สุดในอินเดีย ซึ่งสูงที่สุดในรอบหกทศวรรษ

Equilar รายงานว่าสัดส่วนค่าจ้างระหว่าง CEO และพนักงานระดับกลางที่สูงที่สุด 100 คนในสหรัฐอเมริกาในปีที่แล้วใกล้เคียงกับ 300 เท่าของค่าจ้างพนักงานระดับกลาง

รายงานของ UN เกี่ยวกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน จัดอันดับการปฏิบัติตามเป้าหมาย 17 ข้อของประเทศสมาชิก 193 ประเทศ ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงการเข้าถึงการศึกษาและการดูแลสุขภาพ การจัดหาพลังงานที่สะอาด และการปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพ แสดงให้เห็นว่าไม่มีเป้าหมายใดใน 17 เป้าหมายที่ตกลงกันไว้ในปี 2558 ที่มีแนวโน้มจะบรรลุได้ภายในปี 2573

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักทั้งบนบกและในทะเล ฤดูมรสุมที่ล่าช้าในบราซิลทำให้การส่งออกแร่เหล็กเพิ่มขึ้นในครึ่งแรกของปี 2567 และช่วยให้เรือขนาดเคปไซส์มีครึ่งปีแรกที่โดดเด่น น้ำตื้นในแม่น้ำอเมซอนได้ทำให้การจราจรติดขัดที่ท่าเรือส่งออกธัญพืชของบราซิลเพิ่มขึ้น โดยธัญพืชที่เดินทางนั้นเดินทางผ่านเส้นทางบนบกไปยังจุดส่งออกทางตอนใต้ เรือเผชิญกับพายุที่รุนแรงขึ้นกว่าที่เคย โดยมีคลื่นสูง 10 เมตรเป็นเรื่องปกติในสภาพอากาศเลวร้าย ในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2567 พายุที่ผิดปกติโจมตีแหลมกู๊ดโฮป (COGH) ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท CMA CGM มีตู้สินค้าหล่นลงไปที่ทะเลจำนวน 44 ตู้และมีบางส่วนที่เสียหายแต่ยังคงอยู่บนเรือ อีกทั้งเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป Ultra Galaxy ที่ต่อขึ้นในปี 2551 ถูกทิ้งร้างบริเวณชายฝั่งตะวันตกของแอฟริกาใต้โดยมีรายการสินค้าจำนวนมากเนื่องจากพายุลูกเดียวกันนี้และมีความเสี่ยงที่จะจม ดังนั้นเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดจึงทอดสมอนอกชายฝั่งเดอร์บันเพื่อรอให้สภาพอากาศดีขึ้น ในขณะที่พายุลูกใหญ่อีกลูกคาดว่าจะโจมตี COGH ในช่วงปลายสัปดาห์เดียวกัน การหยุดชะงักในทะเลเช่นนี้ส่งผลให้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นและทำให้อุปทานเรือยิ่งตึงตัวขึ้น สภาพอากาศเลวร้ายบนบก ความร้อนจัดและน้ำท่วมฉับพลัน ทำให้เกิดความไม่มั่นคงด้านอาหารในหลายประเทศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสร้างสภาพอากาศเลวร้ายบนบกที่ทำให้การจราจรติดขัดที่ท่าเรือต่าง ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้การจัดการเรือยิ่งตึงตัวขึ้น และความไม่มั่นคงด้านอาหารเพิ่มอุปทานการขนส่งธัญพืชมากขึ้น

หากคุณต้องการหลักฐานว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังเกิดขึ้น โปรดอ่านย่อหน้าอย่างละเอียด โลกได้ทำสถิติอุณหภูมิเฉลี่ยในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา ซึ่งสูงกว่า 1.5 องศาเซลเซียสเหนือระดับยุคก่อนอุตสาหกรรม รายงานฉบับใหม่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบต่อ GDP ทั่วโลกชี้ให้เห็นว่าการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกเฉลี่ย 1 องศาเซลเซียสเหนือระดับปัจจุบันจะทำให้ GDP โลกหดตัวลงร้อยละ 12 ภายใน 6 ปี และจะต้องใช้เวลาอีก 10 ปีขึ้นไปเพื่อกลับสู่ระดับ GDP เฉลี่ย โลกต้องการนโยบายเชิงรุกเพื่อควบคุมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มิฉะนั้น ตลาดหุ้นทั่วโลกจะสูญเสียมูลค่าร้อยละ 50 ตามข้อมูลจาก think-tank คลื่นความร้อนได้โจมตีอินเดียและเม็กซิโก โดยเม็กซิโกใกล้ถึงวันศูนย์ที่น้ำจะหมด อินเดียบันทึกอุณหภูมิที่ร้อนบริษัท พีริเยส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

ที่สุดอย่างเป็นทางการที่ 51 องศาเซลเซียสในเดือนพฤษภาคม 2559 ในเมือง Phalodi ซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของรัฐบาลสถาน ไฟป่าในแคนาดาที่เริ่มขึ้นเมื่อปีที่แล้วในช่วงฤดูร้อนยังคงทำให้อากาศเสื่อมโทรมไกลถึงสุดตัน เท็กซัส บราซิลกำลังประสบกับไฟไหม้ที่ใหญ่ที่สุดในป่าฝนอะเมซอนในรอบ 4 เดือนแรกของปีนี้ น้ำท่วมที่เลวร้ายที่สุดในรอบ 80 ปีในรัฐโอริกอนโคโลราโดบราซิล ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 170 คน และประชาชน 600,000 คนต้องพลัดถิ่นจากบ้านเรือน นอกจากนี้ท่วมที่โจมตีในเดือนกันยายน 2566 อินโดนีเซียได้ประสบกับเหตุการณ์น้ำท่วมที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตกว่า 60 คน จาการ์ตาได้รับการขนานนามว่าเป็นเมืองใหญ่ที่จมเร็วที่สุดในโลก ฝนตกหนักโจมตีเฮติซึ่งกำลังดิ้นรนกับความไม่มั่นคงทางการเมืองที่ทวีความรุนแรงขึ้นจากความรุนแรงของแก๊งค์ป่วนเมือง เดือนพฤษภาคมเป็นเดือนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ ทำให้เป็นเดือนที่ 12 ติดต่อกันที่แซร์สติดิ อุณหภูมิสูงสุด โรงงานจับคาร์บอนไดออกไซด์โดยตรง (DAC) ที่ใหญ่ที่สุดในโลก “Mammoth” สามารถจับ CO₂ ได้มากที่สุด 36,000 ตันในหนึ่งปี หรือไม่ถึงหนึ่งนาทีกของการปล่อย CO₂ ที่มนุษย์สร้างขึ้น และจะมีค่าใช้จ่าย 1,000 เหรียญสหรัฐต่อตันของ CO₂ ที่ดักจับได้ ฝนที่ตกและน้ำท่วมโจมตีแอฟริกาตะวันออกส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 445 คน การเก็บเกี่ยวผลผลิตถั่วเหลืองของจีนลดลงครั้งหนึ่งเนื่องจากสภาพอากาศที่รุนแรง และฝนตกกำลังคุกคามแม่น้ำที่เอ่อล้นอยู่แล้วให้ไหลล้นเพิ่มขึ้นอีกในภาคใต้ของจีน สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ เที่ยวบิน SQ 321 จากลอนดอนไปสิงคโปร์ต้องลงจอดฉุกเฉินที่กรุงเทพฯ หลังจากผู้โดยสารเสียชีวิตหนึ่งรายและบาดเจ็บ 70 ราย โดย 20 รายต้องเข้ารับการรักษาในห้อง ICU เนื่องจากความปั่นป่วนที่รุนแรง ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สองสามวันต่อมา สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ เที่ยวบิน QR 017 จากโดฮาไปดับลินประสบกับสภาพอากาศที่ปั่นป่วนอย่างรุนแรงเหนือประเทศตุรกี มีผู้โดยสารบาดเจ็บ 6 ราย และลูกเรือ 6 ราย พายุทอร์นาโดโจมตีเมืองกรีนฟีลด์ เมืองเล็ก ๆ ในรัฐไอโอวา ทำให้มีผู้เสียชีวิตหลายรายและบาดเจ็บอีกหลายราย เทือกเขาไอซาร์กและที่ราบตอนใต้ถูกพายุทอร์นาโดพัดคร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อย 21 ราย ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม ลูกเห็บขนาดเท่าเบสบอลถล่มเท็กซัส แคนซัส โอคลาโฮมา และมิสซูรี ทำให้สายไฟขาด กระจกแตก และแผงโซลาร์เซลล์พังทลาย ดินถล่มในป่าปัวนิวกินีฝังคนมากกว่า 2,000 คน สหราชอาณาจักรมีฤดูใบไม้ผลิที่ฝนตกชุกที่สุดเป็นอันดับ 6 นับตั้งแต่เริ่มบันทึกในปี 2379 และจะต้องเพิ่มการนำเข้าอาหารขึ้นร้อยละ 8 ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน เอลซัลวาดอร์ต้องเผชิญกับฝนตกหนักทำให้คน 900 คนต้องอยู่ในที่พิงพิงชั่วคราว มีผู้เสียชีวิต 11 คน ผู้แสวงบุญหลายร้อยคนเสียชีวิตระหว่างการประกอบพิธีฮัจญ์ประจำปีที่นครเมกกะ ประเทศซาอุดีอาระเบียเนื่องจากความร้อนจัด อุณหภูมิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ทั่วภาคตะวันตกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกของจีนจะส่งผลกระทบต่อการผลิตข้าวโพดในประเทศที่ผลิตข้าวโพดได้ 289 ล้านตันในปี 2566 ฝนตกหนักเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ น้ำท่วมคูไบ ทำให้การจราจรทางอากาศหยุดชะงัก ทำลายถนนและอาคาร พายุเฮอริเคนระดับ 5 “Beryl” ที่รุนแรงทำลายสถิติ พัดถล่มเกรนาดา ประเทศเกาะอื่น ๆ เม็กซิโก และสุดตัน เท็กซัส เมืองหลวงด้านพลังงานของสหรัฐ ที่ผู้คนนับล้านไม่มีไฟฟ้าใช้เป็นเวลานานกว่าหนึ่งสัปดาห์ และเป็นพายุเฮอริเคนที่เริ่มในเดือนมิถุนายนที่เร็วที่สุดเท่าที่เคยมีมา ตั้งแต่ปี 2503 มีพายุเฮอริเคนในมหาสมุทรแอตแลนติกเพียง 30 ลูกเท่านั้นที่ถึงระดับ 5 โดยในปี 2548 ซึ่งเป็นปีที่พายุเฮอริเคนแคทรินาทำลายล้างนิวออร์ลีนส์ สร้างสถิติเป็นปีที่มีพายุระดับ 5 มากที่สุดในฤดูกาลเดียวถึง 4 ลูก มรสุมที่ล่าช้าโจมตีนิวเดลีอย่างรุนแรง โดยมีปริมาณน้ำฝนในวันเดียวมากกว่าปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยทั้งเดือนมิถุนายน เดือนมิถุนายนนี้เป็นเดือนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ โดยปี 2567 มีแนวโน้มที่จะกลายเป็นปีที่ร้อนที่สุดที่เคยบันทึกไว้ จีนประสบความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยตรงมูลค่า 12.83 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2567 เนื่องจากภัยธรรมชาติจากอุณหภูมิที่รุนแรง ภัยแล้ง และน้ำท่วม พายุ + ไฟฟ้าดับ + คลื่นความร้อนที่รัฐเท็กซัส ประสบหลังจากเฮอริเคนเบอริลพัดถล่มรัฐเท็กซัสจะเกิดขึ้นจนเป็นเรื่องปกติเมื่อโลกร้อนขึ้น ซึ่งจะเพิ่มความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย; หากการปล่อยคาร์บอนของจีนซึ่งมากกว่า 11 พันล้านตันในปี 2565 ถึงจุดสูงสุดแล้ว การปล่อยคาร์บอนอาจลดลงในปี นี้; การใช้ถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าของจีนลดลงอย่างมากเมื่อเดือนที่แล้ว ในขณะที่การบริโภคน้ำมันลดลงในไตรมาสสอง เนื่องจากการผลิตพลังงานหมุนเวียนและการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น; ฝนตกหนักทำให้เกิดน้ำท่วมฉับพลันในบางส่วนของไครอนโต ศูนย์กลางการเงินของแคนาดา ส่งผลให้ไฟฟ้าดับ การจราจรถูกขัดจังหวะ และสายการบินต้องลดการให้บริการ; เมืองเล็ก ๆ ในบริษัท 프리เชียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

มณฑลเหอหนานของจีนถูกพายุฝนกระหน่ำเกือบเท่าปริมาณฝนทั้งปีภายในวันเดียว เนื่องจากพายุรุนแรงที่ถล่มภาคใต้ในฤดูร้อนนี้ เปลี่ยนทิศทางไปยังภาคกลางและภาคเหนือ; อุณหภูมิโลกสูงสุดเป็นประวัติการณ์เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2567 ตามรายงานจากองค์กรตรวจวัดสภาพอากาศชั้นนำของยุโรป ซึ่งเป็นสัญญาณที่น่ากังวลอีกครั้งว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มนุษย์สร้างขึ้นกำลังผลักดันโลกให้เข้าสู่ดินแดนใหม่ที่อันตราย

ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

รายงานจากสำนักข่าวบลูมเบิร์กระบุว่า (1) ระหว่างปี 2557 ถึงปี 2566 สหรัฐอเมริกาประสบปัญหาไฟฟ้าดับเนื่องจากสภาพอากาศมากกว่าสองเท่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ไฟฟ้าขัดข้องประมาณร้อยละ 80 ส่งผลกระทบต่อผู้คนที่กว่า 50,000 คน โดยมีสาเหตุมาจากสภาพอากาศ (2) รายงานเงินเพื่อค่าสุดอาจทำให้เจ้าหน้าที่ธนาคารกลางสหรัฐมีความหวังว่าอัตราเงินเฟ้อจะกลับมามีแนวโน้มลดลงอีกครั้ง ซึ่งจะเป็ญญแจสำคัญในการปรับลดอัตราดอกเบี้ย (3) สภาพอากาศที่รุนแรงส่งผลกระทบต่อการเก็บเกี่ยวสินค้าของจีน โดยจีนผลิตผลไม้เมืองร้อนได้ 3.1 ล้านตันในปีที่แล้ว แต่ผลผลิตในปีนี้อาจทำได้เพียงครึ่งเดียวเท่านั้น ภูมิภาคที่ปลูกสินค้าของจีนประมาณครึ่งหนึ่งต้องเผชิญกับฤดูหนาวที่อบอุ่นและมีฝนตกหนักในฤดูใบไม้ผลิ (4) คลื่นความร้อนกำลังทดสอบความสามารถของอินเดียในการปกป้องประชาชน การวางแผนที่ไม่สอดคล้องกัน การขาดเงินทุน และการไม่เตรียมการอย่างทันทั่วทั้งทำให้ชุมชนต่าง ๆ อ่อนแอเมื่ออุณหภูมิสูงสุดกลายเป็นเรื่องปกติและเกิดขึ้นแพร่หลาย (5) ในทศวรรษระหว่างปี 2523 ถึงปี 2532 องค์การบริหารมหาสมุทรและบรรยากาศแห่งชาติของสหรัฐอเมริการายงานว่ามีพายุรุนแรงเพียง 8 ลูกเท่านั้น ซึ่งแต่ละลูกก่อให้เกิดความเสียหาย 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปรับอัตราเงินเฟ้อแล้ว) หรือมากกว่านั้น นับตั้งแต่ปี 2562 มีพายุดังกล่าวถึง 67 ลูกในสหรัฐอเมริกา ปีที่แล้วพายุรุนแรงทั่วโลกก่อให้เกิดความเสียหายที่มีการประกันภัยมูลค่า 64,000 ล้านดอลลาร์ ตามข้อมูลของบริษัทประกันภัยตามรายงานจาก Swiss Re. (6) มีเหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้วอีกเหตุการณ์หนึ่งที่เกี่ยวข้องกับภาวะโลกร้อนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง พายุลม นักวิทยาศาสตร์สนใจในลมที่พัดออกจากพายุฝนฟ้าคะนองในจุดเริ่มต้นเมื่อคืนวันพฤหัสบดี เรียกว่าลมตรง (straight-line winds) ลมแรงเหล่านี้สามารถเทียบเท่ากับพายุทอร์นาโด (7) เครือข่ายกริดไฟฟ้าของโลกจะต้องขยายถึง 111 ล้านกิโลเมตรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ตามข้อมูลของ BNEF ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของขนาดในปัจจุบันและเทียบเท่ากับระยะทางเกือบสามในสี่ของระยะทางไปยังดวงอาทิตย์ (8) ส่วนแบ่งของผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตแต่รถยนต์ไฟฟ้าในยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ทั่วโลกกำลังเพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายสำหรับแร่ธาตุที่สำคัญและแบตเตอรี่ลดลงอย่างมากในช่วง 18 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่แนวโน้มปัจจุบันในตลาดรถยนต์ไฟฟ้าอยู่เหนือสิ่งที่ IEA กล่าวว่าจำเป็นสำหรับการจัดการตามแนวทางการปล่อยก๊าซสุทธิเป็นศูนย์ (9) ผู้คนทั่วโลกกำลังใช้ชีวิตท่ามกลางหายนะอันเนื่องมาจากวิกฤตสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น และมันกำลังจะเลวร้ายลง มีโอกาสเพิ่มขึ้นว่าปี 2567 จะเป็นปีที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ ราคาของสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญที่สุดของโลกบางรายการ เช่น ก๊าซธรรมชาติ ไฟฟ้า และพืชผลหลัก เช่น ข้าวสาลีและถั่วเหลือง กำลังพุ่งสูงขึ้น โลกแห่งการเดินเรือที่สับสนอลหม่านตั้งแต่ทะเลแดงไปจนถึงคลองปานามา มีแนวโน้มจะถูกทำลายอีกครั้ง โดยทางน้ำที่แห้งแล้ง และศักยภาพในการทำลายล้างของไฟป่าก็เพิ่มมากขึ้น (10) ความน่าจะเป็นในปัจจุบันคือร้อยละ 60 ที่ปี 2567 จะแซงหน้าปี 2566 ซึ่งเป็นปีที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์

รายงานจากสำนักข่าวรอยเตอร์ระบุว่า (1) การเติบโตของพลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลมผลักดันให้การผลิตพลังงานหมุนเวียนมีสถิติการผลิตไฟฟ้าทั่วโลกถึงร้อยละ 30 ในปี 2566 และทำให้เป้าหมายทั่วโลกที่จะเพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียน 3 เท่าภายในปี 2573 ไม่น่าไกลเกินเอื้อม รายงานโดย Think Tank Ember (2) โลกเพิ่งเผชิญกับเดือนเมษายนที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ ขยายเวลาติดต่อกัน 11 เดือนซึ่งทุกเดือนจะสร้างสถิติอุณหภูมิสูงสุดรวมถึงเดือนเมษายน อุณหภูมิเฉลี่ยของโลกก็สูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 12 เดือน โดยสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงปี 2393 ถึงปี 2443 (ยุคก่อนอุตสาหกรรม) ถึง 1.61 องศาเซลเซียส (3) ผู้คนบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

หลายพันล้านคนทั่วโลกทวีปได้รับผลกระทบจากอุณหภูมิที่ทำลายสถิติในช่วงเดือนเมษายน โดยโรงเรียนต่าง ๆ ถูกบังคับให้มีการหยุดเรียน พืชผลได้รับความเสียหาย และมีผู้เสียชีวิตหลายร้อยคนจากอาการเจ็บป่วยจากความร้อน เมียนมาร์ ลาว และเวียดนามเผชิญกับวันที่ร้อนที่สุดในเดือนเมษายน ขณะที่อุณหภูมิในอินเดียสูงถึง 46 องศาเซลเซียส (4) ความแห้งแล้งที่คาดการณ์ในพื้นที่ข้าวอัน้ำของทะเลดำมีแนวโน้มที่จะลดผลผลิตดอกทานตะวันและข้าวโพด ในขณะที่ฝนตกหนักในสหรัฐอเมริกาหลังจากอุณหภูมิที่สูงเกือบเป็นประวัติการณ์อาจส่งผลกระทบต่อพืชผล ส่งผลกระทบต่ออุปทานทั่วโลกและดันราคาให้สูงขึ้น (5) สำนักงานอุตุนิยมวิทยาของจีนเตือนว่าคลื่นความร้อนที่ยาวนานคาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ของประเทศในเดือนกรกฎาคมอาจกระทบต่อการผลิตข้าวและฝ้าย เนื่องจากสภาพอากาศที่รุนแรงยังคงคุกคามการผลิตอาหารของประเทศ (6) ชาวรัสเซียกำลังเผชิญกับอากาศร้อนที่สุดในรอบกว่าศตวรรษ โดยมอสโกทำลายสถิติปี 2460 และเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศที่ใหญ่ที่สุดในโลกกำลังร้อนจัดที่อุณหภูมิเกิน 35 องศาเซลเซียส (7) นักอนุรักษ์ชาวอินโดนีเซีย Nyoman Sugiarto ได้ทำงานเป็นเวลา 16 ปีเพื่ออนุรักษ์ปะการังบนแนวปะการังในบาห์ลี ปะการังร้อยละ 90 ที่ Sugiarto เลี้ยงดูบนแนวปะการังใกล้หมู่บ้านของเขาในเมือง Bondalem บนชายฝั่งทางตอนเหนือของเกาะบาห์ลี ได้ฟอกขาวไปเมื่อเดือนธันวาคมปีที่แล้ว

กฎเกณฑ์ต่าง ๆ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

“คนเขลามักจะรีบเร่งในขณะที่คนฉลาดคิดอย่างรอบคอบก่อนจะลงมือทำ” สามารถอธิบายได้อย่างง่ายดายมาถึงเจ้าของที่รีบเร่งสั่งต่อเรือขับเคลื่อนสองเชื้อเพลิงในขณะนี้ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เราจะเป็นกลุ่มสุดท้ายในภาคการขนส่งที่จะสั่งต่อเรือใหม่ ซึ่งพร้อมสำหรับเชื้อเพลิงแห่งอนาคต และเหตุผลก็คือ วัตถุประสงค์คือ วัตถุประสงค์คือการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองหากพวกเขาสามารถต่อเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งก๊าซ เรือขนส่งรถยนต์ เรือขนส่งนอกชายฝั่งที่มีมูลค่าสูงกว่าได้ ณ ที่วางในอุตสาหกรรม และภายในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจะเป็นเรือกลุ่มสุดท้ายที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เนื่องจากท่าเรือต่าง ๆ ที่เรือเหล่านี้มีกำหนดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าอยู่นอกเส้นทางหลักจนทำให้ความพร้อมใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะกลายเป็นปัญหา จากนั้น เราก็มียุ่เข้าหามาแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าของเราที่ไม่ต้องการจ่ายเงินเพิ่มสำหรับเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว และพวกเขาก็ไม่เต็มใจที่จะเซ็นสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวมากกว่า 5 ปี หากไม่มีกรณีที่สมารถทำได้ในเชิงพาณิชย์ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร? วิธีเดียวก็คือหาก IMO กำหนดเส้นตายและภาษีคาร์บอนสากลทั่วโลกในขณะเดียวกัน ผู้ที่สั่งต่อเรือเครื่องยนต์ LNG จะต้องจัดการกับความพยายามในการลดการรั่วไหลจากการปล่อยก๊าซมีเทนที่มีราคาแพง ผู้ที่ใช้บริการเรือขนส่งสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์เมทานอลได้ตระหนักอย่างช้า ๆ ว่าต้นทุนของเมทานอลสีเขียวจะสูงกว่าต้นทุนของแอมโมเนียสีเขียวหลายเท่า การเริ่มต้นเป็นคนแรกดูเหมือนจะไม่ใช่วิธีคิดที่ดีที่สุดในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับเรือในอนาคตของคุณ

ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (European Union Emissions Trading System: EU ETS) สำหรับการขนส่งสินค้าได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 2567 และคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายกว่า 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2567 ดังนั้น เรือที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจะทำการค้าขายกับสหภาพยุโรป ชำระราคาของ ETS เรียกเก็บเงินจากลูกค้า และเรือที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่าก็จะไปค้าขายที่อื่นต่อไป ปริมาณ CO₂ ทั้งหมดที่สร้างขึ้นจะไม่ลดลงเลยแม้แต่น้อยเนื่องจากภาษีนี้ แต่สหภาพยุโรปจะเก็บเงินได้ 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่าน ETS ซึ่งบุคคลในสหภาพยุโรปทั่วไปจะต้องจ่ายเงินให้ อย่างไรก็ตาม หาก IMO จะเรียกเก็บภาษี CO₂ ทั่วโลกที่เป็นสากล เรือทุกลำจะต้องจ่ายเงินไม่ว่าพวกเขาจะค้าขายที่ไหนก็ตาม CO₂ โดยรวมจะลดลง และเรือที่ไม่มีประสิทธิภาพ

จะถูกบังคับให้ไปจบลงที่อุปสรรคขวางเรือที่ซึ่งเรือเหล่านั้นควรอยู่ วิธีแก้ปัญหาแบบได้ประโยชน์กันทุกฝ่ายแต่ความเข้าใจในเชิงพาณิชย์ดูเหมือนจะไม่สอดคล้องกับหน่วยงานกำกับดูแล

จากที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ชัดว่าเรามีความจำเป็นเร่งด่วนในการกำหนดกฎระเบียบของ IMO สำหรับเรือทุกลำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ

เหตุการณ์สำคัญที่ผ่านมาเพื่อนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์:

ในปี 2558 ข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ถูกตกลงโดยสมาชิกของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) ข้อตกลงนี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 โดยมีเป้าหมายเพื่อรักษาการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียสเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรมและจำกัดการเพิ่มขึ้นให้ไม่เกิน 1.5 องศาเซลเซียส

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ IMO ได้มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างโดดเด่นในแผนกลยุทธ์ของตน ดังนั้น ในเดือนเมษายน 2561 IMO ได้รับรองยุทธศาสตร์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ซึ่งรวมถึงการปล่อยก๊าซ CO₂ มีเทน (CH₄) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O) โดยแสดงในรูปแบบของ CO₂e (คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า) ในเดือนกรกฎาคม 2566 (การประชุม MEPC 80) IMO ได้รับรองยุทธศาสตร์ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือตามโปรแกรมการดำเนินการติดตามผลที่ตกลงกันไว้

กลยุทธ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีการวางแผนไว้ดังนี้:

1. ลดความเข้มข้นของคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อย CO₂ ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศลงอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 พร้อมความพยายามในการลดลงให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ทั้งหมดจากการขนส่งทางทะเลลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่เดียวกันพยายามให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้หมดสิ้นไปภายในศตวรรษนี้
3. การใช้เทคโนโลยีเชื้อเพลิงและ/หรือแหล่งพลังงานที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์หรือใกล้ศูนย์ ซึ่งต้องคิดเป็นอย่างน้อยร้อยละ 5 และพยายามให้ถึงร้อยละ 10 ของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศภายในปี 2573
4. กลยุทธ์ GHG ของ IMO ปี 2566 ยังแนะนำจุดตรวจสอบเชิงบังคับเพื่อไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ (ก) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศลงอย่างน้อยร้อยละ 20 และพยายามให้ถึงร้อยละ 30 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551 (ข) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศลงอย่างน้อยร้อยละ 70 และพยายามให้ถึงร้อยละ 80 ภายในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2551
5. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุดและให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 โดยพิจารณาจากสถานการณ์ของแต่ละประเทศ ในขณะที่เดียวกันพยายามให้สอดคล้องกับเป้าหมายอุณหภูมิระยะยาวที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของข้อตกลงปารีส

ปี 2551 เป็นปีฐานที่ใช้สำหรับการประเมินเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในอนาคต ขณะที่ปี 2593 เป็นจุดสำคัญในข้อตกลงปารีส ซึ่ง IMO อ้างอิงอย่างชัดเจนในกลยุทธ์ของตน เป้าหมายที่ทะเยอทะยานเหล่านี้จะบรรลุได้ด้วยมาตรการที่ใช้ในระยะสั้น กลาง และยาว

มาตรการที่เพิ่งถูกนำมาใช้เพื่อเป็นการแก้ไข MARPOL ภาคผนวก VI ซึ่งกำหนดให้เรือต้องใช้แนวทางด้านเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอน มาตรการระยะกลางและระยะยาวมีแนวโน้มที่จะต้องใช้เงินนวัตกรรมในระดับสูง และส่งผลให้มีการใช้เชื้อเพลิงและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั่วโลก

ปัญหาในทางปฏิบัติ:

กำลังการผลิตในการต่อเรือสูงสุดในปัจจุบันของโลกอยู่ที่ประมาณ 40 ล้านตันกรอสส์ (MCGT) ซึ่งเป็นกำลังการผลิตในปี 2562 กำลังการผลิตสูงสุดที่เคยบรรลุคือในปี 2553 ที่ประมาณ 60 ล้านตันกรอสส์ โดย ณ สิ้นปี 2565 กองเรือพาณิชย์ที่มีอยู่ในโลกมีน้ำหนักรวม 959.42 ล้านตันกรอสส์ ดังนั้นที่ระดับการต่อเรือปี 2562 คุณจะสามารถแทนที่เรือทั้งหมดที่มีอยู่ในกองเรือโลกได้ภายใน 26 ปีหรือภายในปี 2592 และหากคุณสามารถบรรลุกำลังการผลิตสูงสุดในปี 2553 คุณจะใช้เวลา 16 ปีในการแทนที่กองเรือโลกด้วยเรือต่อใหม่ภายในปี 2583 แน่นอนว่าสิ่งนี้สันนิษฐานบนพื้นฐานที่ว่า การค้าโลกจะไม่เติบโตในช่วงเวลาดังกล่าว นักเศรษฐศาสตร์ด้านการขนส่ง Dr. Martin Stopford ระบุว่า การค้าจะขยายตัว 2.5 เท่าจากระดับปัจจุบันภายในปี 2593 ซึ่งหมายความว่าเราจะต้องมีกองเรือที่ใหญ่ขึ้น 2.5 เท่าเพื่อรองรับการค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นภายในปี 2593 ซึ่งจะทำให้การเปลี่ยนกองเรือโลกเป็นเรือ ZEV เกิดขึ้นได้ภายในปี 2607 ที่กำลังการผลิตในปี 2553 ซึ่งเป็นไปไม่ได้เลยที่จะบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ตามที่ IMO กำหนดภายในปี 2593 หาก IMO กำหนดเส้นตายที่ชัดเจนแล้ว วัตถุประสงค์จะมีเส้นตายในการผลิต/ส่งมอบเรือ เครื่องยนต์สันดาปภายในที่เผาไหม้เชื้อเพลิง และรู้ถึงจำนวน MCGT ทั้งหมดของเรือที่จะต้องเปลี่ยนภายในปี 2593 เพื่อให้การขนส่งทางทะเลบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ วัตถุประสงค์จะสามารถเพิ่มกำลังการผลิตได้ในปริมาณที่จำเป็น เพื่อผลิต/ส่งมอบเรือได้เพียงพอเพื่อให้โลกมีการขนส่งทางทะเลที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 และผู้ผลิตเชื้อเพลิงสีเขียวจะรู้ถึงปริมาณเชื้อเพลิงสีเขียวที่ต้องผลิต ขนาดตลาดทั้งหมด จุดส่งมอบที่แน่นอน ยานพาหนะที่จำเป็นในการจัดส่งเชื้อเพลิงสีเขียวไปยังเรือ กล่าวคือ ผู้ผลิตเชื้อเพลิงสีเขียวจะต้องรู้ถึงขอบเขตการผลิต โลจิสติกส์ ทำเรือส่งมอบ ยานพาหนะส่งมอบ และห่วงโซ่อุปทานทั้งหมดเพื่อบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์จากการขนส่งทางทะเลภายในปี 2593

หากไม่มีเส้นตายอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 จะเป็นเพียงความฝัน

สิ่งที่ IMO ต้องทำเพื่อบรรลุเป้าหมายปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์จากการขนส่งทางทะเลภายในปี 2593:

คำแนะนำแรกของเราคือให้ IMO เห็นพ้องกับเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 และแม้ว่าจะบรรลุแล้ว คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee หรือ MEPC) ควรจะกำหนดภาษีคาร์บอน 100 เหรียญสหรัฐต่อตันของ CO₂ เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 และเพิ่มเป็น 200 เหรียญสหรัฐภายในวันที่ 1 มกราคม 2573 หากทำเช่นนี้จะทำให้ต้นทุนการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงทุกตันโดยเรือทุกลำทั่วโลกเพิ่มขึ้น 320 เหรียญสหรัฐตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 และเพิ่มเป็น 640 เหรียญสหรัฐต่อตันภายในวันที่ 1 มกราคม 2573 แต่ MEPC 80 เลื่อนมาตรการดังกล่าวไปเพื่อพิจารณาในปี 2568 สำหรับการตัดสินใจและการดำเนินการที่จะเริ่มต้นในปี 2570 ซึ่งส่งผลให้ IMO ไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย 7 ประการดังต่อไปนี้

1. ทรัพยากรประจำปีของ IMO สำหรับการลดคาร์บอนในการขนส่งทางทะเล ผ่านการเก็บภาษีคาร์บอนสากล ประมาณ 90 ถึง 100 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยเพิ่มเป็นสองเท่าจากปี 2573 เป็นต้นไป
2. การไม่ป้องกันหลายประเทศจากการนำภาษีที่คล้ายกันมาใช้เมื่อเรือเทียบท่าที่ท่าเรือของตน
3. ไม่มีข้อบังคับและกฎระเบียบที่ชัดเจนจาก IMO แต่กลับมีข้อบังคับและกฎระเบียบที่แตกต่างกันเกี่ยวกับภาษีคาร์บอนที่กำหนดโดยหลายประเทศ

4. ความไม่สามารถของ IMO ในการดำเนินการและ/หรือสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาในด้านเชื้อเพลิงทางเลือก เครื่องยนต์ทางเลือก และ โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นที่จำเป็นสำหรับการเติมเชื้อเพลิง
5. ความไม่สามารถในการให้เงินสนับสนุนเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับเรือสีเขียวที่เป็นผู้เริ่มต้นในช่วงเวลานี้จนถึงปี 2570
6. ความไม่สามารถในการช่วยเหลือประเทศที่เป็นเกาะจากผลกระทบรุนแรงที่สุดของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
7. ไม่มีความชัดเจนสำหรับอุตสาหกรรมเกี่ยวกับจำนวนเรือ ZEV ที่จำเป็นต้องต่อใหม่ในแต่ละปีเพื่อให้การขนส่งทางทะเลบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2573

คำแนะนำที่สองของเราคือให้ IMO กำหนดหยุดการผลิตเรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงภายในวันที่ 1 มกราคม 2573 ลองดูตัวอย่างจากอุตสาหกรรมยานยนต์ เมื่ออุตสาหกรรมยานยนต์ได้รับเส้นตาย หลังจากเส้นตายดังกล่าวอุตสาหกรรมยานยนต์จะไม่สามารถผลิตหรือส่งมอบรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลได้ จำนวนรถยนต์ไฟฟ้าที่ถูกผลิตในทุกประเทศที่มีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก หากแต่ MEPC ยังไม่ได้พิจารณาเรื่องนี้แม้แต่น้อย ไม่ว่าตอนนี้หรือในอนาคต สิ่งนี้จะเป็นอุปสรรคต่อ IMO ในการบรรลุเป้าหมาย 5 ประการต่อไปนี้

1. ไม่มีความชัดเจนสำหรับอุตสาหกรรม เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ และผู้บริโภคลายทางหากไม่มีเส้นตาย
2. เพื่อส่งมอบจำนวนเรือปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายจะไม่เกิดขึ้น หากไม่เพิ่มกำลังการผลิตที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรมตามวันที่กำหนด
3. เจ้าของเรือจะไม่มีแผนที่จะชัดเจนสำหรับการบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593
4. ผู้เช่าเรือจะไม่จำเป็นต้องเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวกับเจ้าของเรือที่ได้ทำสัญญาต่อเรือ ZEV แล้ว
5. ผู้ใช้สินค้าปลายทางจะไม่สามารถคำนวณต้นทุนของบริการขนส่ง “สีเขียว” ได้

ข้อแนะนำที่สามของเราคือให้ IMO กำหนดเส้นตายสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีให้ถูกปลดระวางภายในวันที่ 1 มกราคม 2578 หาก IMO ยังไม่ได้พิจารณาเรื่องนี้ใน MEPC 80 และไม่มีแผนที่จะพิจารณาในอนาคต สิ่งนี้จะเป็นอุปสรรคต่อ IMO ในการบรรลุเป้าหมาย 9 ประการต่อไปนี้

1. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทันทีโดยการกำจัดเรือเก่าที่เผาไหม้เชื้อเพลิงในปริมาณสูง
2. ลดจำนวนเรือและบังคับให้ผู้ให้บริการเริ่มจ่ายค่าบริการมากขึ้น และลด/กำจัดความแตกต่างด้านต้นทุนระหว่างเรือที่ใช้เชื้อเพลิงและเรือ ZEV
3. เจ้าของเรือจะไม่สามารถสร้างเงินทุนมากพอที่จะสั่งซื้อเรือ ZEV ที่มีราคาสูงมาก Dr. Martin Stopford นักเศรษฐศาสตร์ด้านการขนส่งชื่อดังกล่าวว่าการเปลี่ยนเรือที่ใช้เชื้อเพลิงเป็น ZEV จะมีค่าใช้จ่ายระหว่าง 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การลงทุนมหาศาลนี้จะได้รับทุนสนับสนุนอย่างไร?
4. ข้อบังคับของ IMO สำหรับการดำเนินงานอย่างปลอดภัยของเรือที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกจะถูกเลื่อนออกไป
5. ข้อบังคับและการฝึกอบรมสำหรับลูกเรือในการจัดการเชื้อเพลิงทางเลือก ZEV จะถูกเลื่อนออกไป
6. ศูนย์เติมเชื้อเพลิงสำหรับ ZEV จะไม่ถูกสร้างขึ้นพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดสำหรับเชื้อเพลิงทางเลือก ZEV
7. การเช่าเรือ ZEV ในสัญญาเช่าระยะยาวจะไม่พร้อมใช้งาน และห่วงโซ่โลจิสติกส์จะไม่สามารถคำนวณต้นทุนและผลตอบแทนเมื่อใช้ ZEV
8. เจ้าของสินค้าไม่ต้องจ่ายค่าระวางที่ยุติธรรมเพื่อขนส่งสินค้าของตนบนเรือ “สีเขียว”
9. เจ้าของสินค้าจะไม่คิดค่าบริการ “สีเขียว” กับผู้บริโภคลายทาง และห่วงโซ่โลจิสติกส์จะไม่พร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงนี้

ข้อแนะนำทั้งสามนี้ หากปฏิบัติตามโดย IMO จะเร่งการเปลี่ยนผ่านไปสู่เรือ “สีเขียว” ภายในปี 2593 ตอนนี้เราไม่แน่ใจว่าจะสามารถบรรลุการขนส่งทางทะเล “สีเขียว” ได้ตามกำหนดเวลาในปี 2593 หรือไม่

ข่าวเกี่ยวกับ IMO และข้อบังคับต่าง ๆ:

รายงานจาก TradeWinds ระบุว่า การศึกษาจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีซาลเมอร์ในสวีเดนที่ครอบคลุมการวิจัยเป็นเวลาแปดปี อ้างว่าการปล่อยน้ำจากเครื่องจักรขับเคลื่อนแบบเปิดในทะเลบอลติกได้ส่งผลให้เกิดมลพิษทางสิ่งแวดล้อมและความเสียหายมูลค่ากว่า 730 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่เจ้าของเรือเหล่านั้นทำกำไรสุทธิมากกว่า 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง หลังจากหักต้นทุนการติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อน

เครื่องจักรขับเคลื่อนมีประวัติที่ไม่ดีนักเมื่อเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล การวิเคราะห์ทางกฎหมายล่าสุดของ Opportunity Green แสดงให้เห็นว่าเครื่องจักรขับเคลื่อนอาจขัดแย้งกับกฎการควบคุมมลพิษทางอากาศของ IMO ที่รู้จักกันในชื่อ Annex VI ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (Marpol)

รายงานจาก BIMCO ระบุว่า การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นความท้าทายที่สำคัญที่สุดที่โลกกำลังเผชิญอยู่ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและการขนส่งนอกชายฝั่งก็ไม่ใช่ข้อยกเว้น สามารถหวนคืนสู่ “No Turning Back” ซึ่งเกี่ยวข้องกับหัวข้อนี้

รายงานจาก Bloomberg ระบุว่า (1) เรือที่พยายามหลีกเลี่ยงการโจมตีจากกบฏยุติปล่อยก๊าซคาร์บอนเพิ่มเติมหลายล้านตัน ส่งผลให้บริษัทที่ใช้การขนส่งทางทะเลดมลพิษในห่วงโซ่อุปทานของตนได้ยากขึ้น (2) รายงานในปี 2564 พบว่าเครื่องบินเจ็ตส่วนตัวบางลำปล่อย CO2 สองตันต่อชั่วโมง ซึ่งคิดเป็นมลพิษต่อผู้โดยสารอย่างน้อยห้าเท่าของเที่ยวบินพาณิชย์ และ 50 เท่าเมื่อเทียบกับรถไฟ (3) ค่าใช้จ่ายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมการบินอยู่ที่ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืนเป็นส่วนสำคัญของต้นทุนนี้ เนื่องจากมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงเครื่องบินปกติมากกว่าสองเท่า (4) บิล เกตส์ กล่าวว่าเขาพร้อมจะลงทุน พันล้านเหรียญสหรัฐ ในโครงการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์รุ่นใหม่ในไวโอมิงเพื่อตอบสนองความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นของสหรัฐ TerraPower บริษัทสตาร์ทอัพที่ก่อตั้งโดยเกตส์ เริ่มก่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์เชิงพาณิชย์เครื่องแรกเมื่อสัปดาห์ที่แล้วในไวโอมิง TerraPower ได้ริเริ่มวิจัยและก่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์ที่เรียบง่ายและราคาถูกกว่าตั้งแต่ปี 2551 และคาดว่าจะสร้างเครื่องปฏิกรณ์ใหม่แล้วเสร็จในปี 2573

รายงานจาก Reuters ระบุว่า กองเรือเงาที่เติบโตขึ้นของเรือบรรทุกน้ำมันที่ขนส่งน้ำมันที่ถูกคว่ำบาตรกำลังเติมน้ำมันที่ถูกที่สุดเท่าที่มี ซึ่งขัดขวางความพยายามของอุตสาหกรรมในการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดขึ้นเพื่อลดการปล่อยก๊าซในการขนส่งทางทะเล