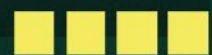




“This much we do know: A large across-the-board increase in interest rates is a cure worse than the disease. We should not attack a supply-side problem by lowering demand and increasing unemployment. That might dampen inflation if it is taken far enough, but it will also ruin people’s lives.”

**Joseph E. Stiglitz,
Project Syndicate, 7 February 2022**



PSL

ผลประกอบการของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสแรกปี 2565 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสแรกอยู่ที่ 21,995 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นตัวเลขเกือบสองเท่าเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว โปรดดูหัวข้อ "การแบ่งส่วนตลาด" ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,914 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 4,960 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และต่ำกว่าตัวเลขในช่วงไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้วที่ 4,933 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสแรกปี 2565 อยู่ที่ 49.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับไตรมาสแรกปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 39.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าถึงสามเท่าของกำไรสุทธิจำนวน 12.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสแรกของปี 2564 โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.83 บาทต่อหุ้นสำหรับไตรมาสแรกปี 2565 ไตรมาสนี้เป็นไตรมาสที่หกที่บริษัทฯ มีกำไรติดต่อกัน

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2564	ไตรมาส 1 ปี 2565
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	34,000	46,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,157	21,995
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮสต์)	11,990	20,313
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	11,685	21,053
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	13,078	27,049
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	12,340	23,875
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,933	4,914
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	20.11	49.21
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	8.87	39.04
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	12.32	39.03
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.17	0.83

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2564	ไตรมาส 1 ปี 2565
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.24	0.83

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับไตรมาสแรกสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 1,293.92 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 375.13 ล้านบาท สำหรับไตรมาสแรกของปี 2564 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับไตรมาสแรกปี 2565 สูงเกือบ 2 เท่าจากไตรมาสแรกปี 2564 โดยสาเหตุเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 12,157 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2564 เป็น 21,995 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2565 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 36 ลำ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสแรกปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรกปี 2564 สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายโดยเหรียญสหรัฐพบว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 4,933 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2564 เป็น 4,914 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2565 สาเหตุมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือขึ้นต้นและการซ่อมแซมและสำรวจเรือพิเศษ
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสแรกปี 2565 เพิ่มขึ้นจำนวน 52.14 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรกปี 2564 โดยสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสแรกปี 2565 ลดลงจำนวน 35.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรกปี 2564 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของหนี้โดยรวม

ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

ในช่วงกลางเดือนมกราคม 2565 ศาลสูงแห่งประเทศไต้หวันมีคำสั่งให้ปล่อยตัวเรือชญานี นารีและลูกเรือ 12 รายซึ่งไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหา โดยศาลสูงยื่นคำสั่งดังกล่าวอีกครั้งในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าเสียดายที่คำสั่งดังกล่าวนี้ยังไม่ได้รับการปฏิบัติตามโดยหน่วยงานของทางการไต้หวันที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น เรือและลูกเรือ 12 รายซึ่งไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหา ยังคงถูกควบคุมตัวในไต้หวันต่อไป ขณะนี้บริษัทฯ กำลังทำงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับบริษัทประกันของบริษัทฯ และที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าคดีจะสิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสแรกปี 2565): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSD) อยู่ที่ระดับ

1,338 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 24,084 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 20,313 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSD ร้อยละ 15.66 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,287 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 25,156 เหรียญ

สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 23,875 เหรียญสหรัฐและน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.09 โปรดดูย่อหน้าด้านบนเกี่ยวกับเหตุการณ์เรือชญาณี นารี ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่าเรือถูกทอดสมอยู่ที่กรุงลากอสตลอดช่วงไตรมาสแรก หากบริษัทฯ แยกเรือชญาณี นารี ออกจากค่าเฉลี่ยสำหรับกองเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ค่าเฉลี่ยรายได้จะสูงถึง 25,243 เหรียญสหรัฐและหมายความว่ารายได้ของบริษัทฯ นั้นสูงกว่าดัชนี! เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสิ้นในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์ และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 390 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 430 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 19 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 192 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,140	13,140	13,176	13,140
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	4,230	2,064	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	32	16	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	23,816	17,302	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	100.74	35.71	28.03	27.95

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 6 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 7 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในไตรมาสแรกปี 2565 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนเมษายน ปี 2565 สำหรับรายรับในอนาคต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โดยปกติแล้ว ปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานจะเป็นตัวกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า เป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปีที่มีเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า โดยคิดเป็นอัตราส่วนต่อกองเรือที่มีอยู่ที่ร้อยละ 7.25 ซึ่งสูงกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 6.88 โดย ณ ต้นไตรมาสสองตัวเลขเหล่านี้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7.64 (กองเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า) และร้อยละ 6.57 (คำสั่งต่อเรือใหม่) เป็นความจริงว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลที่

สมบูรณ์แบบตั้งแต่กลางปี 2564 การเติบโตของอุปทานดูเหมือนมีปริมาณน้อยสำหรับช่วงในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า และการเติบโตของอุปสงค์ดูเหมือนจะแข็งแกร่งเพียงพอ ซึ่งน่าจะนำไปสู่ปีที่ดีพอสมควรในปี 2565

- การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ซึ่งประมาณการโดย Clarksons อยู่ที่ร้อยละ 3.99 ในช่วงปี 2564 นั้นแทบจะไม่สูงกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.55 แต่อัตราค่าระวางกลับพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ!
- โปรดดูหัวข้อ “ความแตกต่างระหว่างปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564 และ ปี 2565” สำหรับคำอธิบายที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่ขับเคลื่อนตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- ในไตรมาสแรกปี 2565 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแคปไซส์ อยู่ที่ 14,746 เหรียญสหรัฐ (ลดลงร้อยละ 13.89 จากปีก่อนหน้า) โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 19,490 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 5,826 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 26 มกราคม และระดับสูงสุดที่ 23,413 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 15 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 14,593 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาดระวาง 82,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ 23,218 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสแรก (เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.55 จากปีก่อนหน้า) โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 25,865 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 15,885 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ และระดับสูงสุดที่ 30,746 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 28 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 28,273 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 25,156 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสแรก (เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.24 จากปีก่อนหน้า) โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 24,303 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 17,273 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ และระดับสูงสุดที่ 33,366 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 24 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 30,883 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ อยู่ที่ 24,084 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสแรก (เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 จากปีก่อนหน้า) โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 25,322 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 17,776 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ และระดับสูงสุดที่ 32,166 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 28 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 31,236 เหรียญสหรัฐ โปรดทราบว่าเรือขนาดแคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 กับการขนส่งแร่เหล็กและร้อยละ 21 กับการขนส่งถ่านหิน เมื่อการขนส่งมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวกับประเภทของสินค้าที่บรรทุกและกับลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวคือประเทศจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณควรต้องเตรียมเผชิญกับความผันผวน
- โปรดดูเอกสารแนบที่แสดงความผันผวนภายในกลุ่มสินค้าแห่งเทกองจาก Howe Robinson
- สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนกำลังสร้างความไม่แน่นอนให้เกิดขึ้นในโลกที่แทบจะไม่สามารถรับมือกับการระบาดใหญ่ของไวรัสโควิด-19 ได้ ในขณะที่สหรัฐอเมริกากำลังเผชิญกับระดับเงินเฟ้อสูงสุดในรอบกว่า 4 ทศวรรษ ซึ่งสูงกว่าถึงร้อยละ 8.5 ในเดือนมีนาคมเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สินค้าที่ขาดหายไปจากรัสเซียและยูเครน จะถูกแทนที่ด้วยสินค้าจากผู้ผลิตที่อยู่ไกลออกไปเท่าที่ทำได้ และส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น สิ่งที่น่ากังวลก็คือส่วนอื่นของโลกจะเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยโดยการลด QE ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากซึ่งจะลดการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นผลลัพธ์ที่ควรต้องหลีกเลี่ยง
- แผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 667 พันล้านเหรียญสหรัฐของจีนที่ประกาศในเดือนพฤษภาคม 2563 ส่งผลให้ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองและอุปสงค์กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง โดยอัตราค่าระวางในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2564 และระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2553 เมื่อเร็ว ๆ นี้จีนได้ประกาศแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดย

หนึ่งในสามของเงินทั้งหมดมุ่งเป้าไปที่โครงสร้างพื้นฐานโดยตรง ซึ่งจะส่งผลให้อุปสงค์ของวัตถุดิบเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยในระหว่างปี 2565 และปีต่อ ๆ ไป

- เมื่อการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณเดกเวทตันสูงเป็น 4 เท่า (ในปี 2555 และในปี 2559) ของปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีใด ๆ ดัชนี BDI จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป (เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ในปี 2560) ในปี 2563 มีการส่งมอบเรือใหม่ที่ปริมาณ 48.66 ล้านเดกเวทตัน ในขณะที่คำสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 13.86 ล้านเดกเวทตัน (หรือ 4 เท่า) และค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI เฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 2,943 จุด สูงกว่าดัชนี BDI เฉลี่ยในปี 2563 ซึ่งอยู่ที่ 1,066 จุดถึงร้อยละ 176 ในปี 2564 มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 37.62 ล้านเดกเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ในปริมาณ 37.65 ล้านเดกเวทตัน ดังนั้นกฎเกณฑ์ 4 เท่าจึงไม่ควรนำมาใช้เพื่อพิจารณา แต่ทว่าระดับดัชนีเฉลี่ยของเรือขนาดเคปไซส์ในไตรมาสแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 13.93 ดัชนีของเรือขนาดปานามาแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.87 ดัชนีของเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.46 และดัชนีของเรือขนาดแฮนด์ไซส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.00 จากดัชนีในไตรมาสแรกของปี 2564 ตัวเลขเหล่านี้เป็นการยืนยันอีกครั้งว่าได้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน และอัตราค่าระวางจะตอบสนองต่อความผันผวนที่รุนแรงเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอุปสงค์ ความผันผวนจะยังคงมีอยู่ ดังนั้นจึงทำความเข้าใจกับมันให้ดีขึ้น
- เนื่องจากความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนและออสเตรเลีย ถ่านหินซึ่งโดยปกติแล้วถูกขนส่งด้วยเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กลับมีการเปลี่ยนมาขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้น จากผู้ผลิตในประเทศอื่น ส่งผลให้ความต้องการในแง่ต้นทุนต่อตันของอุปทานถ่านหินจากผู้ผลิตในประเทศอื่นไปยังประเทศจีนและลูกค้ารายอื่นสำหรับการนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้น
- อุปสงค์ของรัฐฟิสิกซ์ที่เพิ่มขึ้นในแ่งตัน-ไมล์ ได้เป็นแรงสนับสนุนให้เรือขนาดเล็ก เนื่องจากการเปลี่ยนจากการขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์มาขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนด์ไซส์ โดยมีปริมาณการขนส่งในระดับสูงดังที่ไม่เคยพบมาก่อนแม้กระทั่งในช่วงปี 2546 - ปี 2552 ซึ่งเป็นปีที่ดีมาก
- ปี 2564 เป็นปีที่เกิดเรื่องราวของการฟื้นตัวด้านอุปสงค์เนื่องจากความตึงตัวของอุปทานอันเนื่องมาจากความไม่มีประสิทธิภาพจากสถานการณ์โควิด-19 แม้ว่าจะมีความเร็วในการแล่นเรือเพิ่มขึ้น (2 นอด) ซึ่งไม่สามารถทำลายตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ สิ่งนี้ทำให้บริษัท เชื่อว่าอุปสงค์และอุปทานมีความสมดุลอย่างสมบูรณ์ และตลาดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะผันผวนอย่างรุนแรงและอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหรืออัตราลดลงอย่างรวดเร็วดังที่เราได้เห็นในปี 2564 และในไตรมาสแรกของปี 2565 โดยคาดว่าจะเห็นการเปลี่ยนแปลงเช่นนี้เกิดขึ้นอย่างมากเช่นเดียวกันในปี 2565
- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งตัน-ไมล์สำหรับเรือขนาดเล็ก
- เนื่องจากราคาก๊าซที่สูงขึ้น การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของสหภาพยุโรปในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้น หากสหภาพยุโรปต้องการใช้โรงไฟฟ้าถ่านหินอย่างเต็มที่ นั่นหมายความว่าสหภาพยุโรปจะต้องนำเข้าถ่านหินเพิ่มเติมประมาณ 200 ล้านตัน เทียบกับการนำเข้าที่ปริมาณ 50 - 100 ล้านตันต่อปี ระหว่างปี 2559 - ปี 2564
- ร้อยละ 19 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (49 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 24.3 และร้อยละ 68 มาจากออสเตรเลีย (172 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 1.3 ในไตรมาสแรกของปี 2565 เนื่องจากปริมาณตัน-ไมล์ที่ขยับขึ้นจากบราซิลถูกแทนที่ด้วยตัน-ไมล์ที่สั้นกว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางลบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในไตรมาสแรกของปี 2565
- อินเดียจะเพิ่มปริมาณการส่งออกเหล็กร้อยละ 33 และแตะ 12 ล้านตันในปี 2565

- อินเดียจะเพิ่มปริมาณการส่งออกข้าวสาลีเป็นประมาณ 10 - 15 ล้านตันระหว่างเดือนเมษายน ปี 2565 ถึงเดือน มีนาคม ปี 2566
- การส่งออกข้าวของไทยคาดว่าจะสูงถึง 8 ล้านตันในปี 2565
- ปริมาณการผลิตเหล็กของโลกแตะ 456.6 ล้านตันในไตรมาสแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 6.8 จากไตรมาสแรกของปี 2564
- ผู้บริโภคชาวอเมริกันได้ชำระหนี้จำนวนมากในช่วงโควิด-19 เมื่อเทียบกับช่วงวิกฤตการเงิน ดังนั้นจึงอาจมีการใช้จ่ายอย่างมากเมื่ออัตราการติดเชื้อเริ่มชะลอตัวลง การใช้จ่ายของผู้บริโภคชาวอเมริกันมีมูลค่าเกินกว่า 150 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสที่ปี 2564 คิดเป็นร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐอเมริกา!
- สหรัฐอเมริกาวางแผนที่จะใช้เงิน 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี
- จีนวางแผนที่จะใช้เงิน 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานซึ่งจะเริ่มในปี 2565
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.9 จุด ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2565
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสแรกของปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 4.8 รัฐบาลจีนได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และเราน่าจะเห็นอุปสงค์ที่ยั่งยืนสำหรับสินค้าแห่งเทกอง
- ในเดือนเมษายน 2565 IMF ได้แก้ไขการเติบโตของ GDP โลกเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 สำหรับแต่ละปีในปี 2565 และปี 2566
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565 สำหรับกลุ่มสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณร้อยละ 6.56 (ร้อยละ 5.76 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 7.50 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) หรือคิดเป็นอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือประจำปีที่ดีที่สุดในรอบสองทศวรรษ!
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลประมาณ 1.24 ล้านเดเวตันในช่วงไตรมาสแรกของปี 2565 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 3.43 ล้านเดเวตัน (ลดลงร้อยละ 64) จากช่วงไตรมาสแรกของปี 2564 อายุของกองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565 มีปริมาณ 79.47 ล้านเดเวตัน หรือ ร้อยละ 8.39 (ร้อยละ 12.47 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.18 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 6.57 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2567 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- ความล่าช้าจากความแออัดที่เกิดจากโควิด-19 การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือเพื่อผลัดเปลี่ยนลูกเรือ และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือ ส่งผลให้อุปทานของเรือทั้งหมดถึงตัวในปี 2563 และปี 2564 เราคาดว่ากองเรือจะมีประสิทธิภาพลดลงมากขึ้นในปี 2565 เนื่องจากเราไม่เห็นว่โควิด-19 จะหายไปเร็ว ๆ นี้ โดยเฉพาะเมื่อรวมกับนโยบายปิดโควิดของจีน ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้อุปทานสุทธิของเรือถึงตัว เมื่อได้รับแรงสนับสนุนจากคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากในปี 2564 ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยให้อุปทานที่เพิ่มขึ้นจากเรือใหม่ได้อย่างง่ายดาย
- ด้วยราคาน้ำมันที่สูงกว่า 1,000 เหรียญสหรัฐต่อตัน เรือต่าง ๆ จะได้รับคำสั่งให้แล่นด้วยความเร็วที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะทำให้อุปทานมีประสิทธิภาพถึงตัวเพิ่มมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแ่งต้น-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.09 และร้อยละ 1.88 เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.2 และร้อยละ 0.4 ในปี 2565 และในปี 2566 ตามลำดับ (คาดการณ์ ณ วันที่ 7 เมษายน 2565) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ช่องว่างระหว่างอุปสงค์

และอุปทานในปี 2565 ควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรจะเห็นปีที่คล้ายกันดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในปี 2564

- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 2.4 ในปี 2565 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยจะเติบโตที่ร้อยละ 2.69 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 72.36 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 7.64 ของกองเรือในปัจจุบัน (37.97 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 11.41 และ 34.39 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.60) ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2566 เมื่อกฎเกณฑ์ใหม่ของ IMO มีการบังคับใช้
- หากการเติบโตสุทธิของอุปทานได้รับผลกระทบจากความไร้ประสิทธิภาพและการลดความเร็วในการแล่นเรือลง ดังนั้นปี 2565 และปี 2566 ควรเป็นปีที่ดีเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลกที่ร้อยละ 3.6 ในปี 2565 และปี 2566 ซึ่งได้คาดการณ์โดย IMF
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2566 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ / กฎเกณฑ์ IMO2020 ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา

ความแตกต่างระหว่างปี 2546-2552, ปี 2553-2563, ปี 2564 และ ปี 2565

ความแตกต่างในปี 2546-2552, ปี 2553-2563, ปี 2564 และปี 2565:

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564	2565
เรือขนาดคอปไซส์	67,101*	14,924***	33,333**	14,746**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	27,898**	23,218**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	26,768**	25,156**
เรือขนาดแฮนด์ไซส์	18,753^^	8,789***	25,702**	24,084**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.2%	+4.0%	+2.5%
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์กรการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (กลางปี 2563) (ส่วนอื่นของโลกมากกว่า 20.23 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2563/ปี 2564)	
สัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี	+36.02%	+26.23%	+7.03%	+6.88%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี	+18.38%	+11.27%	+6.25%	+7.26%

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (ปริมาณ ณ ต้นปี)	2546 – 2552	2553 – 2563	2564	2565
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.6%	+2.1%

ปี 2565 & อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษ อัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นไตรมาสสอง อัตราส่วนดังกล่าวยังเป็นร้อยละ 7.64 และร้อยละ 6.57 ตามลำดับ

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

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

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

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

ที่มา: ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับช่วงเวลาอื่น ๆ สำหรับเรือขนาดปานาแมกซ์และขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และในไตรมาสแรกของปี 2565 สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึง 3 เท่า และสูงกว่าปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ในสี่ช่วงระยะเวลามีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจนโดยมีอัตราต่ำสุดในปี 2565 โปรดระลึกไว้ว่าเงินเฟ้อประกาศแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน ซึ่งแผนดังกล่าวนี้จะช่วยกระตุ้นการเติบโตของอุปทานในปี 2565 และในปีต่อ ๆ ไปซึ่งยังไม่ได้รวมเข้ากับการคาดการณ์ปัจจุบันจาก Clarksons สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564 และลดลงร้อยละ 81 ในตอนต้นปี 2565! ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือเป็น 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 และเป็นเพียง 1.1 เท่าในปี 2564 โดยตัวเลขลดลงเมื่อต้นปี 2565 เหลือเพียง 0.95 เท่า และตัวเลขดังกล่าวได้ลดลงอยู่ที่ 0.86 เท่า ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565! สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกสองสามปี

อัตราค่าระวางเริ่มต้นในปี 2564 ที่ระดับต่ำจากนั้นได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากสู่ระดับสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม โดยดัชนี BDI แต่ละระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด และตั้งแต่นั้นมาก็ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ของปี 2565 ก่อนจะเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้งเพราะเหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในลักษณะนี้ ลดลง และเพิ่มขึ้นอีกครั้งอย่างรวดเร็ว? คำตอบนั้นค่อนข้างง่าย กล่าวคือ อุปสงค์/อุปทานสำหรับสินค้าแห้งเทกองเมื่อตอนกลางปี 2564 อยู่ในระดับสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์โดยการคำนวณของ Clarksons เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 3.99 ซึ่งแทบจะไม่แตกต่างจากการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.55 อัตราค่าระวางจึงพุ่งสูงขึ้น! แต่เมื่อจินตนาการควบคุมภาคอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดปัญหาโดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขีปนาวุธที่จะต้องมียุทธศาสตร์ในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาวในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบและอัตราค่าระวางได้ลดลงด้วย

เหตุผลตรงกันข้ามที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในวันที่ 5 ตุลาคม อัตราค่าระวางที่ลดลงนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารกลางจากประเทศที่เหลือในโลกในการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง (QE Tapering) และบ่งชี้ว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 7 ครั้งที่จะเริ่มในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ เมื่ออุปสงค์/อุปทานอยู่ในระดับสมดุล ความผันผวนจะเป็นสิ่งที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนสำหรับตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง!

จีนใช้จ่ายเงินจำนวน 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2552 ไปกับการกระตุ้นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เหล็ก และส่งผลให้ดัชนี BDI สูงขึ้นถึง 4,221 จุดในปีนั้นจากระดับต่ำสุดที่ 665 จุดในวันที่ 6 ธันวาคม 2551 จีนจัดสรรเงินจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐในวันที่ 21 พฤษภาคม 2563 เพื่อช่วยเหลือผลกระทบทางเศรษฐกิจจากโควิด-19 การจัดสรรดังกล่าวผลักดันให้ดัชนี BDI พุ่งไปที่ 5,650 จุดซึ่งสูงที่สุดในรอบ 13 ปีในเดือนตุลาคม 2564 ลองนึกดูว่ามาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐที่ประกาศในเดือนเมษายน 2565 ซึ่งเป็นครั้งที่สามสำหรับมาตรการกระตุ้นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เหล็ก จะส่งผลต่อการกระตุ้นดัชนี BDI และตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองอย่างไร หากคำนึงถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนในอดีตและผลกระทบเหล่านั้นเป็นแนวทางสำหรับปี 2565 และปีต่อ ๆ ไป

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือ เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไชส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ข้างต้น และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เดเวทตันของอุปทานของกองเรือในปี 2564 ที่ร้อยละ 2.03 (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไชส์) ร้อยละ 2.84 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 4.22 (สำหรับเรือขนาดเคปไชส์) และร้อยละ 3.82 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์) ในไตรมาสแรกของปี 2565 อัตราการเติบโตสุทธิในเดเวทตันของอุปทานของกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 2.76 (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไชส์) ร้อยละ 3.76 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 5.03 (สำหรับเรือขนาดเคปไชส์) และร้อยละ 4.75 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปสงค์

ความแออัด: ในไตรมาสแรกของปี 2565 จำนวนเรือเฉลี่ยที่ทำเรือทั่วโลกมีจำนวนถึงเกือบ 4,700 ลำ มากกว่าปริมาณเรือในไตรมาสแรกของปี 2564 ถึง 150 ลำ ตัวเลขดังกล่าวแตะระดับสูงสุดเมื่อวันที่ 23 มีนาคม ด้วยจำนวน 4,867 ลำ แต่ตัวเลขดังกล่าวเคยเกือบแตะถึง 5,000 ลำเมื่อดัชนี BDI ขึ้นสูงสุดที่ 5,650 จุดในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 เรือขนาดปานามาแมกซ์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดแฮนด์ไชส์ มีค่าเฉลี่ยที่สูงกว่าเรือขนาดเคปไชส์ ซึ่งมีจำนวนน้อยกว่าแต่ยังคงสูงกว่าในปีก่อนหน้า ด้วยนโยบายปิดโควิดของจีนและเรือที่ติดอยู่ในทะเลดำอันเนื่องมาจากสงครามระหว่างรัสเซีย - ยูเครน จึงไม่น่าแปลกใจเลยหากเราจะเอาชนะตัวเลขสูงสุดของปีที่แล้วได้ จำนวนเรือที่ติดอยู่ในประเทศจีนในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนเมษายนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญด้วยจำนวนเรือขนาดเคปไชส์ 140 ลำเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 เรือขนาดปานามาแมกซ์ 290 ลำเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เรือขนาดซูปราแมกซ์ 278 ลำเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 และเรือขนาดแฮนด์ไชส์ 159 ลำเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จากสัปดาห์ก่อน สามารถดูรายละเอียดได้ที่ [ที่นี่](#)

อัตราเงินเฟ้อ: อัตราเงินเฟ้อต่ำสุดในสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 8.5 ในเดือนมีนาคม 2565 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเป็นอัตราสูงสุดในรอบสี่ทศวรรษ! ภาวะอัตราเงินเฟ้อเริ่มขึ้นเมื่อประมาณสองปีที่แล้วในเดือนมีนาคมของปี 2563 เมื่อการระบาดใหญ่ของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อโลกด้วยการล็อกดาวน์และการทำลายอุปสงค์ลงอย่างรวดเร็ว นอกจากนั้น การทะเลาะกันระหว่างบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ชาวคูเวตและรัสเซียส่งผลให้เกิดสงครามราคาที่ทำให้ราคาน้ำมันตกลงไปต่ำสุดที่ 38 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อมองไปข้างหน้าสู่เดือนมีนาคม 2565 และท่ามกลางสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน โดยส่วนอื่นของโลกใช้มาตรการคว่ำบาตร โดยประกาศคว่ำบาตรผลิตภัณฑ์ของรัสเซีย ดังนั้นราคาน้ำมันตอนนี้จึงแกว่งตัวอยู่ระหว่าง 100 ถึง 135 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยราคาอาหารพุ่งสูงเกินจากสถิติ ก่อให้เกิดความกังวลต่อความไม่มั่นคงด้านอาหาร ผลักดันให้ผู้ซื้อเตรียมแผนการซื้อไว้ล่วงหน้า และส่งผลให้ราคาธัญพืชเพิ่มขึ้น การข่มขู่เจ้าของเรือด้วยการคว่ำบาตรทางการค้าขายในท่าเรือของรัสเซียก็นับเป็นการกระทำที่ส่งผลเสียต่อผลประโยชน์ของตนเอง โดยการห้ามการขนส่งสินค้าที่จำเป็นมากไปทั่วโลก ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้น ขณะนี้อัตราเงินเฟ้อเป็นกลายมาเป็นศัตรู แต่ภัยคุกคามอันเนื่องมาจากการคว่ำบาตรคือไม่มีเจ้าของเรือคนใดเต็มใจที่จะบรรทุกสินค้าของรัสเซียหรือขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือของรัสเซีย ดังนั้น สินค้าจำนวนมากพร้อมที่จะเคลื่อนย้าย แต่ไม่มีเรือลำใดเต็มใจที่จะบรรทุก อย่างไรก็ตาม ผู้ซื้อปลายทางไม่มีเวลาและต้องการสินค้าเมื่อวานนี้ ดังนั้นพวกเขาจึงถูกบังคับให้จ่ายราคาที่สูงกว่ามากสำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน ซึ่งสินค้าถูกจัดส่งมาจากระยะทางที่ไกลกว่ามาก (ต้น-ไมล์ที่เพิ่มขึ้นหมายถึงอัตราค่าระวางสินค้าที่สูงขึ้นด้วย) จากนั้นส่วนอื่นของโลกก็สงสัยว่าเหตุใดจึงมีอัตราเงินเฟ้อและพวกเขากำลังเร่งขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดอัตราเงินเฟ้อ!?! ผู้ร้ายเช่นเคยคือภูมิศาสตร์การเมืองและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในแง่ของราคาที่สูงขึ้นและอัตราเงินเฟ้อ เพื่อควบคุมราคาในกลุ่มพลังงานและธัญพืชที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน การใช้ภูมิปัญญาดั้งเดิมของอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นส่งผลตรงกันข้าม ซึ่งจะส่งผลให้ราคาต่ำลงอย่างแน่นอนเนื่องจากปัจจัยที่กลัวการแพร่กระจายความไม่มั่นคงด้านอาหารจะผลักดันให้ผู้ซื้อยอมซื้อในราคาที่แพงขึ้น ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจอย่างหนึ่งของการคว่ำบาตรต่อรัสเซียคือ ชาวอินเดีย จีน และรัสเซียกำลังกำหนดการลดราคาน้ำมัน (ราคาลดลงกว่าในช่วงก่อนเกิดสงครามร้อยละ 25) ในสกุลเงินรูปี หยวน และรูเบิล ซึ่งนับว่าได้ประโยชน์ทุกฝ่าย น้ำมันที่มีการกำหนดราคาเป็นหยวนหรือรูปี หรือรูเบิล จะส่งผลกระทบต่ออำนาจสูงสุดของเงินสกุลเหรียญสหรัฐ และลดความน่าดึงดูดของสกุลเงินสำรองเพียงสกุลเงินเดียวในโลก ผู้ร้ายของปัญหาปัจจุบันของเรา แน่แน่นอนต้องเป็น นักการเมือง โควิด-19 ซึ่งถูกจัดการแบบผิดพลาดโดยนักการเมือง การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับการจัดการอย่างไม่ถูกต้องโดยนักการเมืองซึ่งไม่มีความรู้อย่างแท้จริงเลยว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศคืออะไรหรือควรจัดการอย่างไร และภูมิศาสตร์การเมืองที่นำไปสู่สงครามที่ไม่จำเป็นระหว่างรัสเซียและยูเครน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเป้าหมายที่ทำร้ายตัวเอง เป็นเพราะนักการเมืองที่แก้ปัญหาเหล่านี้ในทางที่ผิด และตอนนี้วิธีแก้ปัญหาของเจอโรม พาวเวลล์ ประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ และธนาคารกลางอื่น ๆ ส่วนใหญ่ ก็คือการขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ ในขณะที่ร้อยละ 50 ของราคาน้ำมันในปัจจุบันเกิดจากความเยอหยิ่งของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร นาโต และรัสเซีย เมื่อกล่าวถึงราคาอาหาร ย้ำอีกครั้งว่าเป็นผลมาจากสงครามในปัจจุบันและการใช้มาตรการคว่ำบาตร ด้วยการรักษาอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นเลวร้ายลงและไม่บรรลุเป้าหมายในการลดราคาสินค้า!

สงครามรัสเซีย-ยูเครน: ในปี 2564 การส่งออกถ่านหินของรัสเซียสูงถึง 177.2 ล้านตัน ซึ่งร้อยละ 22 (38.8 ล้านตัน) ถูกส่งไปยังสหภาพยุโรป รัสเซียเป็นผู้ส่งออกถ่านหินรายใหญ่เป็นอันดับสามของโลก โดยคิดเป็นร้อยละ 15 ของอุปทานถ่านหินทั่วโลก การส่งออกน้ำมันดิบของรัสเซียสูงถึง 212.0 ล้านตัน โดยร้อยละ 54 (114.2 ล้านตัน) ถูกส่งไปยังสหภาพยุโรป รัสเซียเป็นผู้ส่งออกน้ำมันดิบทางทะเลรายใหญ่เป็นอันดับสองและคิดเป็นร้อยละ 11 ของอุปทานน้ำมันดิบทางทะเลทั่วโลก รัสเซียเป็นผู้ส่งออกแร่โปแตชรายใหญ่เป็นอันดับสองที่ 12 ล้านตันหรือครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 20 รองลงมาคือเบลารุส รัสเซียส่งออกยูเรเนียม 6 ล้านตันหรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 14 แอมโมเนียมไนเตรตซึ่งใช้ในการเกษตรและเหมืองแร่ รัสเซียส่งออก 3.5 ล้านตันหรือ

คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 40 รัสเซียสั่งห้ามการส่งออกแอมโมเนียมไนเตรตก่อนการรุกรานยูเครนเพื่อรับประกันอุปทานในท้องถิ่น การส่งออกปุ๋ยของรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 34 เป็น 16.8 ล้านตันในปี 2564 วิกฤตอุปทานปุ๋ยทั่วโลกจะสร้างแรงกดดันต่อการเก็บเกี่ยวในอนาคต รัสเซียส่งออกเหล็กกล้าร้อยละ 8 ของโลก ข้าวสาลีร้อยละ 17 ของการส่งออกข้าวสาลีทั่วโลก ธัญพืชหายบร้อยละ 14 ถ่านหินร้อยละ 15 และปุ๋ยร้อยละ 21 ของการส่งออกปุ๋ยทั่วโลก และแร่เหล็กร้อยละ 2 ยูเครนเป็นเจ้าของอุปทานข้าวสาลีร้อยละ 12 เหล็กร้อยละ 2 และแร่เหล็กร้อยละ 3 จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ารัสเซียและยูเครนเป็นประเทศผู้ส่งออกเมล็ดพืช ถ่านหิน ปุ๋ย น้ำมัน ก๊าซ และเหล็กกล้าอย่างมีนัยสำคัญ ผลที่ตามมาของสงครามครั้งนี้จึงมีดังนี้:

- ความจริงเป็นเหยื่อรายแรกของสงคราม จงสงสัยในสิ่งที่สื่อกระแสหลักนำเสนอ
- สหรัฐอเมริกา/นาโตนั้นไม่ปฏิบัติตามคำมั่นสัญญา ดังที่ยูเครนได้ค้นพบความจริงดังกล่าวอย่างเจ็บปวดที่สุด
- ข้อมูลจาก Reuters ระบุว่า ข้อเท็จจริงอันยากแก่การยอมรับได้ถูกค้นพบระหว่างสงคราม ห้องปฏิบัติการประมาณ 30 แห่งทั่วประเทศยูเครนถูกกล่าวหาว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาสารชีวภาพที่เป็นอันตรายซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากสหรัฐอเมริกา/สหภาพยุโรป/องค์การอนามัยโลก
- ความหน้าซื่อใจคดของตะวันตกสำหรับผู้ลี้ภัยผิวขาวและมาตรการคว่ำบาตรถูกแสดงอย่างเต็มรูปแบบ ผู้ลี้ภัยผิวสีถูกมองว่าไม่มีคุณค่า
- ชีวิตผู้บริโภคเป็นราคาที่ต้องชดใช้สำหรับผลประโยชน์ที่ต้องแลกมาด้วยเลือดของอุตสาหกรรมทหารอันซับซ้อน ผู้มีส่วนริเริ่มสงครามในครั้งนี้ไม่มีพวกเขาคนใดที่จะต้องจ่ายราคาเช่นนี้
- วิกฤตอาหารโลกได้มาถึงแล้ว ด้วยราคาอาหารพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นอีกครั้งที่คนจนและคนผิวสีจะต้องกลายเป็นผู้วิเวก
- ราคาเชื้อเพลิงฟอสซิลพุ่งสูงขึ้น พลังงานหมุนเวียนคืออนาคต แต่ ณ ปัจจุบันยังคงใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล
- ผู้กระทำผิดที่แท้จริงคือ แน่นอนว่าต้องเป็นภูมิรัฐศาสตร์ที่สนับสนุนสงครามในปัจจุบัน และส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อพุ่งแตะระดับสูงสุดหลายทศวรรษ จะไม่มีผู้ใดไม่ได้รับผลกระทบ
- ส่วนอื่นของโลกกำลังขึ้นอัตราดอกเบี้ยและลด QE เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ แต่เงินได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดอัตราส่วนสำรองขั้นต่ำ (RRR) ของธนาคาร และลดอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อที่อยู่อาศัย
- ร้อยละ 14.5 ของลูกเรือทั้งหมดมาจากรัสเซีย-ยูเครน หากสงครามนี้ดำเนินต่อไปสักระยะหนึ่ง จะเป็นการเพิ่มต้นทุนด้านลูกเรือให้กับเจ้าของเรือทุกลำ
- การส่งออกสินค้าจากรัสเซีย-ยูเครนไปยังสหภาพยุโรป ตุรกี อียิปต์ และแอฟริกาเหนือ จะถูกแทนที่ด้วยปริมาณต้น-ไมล์ที่ไกลขึ้นจากอินเดีย ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา และอเมริกาใต้
- หากสหภาพยุโรปเปลี่ยนโรงไฟฟ้าพลังงานก๊าซเป็นพลังงานถ่านหิน การนำเข้าถ่านหินต่อปีจะเพิ่มขึ้นประมาณ 200 ล้านตันต่อปี
- แร่เหล็กที่ส่งออกโดยรัสเซีย-ยูเครนไปยังสหภาพยุโรปจะถูกแทนที่ด้วยสินค้าที่มีระยะทางต้น-ไมล์ที่ไกลขึ้นจากแคนาดา ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้น
- สงครามนำไปสู่การหยุดชะงัก ไร้ประสิทธิภาพ ส่งผลให้มีระยะทางในแ่งต้น-ไมล์ที่ไกลขึ้น และอัตราค่าระวางเรือสูงขึ้น

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจของสงครามรัสเซีย-ยูเครน: ผู้ค้าชาวตะวันตกต้องวางเงินหลายพันล้านเหรียญสหรัฐในรูปแบบของการเรียกวางหลักประกัน (Margin call) กำลังได้รับความสนใจอย่างล้นหลาม ซึ่งสื่อกระแสหลักกลับไม่ได้นำเสนอ เมื่อผู้ค้ารายใหญ่ที่สุดในการค้าแร่ निकิล เกิดแน่นอนว่าเป็นผู้ค้าชาวจีน ถูกจับได้ว่าเข้าซื้อแร่ निकิล เมื่อราคาพุ่งสูงอย่างมากหลังจากการบุกกรุกของรัสเซีย ส่งผลให้ตลาดโลหะลอนดอน (LME) นั้นปิดตัวลงเกือบหนึ่งสัปดาห์! สิ่งนี้เป็นปัญหาที่แท้จริง แต่เราไม่คิดว่าสิ่งนี้จะนำไปสู่ความเสี่ยงอย่างเป็นระบบที่ธนาคารใด ๆ ผู้ค้ามีแนวโน้มที่จะล้มละลายหากพวกเขาไม่สามารถบรรลุการเรียกวางหลักประกัน แม้ว่าส่วนใหญ่จะมีวงเงินสินเชื่อจำนวนมาก และกำลังสำรวจวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติมผ่าน BlackRock Goldman Sachs และบริษัทจัดการการลงทุนอื่น ๆ สถาบันการเงินที่รับประกันการค้าดังกล่าวส่วนใหญ่อยู่ใน โลกตะวันตก เป็นสถาบันที่มีความเสี่ยงและอาจปิดตัวลง ผลเสียคือเงินทุนที่ถูกยึดไปโดยผู้ค้าที่ล้มละลายเหล่านี้และสถาบันการเงินจะไม่ถูกชดเชยคืน คำถามคือสถานการณ์ดังกล่าวจะแสดงถึงความเสี่ยงอย่างเป็นระบบสำหรับ โครงสร้างระบบการเงินของโลกดังเช่นการล่มสลายของ Lehman Brothers หรือไม่? เราสงสัยในเหตุผลง่าย ๆ ที่ว่าวันนี้นักการแข่งแกร่งมากกว่าในปี 2551 หรือไม่ มีการทดสอบความสามารถในการรับมือกับวิกฤตของธนาคารซึ่งเป็นการวิเคราะห์เพื่อพิจารณาว่าธนาคารมีเงินทุนเพียงพอที่จะทนต่อภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในเชิงลบที่พวกเขาได้รับในปัจจุบันหรือไม่ เพื่อให้หน่วยงานกำกับดูแลเข้าแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างทันท่วงทีให้ดีเสียก่อนที่จะไปเกิดขึ้นที่ธนาคารใด ๆ ซึ่งแตกต่างจากในปี 2551 เมื่อไม่มีการทดสอบความสามารถดังกล่าวเลย

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจอีกประการหนึ่งของสงครามครั้งนี้คือผลกระทบต่อผู้ผลิตปุ๋ย บริษัท Yara International ยักษ์ใหญ่ด้านปุ๋ยของนอร์เวย์ปิดโรงงาน 2 แห่ง โรงงานแห่งหนึ่งในฝรั่งเศสและอีกแห่งในอิตาลี เนื่องจากราคาก๊าซที่สูงเป็นประวัติการณ์ ราคาข้าวสาลีและข้าวโพดที่พุ่งสูงขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ นับตั้งแต่เริ่มสงคราม ได้กระทบกระเทือนต่อคนจนและโลกของคนผิวสีมากที่สุดแล้ว แต่การขาดปุ๋ยจะยิ่งช่วยผลักดันราคาอาหารให้สูงขึ้นอีกในปี 2566

ราคาสินค้าโภคภัณฑ์และอัตราค่าระวาง: โดยทั่วไป เมื่อใดก็ตามที่ราคาสินค้าโภคภัณฑ์พุ่งสูงขึ้น อัตราค่าระวางสินค้าก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ขณะนี้ดูเหมือนว่าจะมีแนวโน้ม แต่ด้วยความไม่แน่นอนทั้งหมดในโลก เราไม่แน่ใจเหมือนกันว่าความสัมพันธ์นี้จะยังคงอยู่หรือไม่ เวลาจะเป็นเครื่องบอก แต่ ณ ตอนนี้ ดูเหมือนว่าความสัมพันธ์ดังกล่าวจะถูกรักษาไว้ได้ค่อนข้างดี หากคุณสามารถจำได้ในปี 2551 เมื่อราคาน้ำมันพุ่งขึ้นถึง 147 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และโกลด์แมน แซคส์คาดการณ์ไว้ที่ 200 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในขณะที่นั้นก็เกรงว่าราคาน้ำมันที่สูงจะส่งผลให้เศรษฐกิจโลกชะลอตัว แต่สิ่งนั้นกลับไม่ได้เกิดขึ้น และแม้ว่าราคาน้ำมันจะยังคงสูงอยู่เกือบตลอดปี 2551 โดยเพียงทรุดตัวลงหลังจาก Lehman Brothers ล่มสลายในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนกันยายน เศรษฐกิจโลกพังทลายหลังจากการล่มสลายของโครงสร้างระบบการเงินของโลกตะวันตกพร้อมกับ Lehman Brothers จนถึงตอนนี้ เราไม่เห็นสัญญาณดังกล่าวของโครงสร้างระบบการเงินของโลกที่กำลังระเบิด ดังนั้นแม้ว่าราคาน้ำมันจะสูง แต่เราไม่เห็นความตึงเครียดใด ๆ ที่อาจทำลายโครงสร้างระบบการเงินและอัตรา GDP โลก

ประเทศจีน: ในการประชุมสภาประชาชนแห่งชาติ (NPC) ในเดือนมีนาคม “เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ” ถูกกล่าวถึง 81 ครั้ง เป้าหมายการเติบโตของ GDP ประจำปีที่ตั้งไว้ที่ประมาณร้อยละ 5.5 ซึ่งต้องการการสนับสนุนด้านนโยบายที่แข็งแกร่ง เนื่องจากนโยบายปลอดโควิดส่งผลให้ตลาดในประเทศอ่อนแอลงประกอบกับความไม่แน่นอนในส่วนอื่นของโลก จากวิกฤตรัสเซีย-ยูเครน การคว่ำบาตร การลด QE อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ฯลฯ การใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการใช้จ่ายด้านการคลังที่มากขึ้น

การผ่อนคลายทางการเงินผ่านการปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราส่วนสำรองขั้นต่ำที่ลดลง และการลดอัตราการจำนอง ไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่วัดผลได้สำหรับการลดการปล่อยคาร์บอนหรือการใช้พลังงาน และเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุดได้เปลี่ยนกลับไปเป็นปี 2573 จากปี 2568 ภาคที่อยู่อาศัยเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงสำหรับคนจริงที่จะอาศัยอยู่ การออกพันธบัตรรัฐบาลท้องถิ่นยังคงอยู่ที่ 3.65 ล้านล้านหยวน แต่มีแนวโน้มว่าจะสูงขึ้นร้อยละ 85 (4.73 ล้านล้านหยวนในปี 2565 เทียบกับ 2.57 ล้านล้านหยวนในปี 2564) เนื่องจากการออกช่วงท้ายในปี 2564 เทียบกับการออกช่วงแรกในปี 2565 รัฐบาลกลางจะทำการโอนงบประมาณไปยังรัฐบาลท้องถิ่นจำนวนมาก เพื่อส่งเสริมการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม จีนยังมุ่งมั่นหมายเพื่อสร้างความมั่นคงด้านอาหาร โดยรักษาผลผลิตธัญพืชประจำปีให้สูงกว่า 650 ล้านตัน และรักษาพื้นที่เพาะปลูกรวมไว้ที่ 120 ล้านเฮกตาร์ สุดท้ายการลดหย่อนภาษีมุ่งเป้าไปที่วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมผ่านภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นจำนวนเงินรวม 1.5 ล้านล้านหยวนในปี 2565 เงินโขทั้งหมดนี้ตรงกันข้ามกับการดำเนินการของประเทศทางฝั่งตะวันตกและจะช่วยเงินในการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2565 ในขณะที่ประเทศทางฝั่งตะวันตกค่อนข้างอ่อนแอ ในการทำลายล้างของพวกเขาด้วยการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 7 ครั้งหรือมากกว่าในช่วงปี 2565

ในที่สุดจีนอาจควบคุมภาคอสังหาริมทรัพย์ของประเทศ และทำให้ภาคอสังหาริมทรัพย์มุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากที่จะเป็นเจ้าของ และต้องการเช่าอยู่อาศัยผ่านนโยบายต่าง ๆ เช่น การลดอัตราส่วนสำรองขั้นต่ำของธนาคารเมื่อเร็ว ๆ นี้ การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง นับเป็นทางออกที่ได้ประโยชน์กันทุกฝ่าย โดยนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการเหล็กให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande การเพิ่มขึ้นดังกล่าวนั้นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับภาคการขนส่งสินค้าแห่งแรกของ

เหตุการณ์สำคัญอื่น ๆ ในประเทศจีนคือการประชุม CCP ที่กำหนดไว้ในเดือนพฤศจิกายน 2565 ซึ่งประธานาธิบดี สี จิ้นผิง จะดำรงตำแหน่งเป็นครั้งที่ 3 อย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน สำหรับผู้นำที่ต้องการดำรงตำแหน่งดังกล่าว เศรษฐกิจต้องก้าวไปข้างหน้าด้วยอัตราดอกเบี้ยที่สูง ดังนั้นจึงต้องพยายามทำทุกสิ่งทุกอย่างเท่าที่จะทำได้เพื่อให้แน่ใจว่าเศรษฐกิจได้มุ่งเน้นการเติบโตก่อนการประชุมสภาองเกรส

ดังจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในไตรมาสสี่ปี 2564 และในไตรมาสแรกปี 2565 เกิดจากการตัดสินใจของรัฐบาลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในจีน (ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจีนอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในโลกลเสรี (ธนาคารกลางสหรัฐได้คาดการณ์ว่าจะขึ้นอัตราดอกเบี้ย 7 ครั้งในปี 2565 รวมกับการลดการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่เมื่อเกิดขึ้นในทางกลับกันจะทำให้ความต้องการเติบโตอีกครั้งและเราสามารถกลับมาอยู่จุดเดิมเหมือนช่วงต้นปี 2564!

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2565 ด้วยอุปทาน 939.15 ล้านตันเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 946.86 ล้านตันเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.82) ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2565 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบลำช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 2.47 สำหรับไตรมาสแรกของ

ปี 2565) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2565 และปี 2566 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเคทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 5.47 ล้านเคทเวทตันในช่วงปี 2564) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.47 (เพิ่มขึ้นจาก 939.15 ล้านเคทเวทตันเป็น 962.37 ล้านเคทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 330.10 ล้านเคทเวทตันเป็น 339.33 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.80 และเพิ่มขึ้นจาก 609.05 ล้านเคทเวทตันเป็น 623.04 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.30) ภายในสิ้นปี 2565 และร้อยละ 1.95 ภายในสิ้นปี 2566 (เพิ่มขึ้นจาก 962.37 ล้านเคทเวทตันเป็น 981.12 ล้านเคทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 339.33 ล้านเคทเวทตันเป็น 345.99 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.96 และเพิ่มขึ้นจาก 623.04 ล้านเคทเวทตันเป็น 635.13 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.94) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2566 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือจากโรคโควิด-19 จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปกาน

การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน

อุตสาหกรรมการเดินทางเรือเป็นหนึ่งในภาคที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในระบบห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นเมื่อถูกขัดขวาง ก็จะสร้างความไร้ประสิทธิภาพซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์เพิ่มขึ้นทันที สถานการณ์โควิด-19 และสงครามในยูเครนในปัจจุบันได้ขัดขวางระบบห่วงโซ่อุปทานตลอดทุกด้านของชีวิตและธุรกิจ ความแออัดของท่าเรือไม่ได้ลดลง เนื่องจากนโยบายปิดกั้นของจีนรวมถึงเชื้อโควิดสายพันธุ์โอไมครอน ซึ่งเป็นเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่สามารถแพร่ระบาดได้มากที่สุด กำลังสร้างความแออัดในท่าเรือเงินให้เพิ่มมากขึ้น ตามรายละเอียดซึ่งได้กล่าวไปแล้วข้างต้นในหัวข้อความแออัด ท่าเรือทั่วโลกได้รับผลกระทบต่าง ๆ จากความแออัดของท่าเรือเงิน อุปสงค์ของสินค้าเป็นตัวตั้งให้เกิดความแออัด ในขณะที่ท่าเรือที่คับคั่งเป็นตัวผลักดันให้เกิดความแออัด การขาดการลงทุนในท่าเรือที่มีอยู่และความขาดแคลนของท่าเรืออัตโนมัติที่ทันสมัย ในส่วนอื่นของโลกส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักไปทั่วโลก การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตกเป็นเหยื่อรายแรกของโอไมครอน ส่งผลให้ต้องลดจำนวนคนทำงานท่าเรือที่ได้รับผลกระทบจากโควิดลง พนักงานนำร่องซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการเริ่มต้นการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามท่าเรือได้ขาดแคลนเนื่องจากการติดเชื้อและการกักกัน เรือที่เดินทางมาจากประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโอไมครอน จอดทอดสมออยู่ในจุดกักกันซึ่งขวางท่าเรือ คนประจำเรือผู้เปรียบเสมือนกาวที่ผูกมัดโลกาภิวัตน์ ต้องเผชิญกับการทดสอบโควิด ความล่าช้า การแยกตัว การอยู่บนเรือที่นานขึ้น และความกลัวการระบาดของโควิด-19 บนเรือ เนื่องจากหลายประเทศยังคงไม่อนุญาตให้พวกเขาขึ้นจากเรือเพื่อเดินทางกลับบ้าน คนขับรถบรรทุกที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาด ส่งผลให้ความไม่มีประสิทธิภาพยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากสินค้าติดอยู่ที่ท่าเรือ การประเมินความยืดหยุ่น ความเชื่อถือได้ ความหลากหลาย การเข้าสู่ยุคดิจิทัล ประสิทธิภาพการทำงาน การลดความเสี่ยง และระดับสินค้าคงคลังที่เชื่อมโยงทั้งหมดในห่วงโซ่อุปทานได้กลายเป็นเรื่องสำคัญสำหรับธุรกิจและรัฐบาล ระดับสินค้าคงคลังในธุรกิจและประเทศต่าง ๆ ยังคงไม่เพียงพอต่อการหยุดชะงักในปัจจุบัน แม้ว่าการเติมสินค้าคงคลังจะเป็นประวัติกการณก็ตาม หลักการใหม่ในขณะนี้คือ “การสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉิน” (just-in-case) เปรียบเทียบกับหลักการ “การสำรองแบบทันเวลาพอดี” (Just-in-time) ในอดีต

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

โปรดดูหนังสือแนบเรื่องนี้เกี่ยวกับวิศวกรรมภูมิศาสตร์พลังงานแสงอาทิตย์และการอภิปรายระหว่างผู้สนับสนุนทฤษฎีและผู้ที่ยังสงสัย

คลื่นความร้อน เหตุการณ์ไฟไหม้ ความแห้งแล้ง พายุเฮอริเคนและพายุทอร์นาโดที่ควบคุมไม่ได้ ภาวะน้ำท่วม และคลื่นขนาดใหญ่สูง 100 ฟุต จะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นปกติ พิจารณาจากเหตุการณ์น้ำท่วมเมื่อเร็ว ๆ นี้ในออสเตรเลียและแอฟริกาใต้ ซึ่งมีผู้เสียชีวิตกว่า 440 คน ณ ท่าเรือ Durban ซึ่งกลายเป็นความโกลาหล การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศได้เกิดขึ้นแล้ว ไม่ใช่ในอีกทศวรรษสองทศวรรษ หรือสี่ทศวรรษข้างหน้า แต่เกิดขึ้นแล้วในขณะนี้ Bloomberg ระบุว่า 21 ปีจาก 22 ปีของปีที่ร้อนที่สุดนับตั้งแต่ปี 2423 เกิดขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2543 และพื้นที่ผิวได้มหาสมุทรในปี 2564 ทำลายสถิติความร้อนประจำปีที่เคยเกิดขึ้นในปี 2563 ซึ่งจะทำให้เกิดพายุ พายุเฮอริเคน พายุทอร์นาโด และคลื่นทะเล ที่มีพลังมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะนำไปสู่การหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ ด้วยความแออัดที่เพิ่มขึ้นที่ท่าเรือ ความเร็วในการแล่นเรือที่ลดลงเนื่องจากคลื่นที่แรงขึ้น/คลื่นขนาดใหญ่ขึ้น และการสูญเสียผู้โดยสารคอนเทนเนอร์ของเรือจะเกิดขึ้นเป็นประจำ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะส่งผลให้มีความต้องการไฟฟ้ามากขึ้นด้วยการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล โรงไฟฟ้าที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมา ซึ่งเพิ่มปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่เราปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ สิ่งนี้จะเริ่มต้นวงจรอุบาทว์ด้วยความต้องการพลังงานที่มากขึ้นจากโรงงาน โถง การขนส่ง/การจัดส่งของอุตสาหกรรม ไปจนถึงการทำความเย็นให้แก่บ้าน สถานที่ทำงาน โรงละคร สนามกีฬา ฯลฯ โดยต้องการพลังงานมากขึ้นจากโรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศมากขึ้นก่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ความร้อน ไฟไหม้ ภัยแล้ง น้ำท่วม พายุ และวัฏจักรดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง การผลิตอาหารจะได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และเราอาจพบว่าตนเองต้องเผชิญกับความไม่มั่นคงทางด้านอาหาร ไม่ว่าเราจะอาศัยอยู่ในประเทศที่มั่งคั่งเพียงใด สงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนไม่ได้ช่วยอะไรเลย หากแต่ส่งผลให้การส่งออกอาหาร เชื้อเพลิง (น้ำมัน ก๊าซ ถ่านหิน) ปุ๋ย และเหล็กกล้า จากสองประเทศนี้หายไป ผลักดันราคาให้สูงขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวนี้จะเน้นให้รัฐบาลสำรองธัญพืชคงคลังเพิ่มมากขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการขึ้นราคาวัตถุดิบหลักในอาหารอย่างรวดเร็วด้วยอัตราเงินเฟ้อที่จะเกิดขึ้น การขนส่งธัญพืชที่มีปริมาณมากขึ้น ประกอบกับความไม่มีความมีประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในการลดปริมาณอุปทานเรือสุทธิ จะเป็นผลดีต่ออุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์ของตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

การเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

มหาสมุทรดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ที่มนุษย์ปล่อยออกมาเกือบ 3 ส่วน 4 ยังเราปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มากเท่าไร มหาสมุทรก็ยิ่งดูดซับมากขึ้นเท่านั้น ส่งผลให้มหาสมุทรมีความเป็นกรดสูง และจะส่งผลให้แนวปะการังตายประกอบกับจำนวนปลาที่ลดลงโดยสอดคล้องกัน นับเป็นการตอกตะปูอีกตัวบนฝาโลงของคนจนและผู้หิวโหย

โปรดดูหนังสือแนบ โดย *BIMCO* เกี่ยวกับสิ่งที่ภาคอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องดำเนินการ เช่นเดียวกับทุกอุตสาหกรรม และทุก ๆ คน เพื่อให้โลกของเราอยู่ขึ้นสำหรับเราทุกคน (ข้อมูลจาก BIMCO วันที่ 29 เมษายน 2565)

การรั่วไหลของก๊าซมีเทน (Methane Slip) ซึ่งก๊าซมีเทนบางส่วนรั่วไหลออกมาเมื่อก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถูกเผาไหม้ในเครื่องยนต์ของเรือ จะกลายเป็นเรื่องปวดหัวครั้งใหญ่สำหรับการขนส่งทางทะเล เรือสมัยใหม่ส่วนใหญ่สร้างขึ้นโดยใช้มาตรฐานบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เชื้อเพลิงคู่ LNG ซึ่งแสดงข้อมูลรับรองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กำลังซ่อนความลับปรกของก๊าซมีเทนอย่างเปิดเผย โปรดดูวิดีโอสั้น ๆ 5 นาทีนี้จาก *Transport & Environment* ซึ่งเป็นองค์กรลอบบี้ในเครือสำหรับกลุ่มสิ่งแวดล้อม วิดีโอดังกล่าวจะแสดงให้คุณเห็นถึงการรั่วไหลของก๊าซมีเทนที่เกิดขึ้นจากเรือที่ทันสมัยซึ่ง “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” บริษัทฯ ยังคงรอเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงแอมโมเนียที่ใช้เชื้อเพลิงคู่เริ่มดำเนินการ และหากเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงแอมโมเนียเหล่านั้นปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะเน้นทรัพยากรของบริษัทฯ ไปที่เรือดังกล่าวซึ่งจะกลายเป็นเรือแห่งอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

อย่างที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การขนส่งทางทะเลดำเนินการขนส่งประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดในโลกและรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) น้อยกว่าร้อยละ 2.5 The Economist ฉบับลงวันที่ 29 กันยายน 2564 ระบุว่า “ตามข้อมูลขององค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (UN’s Food and Agriculture Organization) กิจกรรมการเลี้ยงสัตว์เพื่อเอาเนื้อ ไก่ และนม เป็นกระบวนการที่ต้องใช้ทรัพยากรมากที่สุดกิจกรรมหนึ่งในการเกษตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก” สหภาพยุโรปรวมการขนส่งทางทะเลไว้ในนโยบาย Emissions Trading Scheme (ETS) ในขณะที่ให้สิทธิผ่านฟรีแก่อุตสาหกรรมปศุสัตว์ และกำลังนำเข้าน้ำมันสำหรับโรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าน้ำมันพุ่งสูงขึ้นจากการคว่ำบาตรรัสเซีย และในขณะที่อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลกำลังต่อสู้กับเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEVs) แต่กลับไม่มีใครพูดถึงการลดการปล่อยมลพิษจากธุรกิจปศุสัตว์หรือหุ้ดการใช้ถ่านหินเพื่อผลิตพลังงานในสหภาพยุโรป?

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้นำดัชนี Energy Efficiency Existing Ship Index หรือ EEXI มาใช้เพื่อเป็นการแก้ไข Marpol Annex VI ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 EEXI จะอธิบายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยการติดตั้งแหล่งพลังงานของเครื่องยนต์ ความสามารถในการขนส่ง และความเร็วของเรือ จากสถิติแนะนำว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (ขนาดระวาง 30,000 ตันถึง 60,000 ตัน) ที่ต่อขึ้นก่อนการบังคับใช้ EEDI (Energy Efficiency Design Index) เช่น เรือที่ต่อขึ้นก่อนปี 2556 อาจต้องการการลดกำลังร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 40 (ลดความเร็วในการแล่นเรือลง 2.5 นอตถึง 3.5 นอตจากความเร็วในช่วงครึ่งหลังของปี 2564) แต่เรือที่ต่อขึ้นหลังกฎเกณฑ์ EEDI อาจต้องการการลดพลังงานลงเพียงร้อยละ 4 (ลดความเร็วในการแล่นเรือลง 0.2 นอต) เพื่อให้สอดคล้องกับ EEXI เจ้าของเรือจะใช้การจำกัดกำลังเครื่องยนต์และเทคโนโลยีอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เพื่อเลือกวิธีแก้ปัญหาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับเรือของพวกเขา และจะเป็นผลบวกอย่างมากสำหรับอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อให้เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับสำหรับ EEXI และ Carbon Intensity Indicator เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวอย่างเต็มที่ก่อนการตรวจสอบ IAPP ครั้งแรกในปี 2566

IMO ได้ตกลงที่จะอภิปรายและหาวิธีแก้ปัญหาในเรื่องกลไกตามตลาด (MBMs) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งทะเล ซึ่งแนวทางการแก้ไขดังกล่าวอาจดำเนินการผ่านการเก็บภาษีคาร์บอนสำหรับเชื้อเพลิงแต่ละตัน หมู่เกาะโซโลมอนและหมู่เกาะมาร์แชลล์ได้เสนอให้เรียกเก็บภาษี 100 เหรียญสหรัฐต่อตันของการปล่อยก๊าซคาร์บอน กล่าวคือ การจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง 314 เหรียญสหรัฐต่อตัน แนวคิดต่าง ๆ ของ MBMs คือการทำให้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันมีราคาแพงเทียบเท่ากับการใช้แอมโมเนีย กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีราคาสูงถึง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งราคาปัจจุบันอยู่ที่

ประมาณ 1,100 เหรียญสหรัฐต่อตัน เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนเชื้อเพลิงในอนาคสำหรับเรือที่ปล่อยค่ามลพิษเป็นศูนย์ หวังว่าแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ ETS ของสหภาพยุโรปจะช่วยส่งเสริมและผลักดัน IMO ให้ยื่นข้อเสนองานอย่างแข็งแกร่งในมาตรการ MBMs ผ่านมาตรการการเรียกเก็บภาษีคาร์บอน

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

โควิด-19 กลายเป็นคำพ้องความหมายกับความล่าช้า การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน การปิดเมือง อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่นำโดยรัฐบาลซึ่งสร้างอุปสงค์ที่สูงกว่าอุปทานมาก การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจากการระบาดใหญ่ไม่สม่ำเสมออย่างมากด้วยสาเหตุ 3 ประการ ประเทศต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 และต้องปิดเมือง สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ ในช่วงเวลาที่ต่างกัน อัตราการฉีดวัคซีนที่ไม่เท่าเทียมกันในประเทศร่ำรวยและประเทศยากจน และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับสูงในประเทศร่ำรวยและการขาดแคลนมาตรการดังกล่าวในประเทศยากจน ทำให้การฟื้นตัวเกิดขึ้นเพียงบางส่วน ประเทศจีนที่มีนโยบายปลอดโควิดรวมกับเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนได้สร้างการหยุดชะงักอย่างมีนัยสำคัญผ่านการลี้ภัยคนผู้คนเกือบ 400 ล้านคนในหลายสิบเมืองที่เราไม่เคยเห็นว่ามีกรณีการลี้ภัยคนผู้คนแม้แต่ในปี 2563 สำหรับอุตสาหกรรมการเดินทาง ผลกระทบของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนจะทำให้การผลิตเปลี่ยนลูกเรือยากขึ้นและนั่นเป็นความท้าทายที่บริษัทฯ จะต้องเผชิญหน้า

เชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน และเชื้อไวรัสสายพันธุ์ย่อยอื่น ๆ ของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน ถูกกำหนดให้เป็นไวรัสที่น่ากังวลเนื่องจากสามารถแพร่เชื้อได้มากกว่าเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้า อ้างอิงตามบทความข่าวต่าง ๆ ข่าวดีของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ดังกล่าวนี้คือแม้ว่าจำนวนผู้ติดเชื้อจะพุ่งสูงขึ้น การรักษาตัวในโรงพยาบาลและอัตราการเสียชีวิตยังไม่เพิ่มขึ้น และข่าวร้ายก็คือมันแพร่ระบาดมากจนจำนวนผู้ป่วยมีสูงเกินกว่าที่ระบบการดูแลสุขภาพของประเทศใด ๆ จะรับมือได้ และเชื้อไวรัสดังกล่าวส่งผลอย่างมากต่อผู้สูงอายุ ผู้ที่มีภูมิคุ้มกันบกพร่อง และติดอยู่ในกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับวัคซีนอย่างง่ายดาย เพื่อเป็นการตอบโต้ หลายประเทศที่มีอัตราการฉีดวัคซีนสูงมากได้ลดระยะเวลาการแยกตัวลงครั้งหนึ่ง และจนถึงตอนนี้ ดูเหมือนว่าการตัดสินใจครั้งนี้จะสมเหตุสมผล

เชื้อไวรัสโควิด-19 และเชื้อไวรัสสายพันธุ์ย่อยอื่น ๆ จะทำให้ “การทำงานจากสำนักงานเท่านั้น” ไม่สามารถทำได้ การทำงานในรูปแบบ “การทำงานจากที่บ้าน” เท่านั้นจะก่อให้เกิดการประสพปัญหาการขาดเครือข่าย การติดต่อกับมนุษย์ และความมีชีวิตชีวาที่เกิดขึ้นเมื่อทำงานร่วมกัน เป็นผลให้อัตราของการทำงานจะเป็นลูกผสมระหว่างการทำงานจากที่บ้านหรือที่ทำงานเท่านั้น ธุรกิจและอุตสาหกรรมแต่ละแห่งจะพัฒนาบรรทัดฐานที่ทำงานซึ่งดีที่สุดสำหรับพวกเขา โดยคำนึงถึงความหลากหลาย การมีส่วนร่วมและความเท่าเทียม และผู้นำธุรกิจจะได้รับคำแนะนำจากแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในการดำเนินงานนั้น ๆ

สำหรับผู้ที่สูญเสียคนที่รักหรือสูญเสียอาชีพการงานเนื่องจากโควิด-19 ปี 2564 เป็นปีแห่งความหายนะ ปี 2565 เริ่มต้นขึ้นโดยที่ยังไม่มีสัญญาณว่าการระบาดใหญ่จะค่อย ๆ ลดลง หากแต่อัตราเงินเฟ้อยังส่งผลให้ราคาอาหารสูงขึ้นท่ามกลางเงินออมของคนยากจนที่ร่อยหรอ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการติดเชื้อโควิด

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

ปี 2564 เป็นปีที่โดดเด่นสำหรับตลาดการเดินเรือด้วยค่าใช้จ่าย S&P ทั้งหมดโดยประมาณ ซึ่งสร้างสถิติใหม่โดยสูงกว่า 47 พันล้านเหรียญสหรัฐจากยอดขาย 2,507 รายการในสถิติที่บันทึกไว้ ด้วยการใช้จ่ายมากกว่า 13.1 พันล้านเหรียญสหรัฐกับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มือสอง ซึ่งเป็นสถิติใหม่มากกว่าสามเท่าของยอดรวมที่ใหญ่ที่สุดก่อนหน้านี้ในปี 2550 โดยมีการขายมากกว่า 1.6 ล้าน TEU หรือร้อยละ 7 ของกองเรือ ณ ต้นปี การใช้จ่ายมากกว่า 16.2 พันล้านเหรียญสหรัฐกับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเป็นตัวเลขที่สูงเป็นอันดับสองเท่าที่เคยมีมา การใช้จ่ายมากกว่า 11.5 พันล้านเหรียญสหรัฐในเรือบรรทุกน้ำมันมือสอง นับเป็นยอดรวมสูงสุดอันดับสี่เป็นประวัติการณ์ ท่ามกลางการขึ้นราคาเพิ่มเติม 6 สัปดาห์แรกของปี 2565 ได้เริ่มต้นอย่างคึกคัก ดอกเบี้ยการใช้จ่ายสำหรับเรือมือสองอีก 6.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตัวเลขการใช้จ่ายเหล่านั้นคืออัตราการค้าเงินประจำปี 53 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งจะเป็นอีกสถิติใหม่! (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2565)

การส่งออกทางทะเลของรัสเซียคาดว่าจะมีส่วนประมาณร้อยละ 5 ของการส่งออกทางทะเลทั่วโลก (ปี 2564: มากกว่า 630 ล้านตัน) แม้ว่าร้อยละของปริมาณการส่งออกในแง่ตันไม่ลดน้อยลงอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยการส่งออกระยะไกลไปยังยุโรป (จากรัสเซียตะวันตก) และเอเชีย (จากตะวันออก) ยูเครนมีส่วนการส่งออกอีกประมาณร้อยละ 1 (100 ล้านตัน) ของปริมาณการส่งออกพลังงานเป็นจุดสนใจหลักสำหรับการส่งออกของรัสเซีย รัสเซียมีส่วนคิดเป็นร้อยละ 10 ของการส่งออกน้ำมันทางทะเล (น้ำมันดิบร้อยละ 9 น้ำมันร้อยละ 11) ร้อยละ 8 ของการส่งออก LNG และร้อยละ 13 ของการขนส่งถ่านหิน ปริมาณน้ำมันและก๊าซที่มีนัยสำคัญยังถูกขนส่งไปยังยุโรปผ่านทางท่อส่ง รวมถึงน้ำมันดิบ 40 ล้านตันผ่านท่อส่ง Druzhba ในปี 2564 และก๊าซปริมาณ 170 พันล้านลูกบาศก์เมตร รัสเซียมีความสำคัญสำหรับทั้งสองประเทศ รัสเซียมีส่วนคิดเป็นร้อยละ 7 ของการส่งออกทั่วโลก กับยูเครนอีกร้อยละ 9 ซึ่งเกือบทั้งหมดส่งออกไปยังทะเลดำ เมื่อสะท้อนจากความผันผวนของตลาดหุ้นในสัปดาห์นี้ ความไม่แน่นอนที่มีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความไม่แน่นอนในระดับนี้เป็นสิ่งที่ทำร้ายสำหรับนักลงทุนเสมอ แม้ว่าความไม่แน่นอนจะเพิ่มความเสี่ยงต่อเศรษฐกิจมหภาค แต่ก็ยังมีผลกระทบต่ออัตราเงินเฟ้อ (ผ่านทางราคาพลังงาน โดยน้ำมันมีราคามากกว่า 100 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และก๊าซ 30 เหรียญสหรัฐต่อล้านบีทียูในยุโรป) ขึ้นอยู่กับวิธีการและความรวดเร็วของการหยุดชะงักและการคว่ำบาตร ความซับซ้อนของผลกระทบของตลาดอาจรวมถึง แนวโน้มต่อการค้าน้ำมันระยะไกลเพื่อทดแทนปริมาณน้ำมันจากรัสเซีย การค้า LNG ระยะสั้นกว่าเนื่องจากสินค้าถูกเปลี่ยนเส้นทางไปยังยุโรปจากสหรัฐอเมริกา การค้าก๊าซระยะยาว ผลกระทบของการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในท้องถิ่น อัตราค่าระวางของการขนส่งเรือสินค้าแห่งเทกอง (ขณะนี้แตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 730 เหรียญสหรัฐต่อตันสำหรับเรือเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากในรอดเตอร์ดัม) สามารถเพิ่มอัตราค่าระวางโดยทั่วไป นอกเหนือจากการสนับสนุนรายได้เพิ่มเติมสำหรับ “ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” และเรือซึ่งติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน แนวโน้มทางภูมิรัฐศาสตร์ในระยะยาวอาจพัฒนาได้เช่นกัน (ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาท่อส่ง การเพิ่มกิจกรรมการค้าหรือการต่อเรือระหว่างจีนและรัสเซีย การให้ความสำคัญกับความมั่นคงของการจัดหาพลังงานผ่าน LNG) อีกครั้ง การขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ ณ ศูนย์กลางของเหตุการณ์หยุดชะงักทั่วโลก และเราหวังว่าข้อมูลของเราจะช่วยกำหนดกรอบความไม่แน่นอนครั้งใหญ่บางสถานการณ์ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2565)

มูลค่าสุทธิของครีวเรือในสหรัฐฯ พุ่งขึ้นเป็นสถิติใหม่ในไตรมาสสี่ของปี 2564 จากราคาหุ้นที่เพิ่มขึ้นและมูลค่าบ้านที่สูงขึ้น มูลค่าสุทธิของครีวเรือเพิ่มขึ้น 5.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7) หลังจากเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในไตรมาสสาม การเติบโตใน

ไตรมาสสี่ผลักดันมูลค่าสุทธิของครัวเรือนในสหรัฐฯ ให้มีมูลค่ามากกว่า 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 10 มีนาคม 2565)

องค์การอนามัยโลกแนะนำให้ยูเครนทำลายเชื้อโรคที่มีภัยคุกคามสูง ซึ่งตั้งอยู่ในห้องปฏิบัติการด้านสาธารณสุขของประเทศเพื่อป้องกัน “การรั่วไหลที่อาจเกิดขึ้น” ซึ่งอาจจะแพร่กระจายโรคในหมู่ประชากร ห้องปฏิบัติการดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และองค์การอนามัยโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 มีนาคม 2565)

ไม่มีคำถามว่าลาเคิร์ม บูตินเป็นผู้เริ่มสงครามและต้องรับผิดชอบต่อการดำเนินการดังกล่าว แต่ทำไมเขาถึงทำเช่นนั้นเป็นอีกเรื่องหนึ่ง มุมมองหลักในฝั่งตะวันตกคือเขาเป็นผู้รุกรานโดยไร้เหตุผลมุ่งสร้างรัสเซียให้ยิ่งใหญ่ขึ้นในรูปแบบของอดีตสหภาพโซเวียต ดังนั้นเขาจึงต้องรับผิดชอบอย่างเต็มที่ต่อวิกฤตการณ์ในยูเครน แต่เรื่องราวนี้ผิด ชาติตะวันตกและโดยเฉพาะอเมริกาเป็นผู้รับผิดชอบหลักสำหรับวิกฤตการณ์ที่เริ่มขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2557 (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 11 มีนาคม 2565)

ต้นปี 2565 ได้พบความแออัดของท่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นในอินโดนีเซียเนื่องจากการสั่งห้ามส่งออกถ่านหินของประเทศ (ขณะนี้การสั่งห้ามดังกล่าวได้ถูกยกเลิกแล้ว) ที่นำมาใช้เมื่อต้นเดือนมกราคม ณ วันที่ 14 มกราคม เรือเทกองจำนวน 197 ลำ (14.4 ล้านตัน) ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดปานาแมกซ์ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวนจากอัตราค่าเฉลี่ยการเคลื่อนที่ 7 วัน) อยู่ที่ท่าเรือขนส่งถ่านหินรายใหญ่ของอินโดนีเซีย เพิ่มขึ้นจากปริมาณ 122 ลำ (8.4 ล้านตัน) จำนวนจากอัตราค่าเฉลี่ยการเคลื่อนที่ 7 วัน) เมื่อต้นปี ในวงกว้างมากขึ้นดัชนีความแออัดของท่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (เรือขนาดเคปไซส์/เรือขนาดปานาแมกซ์) ของเราแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ร้อยละ 36.3 ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ (คำนวณจากอัตราค่าเฉลี่ยการเคลื่อนที่ 7 วัน) โดยมีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 35.0 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32.8 ในปี 2564 และค่าเฉลี่ย “ก่อนโควิด” จากร้อยละ 29.7 เหตุการณ์ระดับโลกจำนวนมากยังคงก่อให้เกิดการหยุดชะงักอย่างต่อเนื่อง ผลกระทบของความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย – ยูเครนสามารถเพิ่ม “ความไร้ประสิทธิภาพ” ของการขนส่งทางทะเลได้อีก นอกจากจะเพิ่มความแออัดของท่าเรือแล้ว เจ้าของเรือบางรายไม่เต็มใจที่จะขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือในรัสเซียและขนส่งสินค้าของรัสเซีย ได้นำไปสู่การขนส่งสินค้าในภูมิภาคที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไปอาจผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนตำแหน่งเรือ (ความสามารถในการขนส่งสินค้า) และเพิ่มค่าเฉลี่ยของระวางบรรทุก ดังนั้น การหยุดชะงักยังคงเป็นวงกว้าง และยังไม่มีความชัดเจนว่าความแออัดของท่าเรือจะบรรเทาลงอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับฉากหลังของเหตุการณ์ระดับโลก การติดตามการหยุดชะงักและความไร้ประสิทธิภาพในการขนส่งยังคงมีความสำคัญในปี 2565 (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 18 มีนาคม 2565)

องค์การสหประชาชาติเตือนว่าระบบอาหารของโลกกำลังตกอยู่ในอันตรายเนื่องจากสงครามกับยูเครน ราคาอาหารโลกซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ในขณะนี้อาจพุ่งขึ้นอีกร้อยละ 22 เนื่องจากความขัดแย้งของสงครามดังกล่าวขัดขวางการค้าและการผลิตผลผลิตในอนาคตจากภูมิภาคที่ปลูกพืชที่สำคัญ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 มีนาคม 2565)

ขณะนี้มียาจีนราว 40 ล้านคนถูกกักตัวในเมืองซินเจิ้น และประชากรทั้งหมดในมณฑลจี๋หลินทางตอนเหนือของจีน (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 16 มีนาคม 2565)

ทั้งยูเครนและรัสเซียเป็นผู้ส่งออกข้าวสาลีและข้าวโพดรายใหญ่ และลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของพวกเขาอยู่ในตลาดเกิดใหม่ เช่น เยอรมัน และเลบานอน Arif Husain หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ โครงการอาหารโลก (World Food Program) กล่าวว่า “ประชากรจำนวนมากเหล่านี้อยู่ห่างจากความอดอยากเพียงไม่กี่กิโล” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 24 มีนาคม 2565)

ราคาน้ำมันจะไปได้สูงแค่ไหน? ราคาน้ำมันดิบเบรนต์ซึ่งเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 50 ในปี 2565 สามารถเพิ่มราคาเป็นสองเท่าได้อย่างง่ายดายเป็น 250 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล หัวหน้ากองทุนป้องกันความเสี่ยง Pierre Andurand แห่ง Andurand Capital Management กล่าวว่า (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 24 มีนาคม 2565)

เราประเมินว่าความแออัดของท่าเรือกำลังดูดซับปริมาณเรืออย่างน้อยร้อยละ 4 - 5 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด ยังคงมีสัญญาณของการผ่อนคลายเล็กน้อย การฟื้นฟูบางอย่างจะเกิดขึ้นในที่สุด แต่เราคาดว่าความหุดจะยังคงต้องใช้เวลานานเพื่อคลี่คลายอย่างเต็มที่ ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยทั่วไปยังคงแข็งแกร่ง แนวโน้มคือยัง “แข็งแกร่ง” การเติบโตของภาคอุปทานยังคงอยู่ในระดับปานกลาง แม้ว่าจะมีคำสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นแต่คำสั่งต่อเรือใหม่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ เราคาดว่าคำสั่งต่อเรือใหม่จะน้อยลงในปี 2565 และความจุของตู้ต่อเรือก็ลดลงจากระดับสูงสุด (ตู้ต่อเรือ “ขนาดใหญ่” 111 ตู้เปรียบเทียบกับตู้ต่อเรือ 320 ตู้ในปี 2552) ราคาเรือต่อใหม่ได้เพิ่มขึ้นหนึ่งในสาม การส่งมอบเรือต่อใหม่มีเสถียรภาพและผลผลิตต่อเรือทั่วโลกคาดว่าจะลดลงเล็กน้อยในปี 2565 ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2566 ปริมาณการรีไซเคิลมีจำกัดและราคาเศษเหล็กยังคงทรงตัวอยู่ที่ประมาณ 680 เหรียญสหรัฐ/LDT (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 มีนาคม 2565)

ในไตรมาสแรกของปี 2565 การค้าถ่านหินลดลงร้อยละ 6.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 256.3 ล้านตัน สหภาพยุโรปเป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่เป็นอันดับห้ารองจากจีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ในปี 2564 ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปคิดเป็นร้อยละ 7.5 ของการนำเข้าถ่านหิน โลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 81.1 ล้านตัน ในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปจากรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 37.5 ล้านตัน หรือร้อยละ 46 ของการนำเข้าทั้งหมด ในไตรมาสแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 24.5 ล้านตัน สหภาพยุโรปเป็นภูมิภาคหลักเพียงภูมิภาคเดียวนอกเหนือจากเกาหลีใต้ที่มีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้น ในไตรมาสแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินของจีนลดลงร้อยละ 36.0 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียลดลงร้อยละ 12.8 ในขณะที่การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในไตรมาสแรกของปี 2565 ถ่านหินจากรัสเซียยังคงคิดเป็นร้อยละ 38 ของการนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปด้วยปริมาณ 9.3 ล้านตันลดลงร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในไตรมาสแรกของปี 2565 มีการนำเข้าถ่านหินจากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.2 เป็น 4.4 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินจากโคลอมเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.4 เป็น 3.4 ล้านตัน แต่ปริมาณการนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 10.8 เป็น 3.5 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 1 เมษายน 2565)

ผู้ซื้อชาวจีนซื้อข้าวโพดจากสหรัฐฯในปริมาณ 1.084 ล้านตัน นับเป็นการซื้อสัญญาสหรัฐฯ ที่ใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564 รัฐบาลสหรัฐฯ กล่าวเมื่อวันจันทร์ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 เมษายน 2565)

จากการล็อกดาวน์อื่นเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโคโรนาไวรัส การชะลอตัวของอสังหาริมทรัพย์ และราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอื่นเนื่องมาจากการรุกรานยูเครนของรัสเซีย แผนการลงทุนของจีนในปีนี้มีมูลค่าอย่างน้อย 14.8 ล้านล้านหยวน (2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ตามการวิเคราะห์ของ Bloomberg ซึ่งมูลค่าของแผนการลงทุนดังกล่าวนี้มากกว่าสองเท่าของเม็ดเงินในแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานฉบับใหม่ที่รัฐสภาของเกรตแห่งสหรัฐอเมริกาอนุมัติเมื่อปีที่แล้ว ซึ่งมีมูลค่ารวม 1.1 ล้านล้านเหรียญในระยะเวลาห้าปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 เมษายน 2565)

การห้ามใช้ถ่านหินของรัสเซียในยุโรปมีกำหนดจะเริ่มขึ้นในช่วงกลางเดือนสิงหาคม ส่งผลให้ผู้นำเข้าถ่านหินในยุโรปและเอเชียต้องดิ้นรนเพื่อหาแหล่งเชื้อเพลิงจากผู้ผลิตแหล่งอื่น ประเทศผู้ผลิตถ่านหินรายใหญ่อย่างออสเตรเลียและอินโดนีเซียได้มีปริมาณการผลิตถึงขีดจำกัดแล้ว ยุโรปมีแนวโน้มที่จะมองไปยังแอฟริกาใต้และสหรัฐอเมริกาในฐานะผู้จัดหาถ่านหินรายใหม่ (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 10 เมษายน 2565)

สืบเนื่องจากการทำสงครามกับยูเครนของรัสเซียและผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องจากการระบาดใหญ่ อัตราเงินเฟ้อของสหรัฐในเดือนมีนาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อที่สูงที่สุดนับตั้งแต่ปลายปี 2524 ดอกเบี้ยแรงกดดันต่อธนาคารกลางสหรัฐในการขึ้นอัตราดอกเบี้ยในเชิงรุกมากขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 เมษายน 2565)

บริษัท Transnet ผู้ดำเนินการท่าเทียบเรือของแอฟริกาใต้กำลังดำเนินการทำความสะอาดหลังจากเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ที่สร้างความเสียหายให้กับท่าเรือเคอร์บัน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 14 เมษายน 2565)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม Piyush Goyal กล่าวว่าเมื่อวันศุกร์ว่าอินเดียอาจส่งออกข้าวสาลีในปริมาณ 10 - 15 ล้านตันในปีนี้ (เดือนเมษายนของปี 2565 ถึงเดือนมีนาคมของปี 2566) เปรียบเทียบกับการส่งออกที่ปริมาณ 7 - 7.3 ล้านตันในปีงบประมาณที่เพิ่งสิ้นสุด (ข้อมูลจาก Economic Times วันที่ 15 เมษายน 2565)

ผู้ต่อเรือในมณฑลเจียงซูและเจ้อเจียงได้ประกาศเหตุสุดวิสัยในการส่งมอบเรือต่อใหม่ตามการประกาศดังกล่าวของอุตสาหกรรมเรือในเซี่ยงไฮ้ (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 15 เมษายน 2565)

สมาคมเหล็กโลกคาดการณ์ว่าอุปสงค์เหล็กทั่วโลกจะชะลอตัวลง สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของสถานการณ์ระหว่างรัสเซีย-ยูเครนและเศรษฐกิจที่ชะลอตัวของจีน อุปสงค์คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.4 เป็น 1.84 ล้านล้านตัน ในปี 2565 และอีกร้อยละ 2.2 เป็น 1.88 ล้านล้านตัน ในปี 2566 ปริมาณอุปสงค์เหล็กทั่วโลกในไตรมาสแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 8.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เป็น 252.7 ล้านตัน ซึ่งเป็นระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2560 (ข้อมูลจาก Lloyd's List วันที่ 18 เมษายน 2565)

ตามการคาดการณ์ของ IMF ในเดือนมกราคม การขยายตัวทั่วโลกจะชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 3.6 ในปี 2565 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 4.4 ความเสี่ยงต่าง ๆ ได้แก่ สงครามที่อาจเลวร้ายลงในยูเครน มาตรการคว่ำบาตรรัสเซียที่เพิ่มสูงขึ้น การชะลอตัวที่รุนแรงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในจีน และการปะทุของการระบาดใหญ่ของโควิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 เมษายน 2565)

GDP ของจีนขยายตัวร้อยละ 4.8 จากปีก่อนหน้าในไตรมาสแรก อย่างไรก็ตาม ในเดือนมีนาคมแสดงให้เห็นการชะลอตัวของกิจกรรมในหลายภาคส่วนของเศรษฐกิจจีน ท่ามกลางความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ทั่วโลกและการฟื้นตัวของการปิดเมืองจากโควิด-19 พื้นที่ระหว่างก่อสร้างขยายตัวเพียงร้อยละ 1 จากปีก่อนหน้าลดลงจากร้อยละ 1.8 ในเดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์ และเป็นตัวเลขการเติบโตที่ต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ใช้เหล็กมากของจีนก็ลดลงเช่นกัน โดยการผลิตหดตัวร้อยละ 9.0 จากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 จากปีก่อนหน้าในโรงงานอุตสาหกรรมและร้อยละ 9.6 ในโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อวันที่จันทร์ที่ผ่านมาทางการจีนได้เปิดเผย 23 มาตรการเพื่อช่วยเหลือเศรษฐกิจ ซึ่งรวมถึงการแก้ไขแนวทางการให้กู้ยืมสำหรับธนาคารเพื่อสนับสนุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลและภาคอสังหาริมทรัพย์ (ข้อมูลจาก Braemar ACM วันที่ 19 เมษายน 2565)

การนำเข้าแร่เหล็กในไตรมาสแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 8.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 252.7 ล้านตันและเป็นไตรมาสแรกที่แย่ที่สุดนับตั้งแต่ปี 2560 การนำเข้าจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าจากบราซิลลดลงอย่างมากที่ร้อยละ 24.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า นโยบายปลอดโควิดของจีนมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อความต้องการนำเข้าแร่เหล็ก (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 20 เมษายน 2565)

เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้มีมาตรการในการเข้าทำการค้าในตลาดใหม่เช่นกัน โดยรายได้ของกลุ่มสินค้าแห่งเทกองโดยเฉลี่ยได้บันทึกเป็นสถิติการเริ่มต้นที่แข็งแกร่งที่สุดในรอบหนึ่งปีนับตั้งแต่ปี 2551 ที่ 22,880 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 22 เมษายน 2565)

เรายังคงเห็นว่าอุปสงค์สินค้าแห่งเทกองจะยังคงเติบโตต่อไป แม้ว่าเราจะเชื่อว่าที่คาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ อันเนื่องมาจากยูเครน อัตราเงินเฟ้อ และโควิด เรายังคงเชื่อว่าจะมีอุปสงค์สำหรับแร่เหล็กคุณภาพสูง ในปริมาณมากและคาดว่าค่าจ้างจะฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อการส่งออกของบราซิลฟื้นตัว สำหรับถ่านหิน เราคาดว่าปริมาณอุปสงค์จะค่อนข้างคงที่แม้ว่าสถานการณ์ในตลาดพลังงานจะไม่ปกติ แต่การเปลี่ยนแปลงทางการค้าจะส่งผลให้อุปสงค์ในการขนส่งเพิ่มขึ้นบางส่วน การส่งออกธัญพืชของรัสเซียและยูเครนมีความเสี่ยงอย่างชัดเจนในอนาคตอันใกล้ และคำถามคือผู้ส่งออกรายอื่นสามารถชดเชยได้หรือไม่ เราได้สันนิษฐานว่าผู้ส่งออกรายอื่นจะชดเชยการสูญเสียการส่งออกจากทะเลดำเพียงบางส่วนเท่านั้น แต่ถึงแม้ว่าเราจะจำลองปริมาณที่ลดลงประมาณร้อยละ 3 แต่รูปแบบการซื้อขายที่เปลี่ยนไปทำให้ปริมาณอุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์ของเราอยู่ในแดนบวก เราคาดว่าความต้องการสินค้าแห่งเทกองในแง่ตัน-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ร้อยละ 2.5 และร้อยละ 2.9 ในปี 2565 ปี 2566 และปี 2567 ตามลำดับ ด้วยความแข็งแกร่งของรายได้จากเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา ภายใต้สถานการณ์ “ปกติ” ตอนนี้ เราจะพิจารณาถึงการเข้ามาขัดขวางความแข็งแกร่งจากปริมาณเรือต่อใหม่ที่มีกำหนดส่งมอบในปีที่จะมาถึง อย่างไรก็ตามปริมาณการส่งมอบดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างแน่นอน และการเติบโตของกองเรือที่คาดการณ์ไว้ไม่น่าเป็นห่วง (เติบโตขึ้นร้อยละ 2.2 ร้อยละ 1.4 และร้อยละ 1.3 ในปี 2565 ปี 2566 และปี 2567) เราคาดว่าสถานการณ์ความแออัดจะเลวร้ายลงในปี 2565 มากกว่าในปี 2564 และคาดการณ์การเติบโตของกองเรือสุทธิที่มีประสิทธิผลต่ำกว่าร้อยละ 1 จากนั้น เราได้คำนวณถึงการผ่อนคลายสถานการณ์ความแออัดในปัจจุบันอย่างค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งจะส่งผลให้การเติบโตของกองเรือสุทธิที่มีประสิทธิภาพในปี 2566 และปี 2567 เป็นประมาณร้อยละ 3 (ข้อมูลจาก Arctic Securities วันที่ 25 เมษายน 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในเดือนมกราคมของปี 2565 แข็งแกร่งที่ปริมาณ 4.8 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ด้วยปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ค่อนข้างน้อยกว่าคำสั่งต่อเรือปกติ (417 ลำ คิดเป็น 35.6 ล้านเดทเวทตัน) การเติบโตของกองเรือจึงมีแนวโน้มที่จะลดลงในปีที่ดำเนินไป ดังนั้นแม้ว่าจะมีการปลดระวางเรืออย่างจำกัด (เรคาดการณ์ที่ประมาณ 6.5 ล้านเดทเวทตัน) การเติบโตของกองเรือสุทธิอาจอยู่ที่ประมาณ 23 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปริมาณการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.2 ในปี 2559 เมื่อมีการปลดระวางเรือ 31 ล้านเดทเวทตัน! เรคาดว่าร้อยละของการเติบโตสูงสุดจะอยู่ในกลุ่มเรือขนาดโพสปานาแมกซ์ (ร้อยละ 3.8) รองลงมาคือเรือขนาดอัลตราแมกซ์ - ขนาดซูปราแมกซ์ (ร้อยละ 3.3) และต่ำสุดในกลุ่มเรือขนาดแซนด์ไฮล์ (ร้อยละ 1.8) และเรือขนแร่ขนาดใหญ่ (ร้อยละ 0.9) คำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 63.5 ล้านเดทเวทตันยังคงอยู่ในระดับต่ำ เมื่อพิจารณาว่าคำสั่งต่อเรือใหม่มีปริมาณ 107 ล้านเดทเวทตันเมื่อเร็ว ๆ นี้ในเดือนมกราคม 2562 (ข้อมูลจาก Howe Robinson วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2565)

นับจากปี 2566 เป็นต้นไปอุปทานที่มีประสิทธิภาพคาดว่าจะลดลงเนื่องจากความจำเป็นในการลดความเร็วของการแล่นเรือลงซึ่งเป็นไปได้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยมลพิษของ IMO ด้วยปริมาณร้อยละ 8.3 ของกองเรือที่มีอายุมากกว่า 25 ปี และอีกร้อยละ 1.7 จะมีอายุ 25 ในปี 2565 นักวิเคราะห์คาดว่าระวางบรรทุกที่ด้อยประสิทธิภาพเหล่านั้นจะถูกปลดระวางในปี 2566 นักวิเคราะห์เชื่อว่าจำนวนของเรือขนาดแซนด์ไฮล์จะลดลงร้อยละ 2.3 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 21 เมษายน 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงหลักด้านกฎเกณฑ์

ธนาคารระหว่างประเทศต่างๆจัดสรรเงินกว่า 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในการจัดหาเงินทุนสำหรับโครงการถ่านหิน โดยนักลงทุนสถาบันได้จ่ายเงินไปแล้วกว่า 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะมีข่าวแพร่ออกไปอย่างมากมายเกี่ยวกับการลดมลพิษเป็นศูนย์ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2565)

โลกกำลังเผชิญกับการจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างเร่งด่วนและทำให้โลกร้อนขึ้น แต่นั่นขัดแย้งกับนโยบายอื่น ๆ ในการช่วยคนยากจนที่สุดในโลกให้พ้นจากความยากจนหรือไม่? การวิจัยชี้ให้เห็นว่านโยบายทั้งสองนั้นสามารถไปด้วยกันได้ การวิจัยพบว่าวิธีเพิ่มรายได้ของของผู้ยากไร้กว่าพันล้านคน ซึ่งบุคคลเหล่านั้นมีส่วนการปล่อยก๊าซพิษคิดเป็นสัดส่วนเพียงเล็กน้อย ซึ่งจะเพิ่มอัตราการปล่อยมลพิษเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจากปริมาณการปล่อยก๊าซพิษทั้งหมด (ข้อมูลจาก Economist วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565)

ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม เรือที่จอดทอดสมอยู่ในท่าเรือหรือจอดที่ท่าเทียบเรือจะถูกห้ามไม่ให้ปล่อยน้ำเสียจากเครื่องจักรจับเขมวาควันในท่าเรือแวนคูเวอร์ (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2565)

แฟชั่นคิดเป็นร้อยละ 10 ของผลผลิตคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก มากกว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศและการขนส่งรวมกัน โพลีเอสเตอร์ ซึ่งแข่งขันผ้าฝ้ายในฐานะสิ่งทอชั้นนำในอุตสาหกรรม คิดเป็นสัดส่วนถึงหนึ่งในห้าของพลาสติกทั้งหมดที่ผลิตทั่วโลกในแต่ละปี แม้ว่าแฟชั่นที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว (Fast Fashion) มักถูกมองว่าเป็นต้นเหตุ แต่แบรนด์หรูก็มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2565)

รายงานฉบับใหม่ที่เผยแพร่เมื่อวันจันทร์โดยนักวิทยาศาสตร์ด้านภูมิอากาศชั้นนำของโลกระบุว่าความเร็วที่ไม่หยุดนิ่งของภาวะโลกร้อนเกินความพยายามในการปกป้องผู้คนที่ยั่งยืนบนพื้นผิวด้านคน รายงานดังกล่าวเตือนถึงการเพิ่มขึ้นที่ไม่ตรงกันระหว่างอุณหภูมิที่สูงขึ้นและความพยายามที่ล่าช้าและกระจัดกระจายในการจัดการ เหลือเวลาเพียงเล็กน้อยในการเร่งแก้ปัญหาหาก่อนที่ “โอกาสในการแก้ไขที่มีเพียงเล็กน้อย” จะหมดลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565)

นักวิทยาศาสตร์ด้านปะการังชั้นนำรายหนึ่งของโลกอ้างว่าเหตุการณ์การฟอกขาวครั้งใหญ่ครั้งที่หกกำลังแผ่ขยายไปทั่วแนวปะการัง Great Barrier Reef โดยขณะนี้ได้มีการติดตามเหตุการณ์ดังกล่าวอย่างเป็นทางการตลอดแนวชายฝั่งควีนส์แลนด์ (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 17 มีนาคม 2565)

โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติได้รับการเตือนมาหลายปีแล้วว่า “โลกของเรากำลังล้าหลังพลาสติก” โดยการศึกษาทางการแพทย์ครั้งใหม่ในวารสารวิทยาศาสตร์ Environment International แสดงให้เห็น คำกล่าวนี้ไม่ได้เป็นเพียงคำอุปมาอุปมัย นักวิจัยชาวคัตซ์พบอนุภาคพลาสติกขนาดเล็กในอวัยวะและเลือดของผู้ที่เข้ารับการทดสอบถึงร้อยละ 80 นักวิจัยกล่าวว่าความเสี่ยงต่อสุขภาพยังไม่เป็นที่ทราบแน่ชัดแต่ “เป็นเรื่องที่สมเหตุสมผลอย่างยิ่งที่จะต้องกังวล” (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 24 มีนาคม 2565)

การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน หรือ Decarbonization ยังคงเป็น “สิ่งที่สำคัญที่สุด” โดยมุ่งเน้นที่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ประมาณ 886 ล้านตัน และร้อยละ 2.4 ของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก) มาตรการ EEXI และ CII ของ IMO มีผลบังคับใช้ในปี 2566 โดยมีผลกระทบต่อความเร็วในการแล่นเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน และการรีไซเคิลเรือ การต่ออายุกองเรือและ “การเปลี่ยนเชื้อเพลิง” ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ ส่วนแบ่งของเรือ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” กำลังเติบโตในขณะที่การติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานกำลังดำเนินไป การเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานจะส่งผลกระทบต่อการค้าทางทะเลในระยะยาว ความมั่นคงด้านพลังงานอยู่ในจุดที่เป็นที่สนใจในปัจจุบัน (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 มีนาคม 2565)

ปีนี้แอฟริกาใต้กำลังประสบปรากฏการณ์ลานีนา สถานีตรวจอากาศที่ Mount Edgecombe ในเขตชานเมืองของเดอร์บันมีปริมาณน้ำฝน 307 มิลลิเมตรภายใน 24 ชั่วโมงเมื่อวันจันทร์ นับเป็นปริมาณมากที่สุดนับตั้งแต่เริ่มรวบรวมข้อมูลเมื่อ 62 ปีที่แล้ว และเพิ่มระดับสูงสุดเป็นสองเท่าของปริมาณสูงสุดในปี 2562 (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 13 เมษายน 2565)

ในขณะที่โลกยังคงร้อนขึ้นเรื่อย ๆ วิธีแก้ปัญหาคือให้ร่มเงาแก่มันได้หรือไม่? นั่นเป็นแนวคิดง่าย ๆ เบื้องหลังวิศวกรรมสุริยะ ซึ่งเป็นการตอบสนองอย่างรุนแรงต่อภาวะโลกร้อนซึ่งสามารถหยุดอุณหภูมิที่สูงขึ้นได้ หากแต่เทคโนโลยีมีความเสี่ยง (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 21 เมษายน 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19”

การวิจัยใหม่สนับสนุนทฤษฎีที่ว่าการระบาดใหญ่ของ โควิดเกิดขึ้นในตลาดเปียกของเมืองอู่ฮั่น Michael Worobey นักวิจัยจากมหาวิทยาลัยแอริโซนา กล่าวว่า “เมื่อคุณดูหลักฐานทั้งหมดร่วมกัน มันเป็นภาพที่ชัดเจนว่าการระบาดใหญ่เริ่มต้นที่ตลาดหุหนาน” (ข้อมูลจาก New York Times วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2565)

ผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยอ็อกซ์ฟอร์ดระบุว่า แม้แต่ผู้ป่วยโควิด-19 ที่ไม่รุนแรงสมองก็สามารถถูกทำลายได้ ซึ่งนำไปสู่การหาคำของสมองเทียบเท่ากับการมีอายุมากขึ้นถึงหนึ่งทศวรรษ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 มีนาคม 2565)

ความลึกซึ้งอย่างหนึ่งที่ขยับขึ้นของการระบาดใหญ่ของโควิด-19 คือ เด็ก ๆ ได้รับการยกเว้นจากไวรัส และไม่มีประสบการณ์ที่ใกล้เคียงกับความรุนแรงของการเจ็บป่วยที่ผู้ใหญ่มี นักวิทยาศาสตร์ยังอยู่ระหว่างการหาสาเหตุว่าเพราะเหตุใดเด็ก ๆ ส่วนใหญ่ถึงไม่ป่วยหนักจากโควิด (ข้อมูลจาก CNBC วันที่ 24 มีนาคม 2565)

เมื่อวันอังคารที่ผ่านมาหน่วยงานกำกับดูแลของสหรัฐฯ ได้อนุมัติวัคซีนโควิด-19 เข็มกระตุ้นอีกครั้งสำหรับผู้ที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป ซึ่งถือเป็นขั้นตอนในการเสนอการป้องกันเพิ่มเติมสำหรับผู้ที่ย่างเข้าสู่อายุสูงสุดในกรณีที่โคโรนาไวรัสกลับมาระบาดอีกครั้ง การตัดสินใจขององค์การอาหารและยาเป็นการเปิดให้รับวัคซีนไฟเซอร์หรือ โมเดอร์นาเข็มที่สี่แก่บุคคลเหล่านั้นอย่างน้อยสี่เดือนหลังจากวัคซีนกระตุ้นเข็มก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 28 มีนาคม 2565)

ไวรัสโควิด-19 สายพันธุ์โอไมครอนเชื่อมโยงกับการรักษาในโรงพยาบาล ภาวะแทรกซ้อนรุนแรง และการเสียชีวิตของเด็กเล็กมากกว่าไวรัสสายพันธุ์อื่น ๆ เป็นการบ่งชี้ว่าเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่สามารถแพร่ระบาดสูงอาจจะไม่ได้มีความรุนแรงเพียงเล็กน้อยอย่างที่คิดในตอนแรก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 31 มีนาคม 2565)

บริษัท Moderna ได้ขออนุญาตอาหารและยาสหรัฐฯ (USFDA) เพื่ออนุมัติการผลิตวัคซีนโควิด-19 สำหรับทารกและเด็กเล็ก หากองค์การอาหารและยาคงอนุมัติให้ฉีดวัคซีนดังกล่าวได้ในกรณีฉุกเฉินในอีกไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า ทุกคนที่มีอายุ 6 เดือนขึ้นไปในสหรัฐอเมริกาจะได้รับการฉีดวัคซีนในที่สุด (ข้อมูลจาก Boston Globe วันที่ 28 เมษายน 2565)

ประเทศเดนมาร์กกลายเป็นประเทศแรกที่ระงับโครงการฉีดวัคซีนโควิด-19 เนื่องจาก “โรคระบาดได้เปลี่ยนไปโดยสิ้นเชิงแล้ว” ซึ่งหมายความว่าเจ้าหน้าที่จะไม่เรียกให้ประชาชนมาฉีดวัคซีน อย่างน้อยก็จนถึงช่วงปลายฤดูร้อน แม้ว่ายังจะมีการแนะนำให้ฉีดวัคซีนก็ตาม (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 29 เมษายน 2565)

BCI TC Avg **13,560** -466 BPI TC Avg **25,061** 1,139 BSI TC Avg **28,450** 1,863 BHSI TC Avg **25,974** 800 HRDI **2,098** 62

A Comparison of Cape and Sub-Cape Freight Indices

Introduction

Due to mounting evidence of divergent behaviour between the Capesize and Sub-Cape freight markets, Howe Robinson Research decided to investigate the extent to which composite indices such as the Baltic Dry Index (BDI) and the Howe Robinson Dry Index (HRDI) conceal such differences.

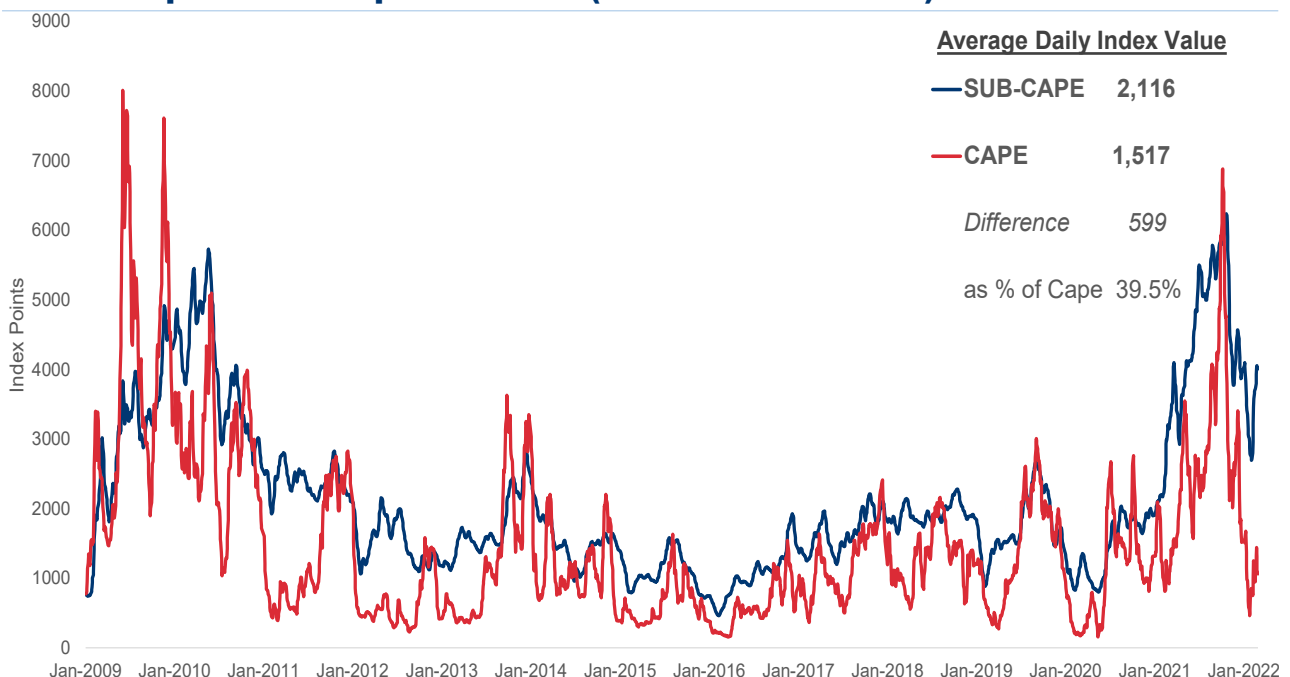
To this end we constructed two daily freight indices, one for Capes (HRCPI) and one for Sub-Capes (HRSCI). Both indices run from January 2009 until the present. The former is based on the Baltic's BCI and the latter on its BPI, BSI and BHSI time series. Each series switches (eg from BCI 2003 to BCI 2014, BPI to BPI 82, BSI to BSI 58 and BHSI to BHSI 38) at the same date and using the same methodology as the Baltic does for the BDI. For purposes of comparison both series are indexed to the same value as the BDI (773) on their starting date of 2/1/2009.

There are, however, two key differences with the BDI:

1. The HRSCI includes the Handysize sector throughout which the Baltic excluded from the BDI in 2018.
2. Weights for the three components in the HRSCI are not fixed over time, as in the BDI, but are modified at the beginning of each year based upon the proportionate deadweight size of each fleet segment. (Since the BCI is the only series used to construct the HRCPI, the weighting is 1 throughout).

Results

Sub-Cape and Cape Indices(2009 - Feb 2022)



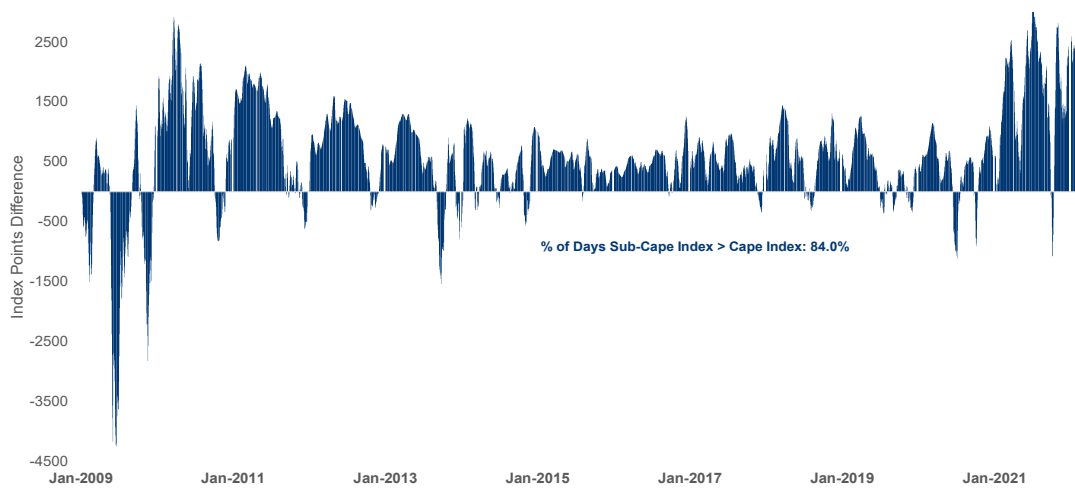
1

Chart 1

BCI TC Avg **13,560** -466 BPI TC Avg **25,061** 1,139 BSI TC Avg **28,450** 1,863 BHSI TC Avg **25,974** 800 HRDI **2,098** 62

Chart 1 plots the daily index for each series since 2009. Also plotted is the daily difference in index points (HRSCI-HRCPI) between the two. It is immediately apparent that, brief cyclical peaks apart, the Sub-Capes have outperformed their larger sisters fairly consistently. For 84% of the period between 2009 and 2022 (or 2,758 out of 3,284 days) the HRSCI was at a higher level than the HRCPI and registered a daily average figure of 599 index points above the Capes (or almost 40% higher).

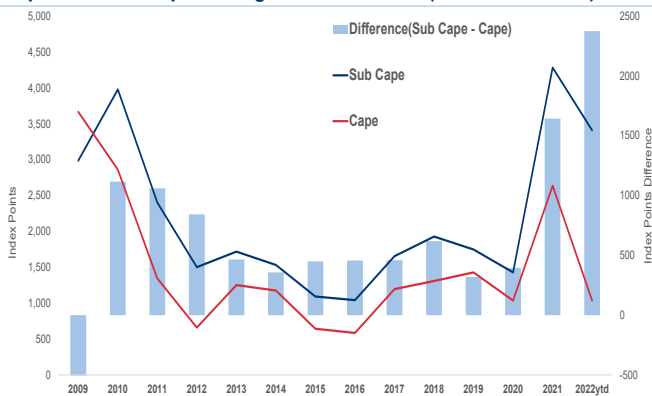
Daily Index Point Difference (HRSCI minus HRCPI)



2



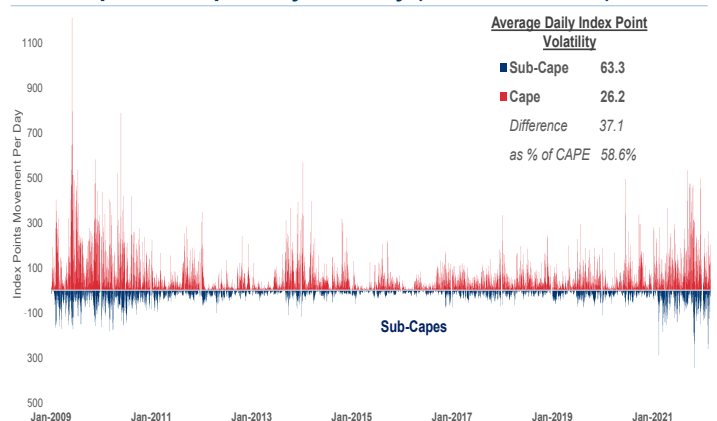
Cape and Sub-Cape Average Annual Indices(2009 – Feb 2022)



3



Sub-Cape and Cape Daily Volatility (2009 – Feb 2022)



4



Chart 2

Nor, as Chart 2 shows, was this particularly the case in weak markets as is often thought. In the relatively strong years of 2010 and 2021, for example, the HRSCI was stronger and for longer than the HRCPI and this has consistently been the case since 2009. It also suggests that in recent years these margins have tended to widen, such that in the first two months of this year the daily average sub-cape index has out-performed capes by 2,300 index points or 225%.

What is particularly surprising about these results is that higher rewards are generally associated with higher risks. Not so in this case. If we take daily volatility as a proxy for risk, Chart 3 shows the average (absolute) daily change for Capes was more than double that for Sub-Capes (63 compared to 26 Index Points/Day).

Chart 3