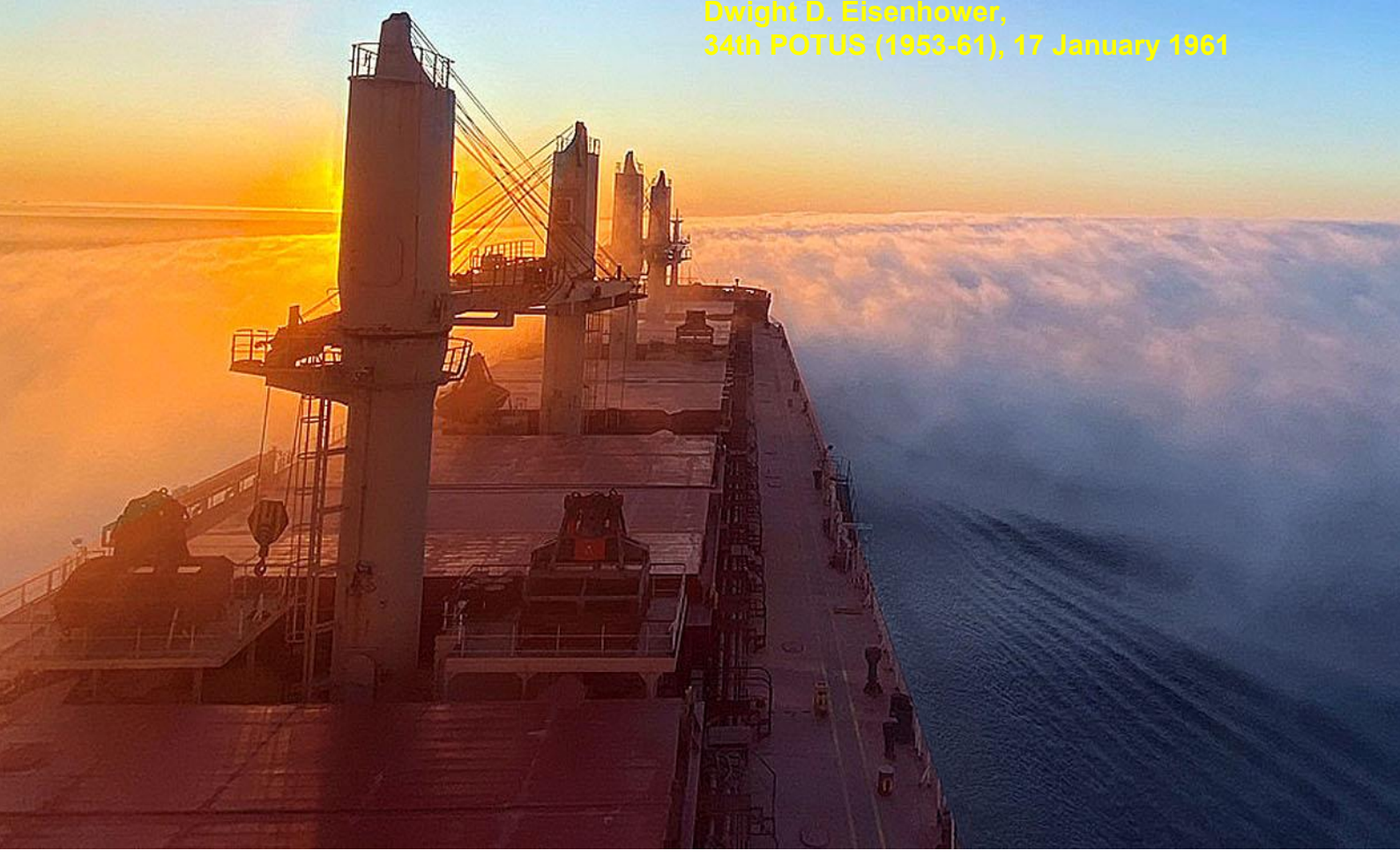




คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองปี 2565

“ *Until the latest of our world conflicts, the US had no armaments industry. But now we have been compelled to create a permanent armaments industry of vast proportions. This conjunction of an immense military establishment and a large arms industry is new in the American experience. The total influence, economic, political, even spiritual, is felt in every city, every State house, every office of the Federal government. We must not fail to comprehend its grave implications. Our toil, resources and livelihood are all involved; so is the very structure of our society. We must guard against the acquisition of unwarranted influence, whether sought or unsought, by the military-industrial complex. The potential for the disastrous rise of misplaced power exists and will persist. We must never let the weight of this combination endanger our liberties or democratic processes. We should take nothing for granted. Only an alert and knowledgeable citizenry can compel the proper meshing of the huge industrial and military machinery of defense with our peaceful methods and goals, so that security and liberty may prosper together.* ”

Dwight D. Eisenhower,
34th POTUS (1953-61), 17 January 1961



ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสอง ปี 2565 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสองปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 47.95 ล้านดอลลาร์ คิดเป็น 1.83 เท่าของกำไรสุทธิจำนวน 26.23 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสองปี 2564 รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสองปี 2565 อยู่ที่ 23,901 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าไตรมาสสองของปี 2564 ที่ 17,841 เหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 34 ในไตรมาสนี้บริษัทฯ ได้รับเงินประกันจำนวนมากจากการชดเชยอันเนื่องมาจากกรณีของเรือชญาณีนิริ ซึ่งถูกกักเรืออยู่ที่ประเทศไนจีเรียเกือบเจ็ดเดือน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยลดลงมาอยู่ที่ 4,683 เหรียญสหรัฐ ต่ำกว่าประมาณการทั้งปีที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,960 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และต่ำกว่าตัวเลขในไตรมาสสองของปี 2564 ซึ่งอยู่ที่ 5,043 เหรียญสหรัฐ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสองปี 2565 อยู่ที่ 57.46 ล้านดอลลาร์ สูงกว่า 35.28 ล้านดอลลาร์ในไตรมาสสองของปี 2564 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 1.06 บาทต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้ โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิถึงเจ็ดไตรมาสติดต่อกัน กำไรสุทธิสำหรับครั้งแรกของปี 2565 เป็นกำไรที่สูงที่สุดนับจากปี 2550

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2565
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	45,000	40,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	17,841	23,901
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮลด์)	15,753	21,400
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	18,366	21,629
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	22,211	32,461
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	20,175	26,726
(สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)		
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,043	4,683
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.28	57.46
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ)	24.70	47.36
(หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)		
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	26.23	47.95

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษ ต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.50	1.05
---	------	------

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.53	1.06
--	------	------

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 1,659.65 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 826.31 ล้านบาทสำหรับไตรมาสสองปี 2564 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของไตรมาสสองปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 48 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองของปี 2564 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 17,841 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 เป็น 23,901 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวดีขึ้น กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 37 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เปรียบเทียบกับจำนวน 36 ลำ ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสสองปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 5,043 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2564 เป็น 4,683 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 สาเหตุหลักเนื่องมาจากเงินประกันที่บริษัทฯ ได้รับจากการชดเชยอันเนื่องมาจากกรณีของเรือชยามันารี ซึ่งถูกกักเรือ
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสองปี 2565 ลดลงจำนวน 46.60 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสองปี 2565 ลดลง 13.28 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2564 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากหนี้คงเหลือที่ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับไตรมาสสองปี 2565 จำนวน 20.69 ล้านบาท หลักๆ มาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิรวม 2,953.57 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 1,201.44 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือน มีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของครั้งแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 67 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 15,015 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี 2564 เป็น 22,956 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปีนี้ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวดีขึ้น กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 37 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เปรียบเทียบกับ จำนวน 36 ลำ ในครั้งแรกของปีที่แล้ว
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของครั้งแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 4,988 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี 2564 เป็น 4,797 เหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปีนี้
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับครั้งแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นจำนวน 5.55 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับครั้งแรกของปี 2565 ลดลง 48.89 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากหนี้คงเหลือที่ลดลง
5. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับครั้งแรกของปี 2565 จำนวน 20.86 ล้านบาท หลัก ๆ มาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

ภายหลังจากที่ได้รับอนุญาตจากกองทัพเรือในจิริเยและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐบาลในจิริเยให้แล่นเรือออกจากในจิริเย เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2565 เรือชญานี นารี พร้อมลูกเรือได้แล่นออกจากท่าเรือในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย อย่างไรก็ตาม โปรตทราบว่ามีลูกเรือจำนวน 10 ราย ซึ่งถูกตั้งข้อกล่าวหายังคงต้องอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 โดยกำหนดการพิจารณาตัดสินคดีต่อไปในเดือนพฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสองปี 2565): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮสต์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,531 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 27,566 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮสต์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 21,400 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 22.37 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,627 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 28,901 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 26,726 เหรียญสหรัฐและน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.53 ! เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 10 สิงหาคม 2565 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก *Webcasts* ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรกในวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก *Webcasts* ของตลาดหลักทรัพย์ และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 313 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 22 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 335 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 19 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 196 ล้านบาทหรือสหรัฐ

ปี	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,339***	13,505	13,542	13,505
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	4,627	2,084	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	35	15	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	22,737	16,778	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านบาทหรือสหรัฐ*)	105.21	34.97	28.03	27.95

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 7 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 7 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในไตรมาสแรกและไตรมาสสองปี 2565 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนกรกฎาคม ปี 2565 สำหรับรายรับในอนาคต

***เรือภัทรานารี เดินเรือเที่ยวแรกในวันที่ 15 มิถุนายน 2565

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 ต้นไตรมาสสามตัวเลขเหล่านี้อยู่ที่ร้อยละ 8.0 (กองเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า) และร้อยละ 7.1 (คำสั่งต่อเรือใหม่)
- อุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบตั้งแต่ครั้งหลังของปี 2564 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานดูเหมือนมีปริมาณน้อยสำหรับในช่วงอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ที่ดีถึงความแข็งแกร่งของตลาดในอนาคต
- อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเป็นการขยับไปมาระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุปทานถูกจำกัดอย่างมากโดยแทบไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เลยเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพในการหารายได้ของเรือจากอัตราค่า

ระหว่างในตลาดในปัจจุบัน และเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเข้าสู่สมดุลในครึ่งหลังของปี 2564 อัตราค่าระวางจึงมีความผันผวนอย่างมาก เหตุผลสำหรับความผันผวนที่รุนแรงคือ อุปสงค์-อุปทานเป็นเส้นกราฟที่ไม่ยืดหยุ่น ดังนั้นด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งหน่วย สามารถส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทำนองเดียวกันอัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวลดลงหนึ่งหรือสองหน่วย ดังนั้น นับจากนี้ไปความผันผวนคือสิ่งที่สำคัญที่สุด

- ตัวเร่งปฏิกิริยาคิวต่อไปอาจเป็นอะไรก็ได้ที่มีส่วนช่วยทำให้อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ เพิ่มขึ้น หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการซื้อขายสินค้าโภคภัณฑ์ หากเป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือการหยุดชะงักใด ๆ หรือความแออัด ปัจจัยเหล่านี้เป็นเพียงตัวเร่งปฏิกิริยาบางส่วนซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าระวาง
- โปรดจำไว้ว่า อุปทานส่วนเกินซึ่งเข้าสู่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ในระดับต่ำมาก และแม้ว่าอัตราอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 ถึงปี 2552 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ต่อปี) ถึงปี 2565 (ร้อยละ 2.5) เนื่องจากอุปทานส่วนเกินถูกกำจัดในที่สุด อุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2564 (ร้อยละ 3.97) เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานสุทธิที่แข็งแกร่งอย่างสมเหตุสมผล (ร้อยละ 3.55) ส่งผลช่วยผลักดันดัชนี BDI ให้พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด ในเดือนตุลาคม 2564
- ในครึ่งแรกของปี 2565 ดัชนี BDI เฉลี่ยอยู่ที่ 2,279 จุด โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากครึ่งแรกของปี 2564 หากดูที่เรือแต่ละกลุ่มหรือดัชนีของเรือเหล่านั้น ในครึ่งแรกของปี 2565 เปรียบเทียบกับครึ่งแรกของปี 2564 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแคปไซส์ อยู่ที่ 18,089 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 24,010 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ อยู่ที่ 24,876 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 22,212 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 26,983 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 21,014 เหรียญสหรัฐ และอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซส์ อยู่ที่ 25,782 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 19,511 เหรียญสหรัฐ ดังนั้นจะเห็นได้ว่านอกจากเรือขนาดแคปไซส์แล้ว อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำของเรือกลุ่มอื่นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้น ได้สูงกว่าอัตราค่าระวางในครึ่งแรกของปี 2564
- อุปสงค์ของจีนถูกจำกัดในช่วงครึ่งแรกของปี 2565 เนื่องจากการล็อกดาวน์อันเนื่องมาจากนโยบายปลอดโควิดส่งผลให้ผู้คนราว 400 ล้านคนอยู่ห่างจากงาน/อาชีพของพวกเขาเป็นเวลาประมาณ 2 ถึง 3 เดือน ตามรายงานจาก Bloomberg ระบุว่าแผนกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่รัฐบาลจีนได้จัดทำขึ้นซึ่งมีมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อต่อสู้กับผลกระทบที่เลวร้ายของนโยบายปลอดโควิดที่มีต่อเศรษฐกิจน่าจะเริ่มในครึ่งหลังของปีนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจดังกล่าวจะนำไปสู่การนำเข้าแร่เหล็กที่มากขึ้นและการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น
- ดังที่ได้เห็น สาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในไตรมาสสี่ของปี 2564 และครึ่งแรกของปี 2565 นั้นมาจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็นในประเทศจีน (การส่งสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในประเทศที่เหลือทั่วโลก (ธนาคารกลางสหรัฐฯ คาดว่าจะขึ้นอัตราดอกเบี้ย 7 ครั้งในปี 2565 รวมกับการลดการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง) การตัดสินใจเหล่านี้ส่งผลให้อุปสงค์ลดลง แต่ในทางกลับกันจะส่งผลให้อุปสงค์เติบโตอีกครั้ง และเราสามารถกลับมาที่จุดเดิมเมื่อต้นปี 2564 ได้!
- แม้การคาดการณ์ของ IMF จะมีการปรับลดลงสามครั้ง (ในเดือนมกราคม เดือนเมษายนและเดือนกรกฎาคม) การคาดการณ์ของ IMF สำหรับอัตราการเติบโตของ GDP โลกยังคงอยู่ในระดับที่ดี คิดเป็นร้อยละ 3.2 สำหรับปี 2565 และร้อยละ 2.9 สำหรับปี 2566 นอกจากนี้ อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองได้แยกออกจากอัตราการเติบโตของ GDP โลกและขณะนี้

อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับมาตรการการกระตุ้นของรัฐบาล ผลกระทบจากลานีนา การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภูมิรัฐศาสตร์ ความไร้ประสิทธิภาพ การปิดเมือง ความแออัด ฯลฯ

- ปัจจัยทางด้านผู้บริโภคนั้นไม่ควรถูกนำออกจากแผน คริวเรือนในสหรัฐฯ มีเงินสดสำรองเพื่อช่วยนำทางเงินเฟ้อที่สูงและอย่าลืมว่าการใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นร้อยละ 70 ของอัตราการเติบโตของ GDP ของสหรัฐอเมริกา
- หากคุณเห็นการเติบโตที่ต่ำของอุปสงค์ในแง่ดัชนีที่คาดการณ์ไว้สำหรับปี 2565 การชะลอตัวของการนำเข้า/ส่งออกของจีน และการเติบโตของด้านอุปทานที่คาดหวัง เราไม่ควรจะมีครึ่งแรกของปีที่แข็งแกร่งดังเช่นที่เราในปี 2565 หากดูที่รายได้จากดัชนีซึ่งชี้วัดอัตราค่าระวางของเรือในไตรมาสสองของปี 2565 ดัชนีเหล่านั้นแข็งแกร่งมากและไม่สามารถหาเหตุผลได้อย่างแน่นอนหากคุณคำนึงถึงเพียงแต่การเติบโตของอุปสงค์ในแง่ดัชนีที่แข็งแกร่งนั้นเป็นผลมาจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ค่าเชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่สูงมากส่งผลให้เรือแล่นช้าลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งทำให้อุปทานของเรือลดลงอย่างมีประสิทธิภาพ และด้วยเหตุนี้ แม้จะมีอุปสรรคทั้งหมดที่มีอยู่จากการยุติมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของธนาคารกลาง การลดการอัดฉีดเม็ดเงิน การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ภัยคุกคามจากภาวะซบเซาทั่วโลก การชะลอตัวของจีนเนื่องจากนโยบายปลอดโควิด โควิด-19 ที่ยังคงอยู่ และสงครามรัสเซีย-ยูเครน การขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นยังคงเติบโตได้ดี
- อัตราค่าระวางที่สูงได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากอุปทานใหม่สุทธิที่มีปริมาณต่ำ การขาดแคลนคำสั่งต่อเรือใหม่อย่างสุดขีดเนื่องจากความแออัดของคำสั่งต่อเรือก่อนหน้าของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ / เรือบรรทุกน้ำมัน / เรือบรรทุกก๊าซ / เรือขนส่งรถ ส่งผลให้มีการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของพื้นที่ว่างในตู้ต่อเรือ ช่วงเวลาเปลี่ยนผ่านของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือโลกเนื่องจากการล็อกดาวน์ / การกักกันโรคโควิด-19 และการเริ่มต้นของกฎเกณฑ์ EEXI ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ซึ่งบังคับให้เรือส่วนใหญ่ต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงอย่างถาวร เนื่องจากขีดจำกัดของกำลังเครื่องยนต์
- จีนจะเป็นตัวแปรซึ่งมีอิทธิพลอย่างไม่สามารถคาดเดาได้สำหรับสินค้าแห่งเทกองเมื่อสามารถควบคุมการระบาดของโควิด-19 ในปัจจุบันได้ จีนใช้จ่ายเงิน 586 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2552 ไปกับโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เหล็กเป็นหลัก และส่งผลให้ดัชนี BDI เพิ่มขึ้นเป็น 4,221 จุดในปี 2552 จากระดับต่ำสุดที่ 665 จุดในวันที่ 6 ธันวาคม 2551 จีนจัดสรรเงินจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐในวันที่ 21 พฤษภาคม 2563 เพื่อช่วยเหลือเศรษฐกิจจากการโจมตีของโควิด-19 มาตรการดังกล่าวผลักดันให้ดัชนี BDI ไปแตะที่ 5,650 จุด ซึ่งสูงสุดในรอบ 13 ปีในเดือนตุลาคมของปี 2564 ดังนั้นคำถามที่แท้จริงคือควรจะถามว่า จะเกิดอะไรขึ้นเมื่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของจีนมูลค่า 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (หรือ 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐตามการรายงานของ Bloomberg) ประกาศในเดือนเมษายน 2565 ซึ่งนับเป็นครั้งที่สาม ที่นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เหล็กเป็นหลักเข้ามามีบทบาทในช่วงจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในครึ่งหลังของปี 2565?
- โปรดดูบทความตามเอกสารแนบ ลงวันที่ 22 กรกฎาคม ซึ่งเกี่ยวกับกลุ่มสินค้าแห่งเทกองจาก Howe Robinson
- อุปสงค์น้ำมันทั่วโลกเกินระดับก่อนเกิดโรคระบาดในเดือนมีนาคม 2565 ขณะที่การผลิตน้ำมันดิบติดอยู่ที่ร้อยละ 97 ของระดับก่อนเริ่มมีการระบาดของโควิด-19

- อัตราเงินเฟ้อในสหราชอาณาจักรและร้อยละ 9.4 สูงสุดในรอบ 4 ทศวรรษ และร้อยละ 9.1 ในสหรัฐอเมริกาโดยเป็นอีกประเทศซึ่งอัตราเงินเฟ้อสูงสุดในรอบ 4 ทศวรรษ และร้อยละ 8.6 ในสหภาพยุโรปซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ ขณะที่ CPI ใน OECD เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 โดยเพิ่มขึ้นตามลำดับในเดือนมิถุนายนของปี 2565 เปรียบเทียบกับเดือนมิถุนายนของปี 2564
- ชาวจีนอาจเป็นผู้ออมเงินที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมักจะลงทุนในอสังหาริมทรัพย์หรือตลาดหุ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเริ่มมีการระบาดใหญ่ ราคาอสังหาริมทรัพย์ก็ตกต่ำ ตลาดหุ้นตกต่ำ ปล่อยให้ผู้ออมเงินเหล่านี้สะสมเงินสดไว้สูงถึง 16.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!
- สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้ความไม่แน่นอนเกิดขึ้นมากมายในโลกที่แทบจะไม่สามารถรับมือกับการระบาดใหญ่ของโควิด-19 ได้ ในขณะที่กำลังเผชิญกับระดับเงินเฟ้อสูงสุดในรอบกว่า 4 ทศวรรษในสหรัฐอเมริกา สินค้าที่ขาดหายไปจากรัสเซียและยูเครนจะถูกแทนที่จากแหล่งที่อยู่ไกลออกไปเท่าที่ทำได้ และส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุน-ไม่ผลเพิ่มขึ้น ความกลัวก็คือส่วนอื่นของโลกจะเข้าสู่ภาวะถดถอยโดยการลดการอัดฉีดเม็ดเงินร่วมกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากซึ่งบีบบังคับการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งผลลัพธ์ดังกล่าวนี้จะต้องหลีกเลี่ยง
- เมื่อปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดเวทตันต่อปีมากเป็น 4 เท่า (ในปี 2555 และปี 2559) ของคำสั่งต่อเรือ ผลลัพธ์คือดัชนี BDI จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป (เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 ในปี 2556 และร้อยละ 70 ในปี 2560) ในปี 2563 มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 48.66 ล้านเดเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ 13.86 ล้านเดเวทตัน (หรือ 4 เท่า) และดัชนี BDI เฉลี่ยสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 2,943 จุด ซึ่งสูงกว่าดัชนี BDI เฉลี่ยในปี 2563 ที่ 1,066 จุด ถึงร้อยละ 176 ในปี 2564 มีปริมาณการส่งมอบเรือ 37.62 ล้านเดเวทตัน ในขณะที่มีปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ 37.65 ล้านเดเวทตัน ดังนั้น กฎ 4 เท่าจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้ ทว่าการเพิ่มขึ้นของดัชนี BDI ในไตรมาสสองของปี 2565 อยู่ที่ลดลงร้อยละ 9 เรือขนาดเคปไซส์ลดลงร้อยละ 31 เรือขนาดปานามาแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เรือขนาดซูปราแมกซ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 และเรือขนาดแฮนด์ไซส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 สูงกว่าค่าเฉลี่ยในไตรมาสสองของปี 2564 ตัวเลขดัชนีดังกล่าวเป็นการยืนยันอีกครั้งว่าขณะนี้อุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลแล้วและอัตราค่าระวางจะตอบสนองด้วยความผันผวนที่รุนแรงเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอุปสงค์ ความผันผวนจะยังคงอยู่ ดังนั้นจึงทำความเข้าใจกับมัน
- เนื่องจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่กำลังดำเนินอยู่ ถ่านหินจึงถูกขนส่งจากออสเตรเลียไปยังยุโรป ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุน-ไม่ผลเพิ่มขึ้นอย่างมากจากผู้ผลิตถ่านหินรายอื่น ๆ
- การเปลี่ยนจากการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์มาขนส่งด้วยเรือขนาดเล็กกว่าช่วยให้อัตราค่าระวางของเรือขนาดแฮนด์ไซส์ก้าวขึ้นสู่ระดับที่ไม่เคยได้เห็นแม้แต่ในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ที่เป็นปีเฟื่องฟู
- เนื่องจากอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล ตลาดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะผันผวนอย่างรุนแรง และอัตราค่าระวางที่เคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วในทั้งสองทิศทาง ดังที่เราได้เห็นในปี 2564 และครั้งแรกของปี 2565 มีแนวโน้มว่าจะต้องพบเจอกับความผันผวนที่มากขึ้นในปี 2565 และปีต่อ ๆ ไป
- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแง่ต้นทุน-ไม่ผลสำหรับเรือขนาดเล็กกว่า

- เนื่องจากราคาก๊าซที่สูงขึ้น การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ในครั้งแรกของปี 2565 ส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้น หากสหภาพยุโรปต้องการใช้โรงไฟฟ้าถ่านหินอย่างเต็มที่ นั่นหมายความว่าสหภาพยุโรปจะต้องนำเข้าถ่านหินเพิ่มเติมประมาณ 200 ล้านตัน เทียบกับการนำเข้าที่ปริมาณ 100 ล้านตันต่อปี ระหว่างปี 2559 - ปี 2564
- ร้อยละ 25 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (48 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 14 และร้อยละ 71 มาจากออสเตรเลีย (189 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในไตรมาสสองของปี 2565 เนื่องจากปริมาณต้น-ไมล์ที่ไกลขึ้นจากบราซิลถูกแทนที่ด้วยต้น-ไมล์ที่ใกล้กว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางลบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในไตรมาสสองของปี 2565
- ปริมาณการผลิตเหล็กของโลกแตะ 949.4 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 5.5 จากครั้งแรกของปี 2564
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.1 จุด ในช่วงไตรมาสสองของปี 2565 ซึ่งให้เห็นถึงเศรษฐกิจที่ซบเซาเนื่องมาจากนโยบายปิดกั้นโควิด
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสสองของปี 2565 โตขึ้นร้อยละ 0.4 รัฐบาลจีนได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และเราน่าจะเห็นอุปสงค์ที่ยั่งยืนสำหรับสินค้าแห่งเทกองในครึ่งหลังของปี 2565
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2565 สำหรับกลุ่มสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณร้อยละ 7.1 (ร้อยละ 6.9 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 7.2 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) นับเป็นหนึ่งในอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือประจำปีที่ดีที่สุดในรอบสองทศวรรษ!
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 0.73 ล้านเคทเวทตันในช่วงไตรมาสสองของปี 2565 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 0.92 ล้านเคทเวทตัน (ลดลงร้อยละ 21) จากช่วงไตรมาสสองของปี 2564 กองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2565 มีปริมาณ 75.88 ล้านเคทเวทตัน หรือ ร้อยละ 8.0 (ร้อยละ 11.8 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 5.9 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 7.1 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2568 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2565) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- ความล่าช้าจากความแออัดที่เกิดจากโควิด-19 การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือเพื่อผลัดเปลี่ยนลูกเรือ และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือ ส่งผลให้อุปทานของเรือทั้งหมดดิ่งตัวในช่วงสองปีที่ผ่านมา เราคาดว่ากองเรือจะมีประสิทธิภาพลดลงมากขึ้นในปี 2565 เนื่องจากเราไม่เห็นว่โควิด-19 จะหายไปเร็ว ๆ นี้ โดยเฉพาะเมื่อรวมกับนโยบายปิดกั้นโควิดของจีน ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้อุปทานสุทธิของเรือดิ่งตัว เมื่อได้รับแรงสนับสนุนจากคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากในปี 2565 ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยรับมือกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากเรือใหม่ได้อย่างง่ายดาย
- ด้วยราคาน้ำมันที่สูงกว่า 1,000 เหรียญสหรัฐต่อตัน เรือต่าง ๆ จะได้รับคำสั่งให้แล่นด้วยความเร็วที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะทำให้อุปทานมีประสิทธิภาพดิ่งตัวเพิ่มมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแ่งต้น-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 และร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับ การเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.4 และร้อยละ 0.7 ในปี 2565 และในปี 2566 ตามลำดับ (อุปสงค์คาดการณ์ ณ วันที่ 7 กรกฎาคม และอุปทานคาดการณ์ ณ วันที่ 26 กรกฎาคม 2565) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานในปี 2565 และปี 2566 ควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรจะเห็นปีที่คล้ายกันดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในปี 2564

- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.2 ในปี 2565 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยจะเติบโตที่ร้อยละ 2.1 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 75.88 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 8.0 ของกองเรือในปัจจุบัน (39.46 ล้านเดเวทตัน ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 11.8 และ 36.42 ล้านเดเวทตัน ในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.9) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2565 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2566 เมื่อกฎเกณฑ์ใหม่ของ IMO มีผลบังคับใช้
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2566 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญกับแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจของสงครามรัสเซีย-ยูเครน:

บทความที่แนบมานี้เป็นบทความลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2565 จาก Commodore Research and Consultancy เรื่อง “The Summer of our Lives” ซึ่งอธิบายถึงผลที่ตามมาและความวุ่นวายที่เกิดจากสงครามครั้งนี้ทั่วโลก ยังมีบทความอีกสองบทความที่น่าอ่านเกี่ยวกับสงครามรัสเซีย-ยูเครน บทความหนึ่งมาจากสกอตต์ ริดเดอร์ ผู้ซึ่งไม่จำเป็นต้องแนะนำ และอีกหนึ่งบทความจาก ราจัน เมนอน ซึ่งเป็นศาสตราจารย์กิตติมศักดิ์ด้านวิเทศสัมพันธ์ระหว่างประเทศของแอนและเบอร์นาร์ด สปีดเซอร์ที่โรงเรียนพาวเวลล์ วิทยาลัยเมืองนิวยอร์ก ผู้อำนวยการโครงการยุทธศาสตร์ใหญ่ที่จัดลำดับความสำคัญด้านการป้องกัน และนักวิชาการวิจัยอาวุโสที่สถาบันสงครามและสันติภาพชอลต์ซ์แมนที่มหาวิทยาลัยโคลัมเบีย

ตลาดการส่งออกซึ่งได้รับการส่งออกจากรัฐพิธีรัสเซีย-ยูเครน ได้แก่ ตุรกี อียิปต์ และแอฟริกาเหนือ ท่าเรือที่ “อยู่ใกล้” ทั้งหมดและเป็นปัจจัยด้านอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ระยะสั้น ท่าเรือเดียวกันนี้จะต้องนำเข้าเมล็ดพืชจากพื้นที่ซึ่งห่างไกลออกไป เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา อาร์เจนตินา หรือบราซิล การนำเข้าจากผู้ผลิตซึ่งอยู่ไกลออกไปนี้จะเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์อย่างมาก รัญพืชจากทะเลดำยังถูกส่งออกไปยังจีนและประเทศอาเซียนอื่น ๆ สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าที่มีระยะทางในแ่งตันไมล์ที่ไกลและจะถูกแทนที่ด้วยแหล่งผู้ผลิตที่มีอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ที่ไกลขึ้นจากที่ไกลออกไป เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา อาร์เจนตินา หรือบราซิล สินค้าอื่น ๆ ที่ขนส่งจากทะเลดำ ได้แก่ เหล็กกล้าและถ่านหิน ทั้งสองรายการนี้เป็นสินค้าที่มีระยะทางการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ใกล้ เนื่องจากถูกส่งไปยังประเทศในสหภาพยุโรป (ถ่านหิน) และไปยังสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป (เหล็ก) การขนส่งเหล็กเหล่านี้จะถูกแทนที่ด้วยสินค้าจากผู้ผลิตที่มีระยะทางการขนส่งในแ่งตันไมล์ที่ไกลมากจากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน ซึ่งล้วนเป็นแหล่งกำเนิดสินค้าประเภทเหล็กโดยตรงมากกว่าเมื่อเทียบกับทะเลดำ ในแ่งของถ่านหิน ผู้ซื้อหลักของสินค้าโภคภัณฑ์นี้คือสหภาพยุโรป ตุรกี และประเทศในแถบเมดิเตอร์เรเนียนอื่น ๆ ทั้งหมด ปลายทางที่มีระยะทางในแ่งตันไมล์ใกล้มาก ๆ ทั้งหมด ซึ่งจะได้รับบริการจากแหล่งผู้ผลิตที่ไกลออกไป เช่น ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา โคลอมเบีย และแอฟริกาใต้ ผลลัพธ์ที่แท้จริงคือการหยุดชะงักของ

การขนส่งเมล็ดพืช เหล็กกล้า และถ่านหินจากทะเลดำจะส่งผลเสียต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในทะเลดำในระยะสั้น แต่เป็นผลบวกอย่างมากสำหรับเรืออื่น ๆ ทั้งหมดในส่วนอื่นของโลกหลังจากนั้น

น่าเสียดายที่การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่รุนแรงเกิดขึ้นพร้อมกับการขาดแคลนเครื่องกำเนิดพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลอันเนื่องมาจาก “การละเมิด” ที่เกิดขึ้นกับผู้ผลิตถ่านหิน / น้ำมัน / ก๊าซ / พลังงานสกปรก โดยผู้ให้บริการตราสารทุนและตราสารหนี้พยายามหลีกเลี่ยงผู้ผลิตเหล่านี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ดังนั้น ผู้ผลิตพลังงานที่ “สกปรก” เหล่านี้จึงได้ปิดโรงผลิตไฟฟ้า / เหมือง / บ่อน้ำที่ “สกปรก” ขนาดเล็ก โดยมุ่งเน้นที่โรงผลิตไฟฟ้า / เหมือง / บ่อน้ำที่มีกำลังการผลิตสูงเท่านั้น และหยุดการขยายทุนทั้งหมดในแหล่งพลังงาน / ผู้ผลิตที่ “สกปรก” การกระทำเหล่านี้ขัดแย้งกับโลกที่ต้องการเปลี่ยนไปเป็นพลังงาน “สะอาด” ในทันที แต่ปริมาณของพลังงานที่ “สะอาด” ที่ผลิตได้ในปัจจุบันนั้นมีปริมาณน้อยมาก อย่างไรก็ตาม ในช่วงเริ่มต้นของช่วงการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานที่ยาวนานหลายทศวรรษ ซึ่งจำเป็นจะต้องเพิ่มการผลิตขึ้นเพื่อการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญดังกล่าวจะได้มีผลสมบูรณ์ ประกอบกับการขาดแคลนอาหารในหลายประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีผลผลิตทางการเกษตรในปริมาณสูงได้ห้ามการส่งออกอาหาร การห้ามการส่งออกดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดความหิวโหยในผู้คนและประเทศต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น สงครามรัสเซีย-ยูเครนไม่ได้ช่วยให้สถานการณ์ดีขึ้นหากแต่ทำให้อาหาร เชื้อเพลิง (น้ำมัน ก๊าซ ถ่านหิน) ปุ๋ย และเหล็ก ซึ่งส่งออกจากสองประเทศนี้ขาดแคลน ส่งผลให้ราคาพุ่งสูงขึ้น สิ่งนี้จะทำให้รัฐบาลต้องนำสินค้าพื้นฐานดังกล่าวซึ่งได้มาในช่วงเวลาที่ราคาต่ำออกมาจำหน่ายในช่วงเวลานี้เพื่อรักษาเสถียรภาพ สำหรับอาหาร ธัญพืช เชื้อเพลิง (น้ำมัน ก๊าซ ถ่านหิน) ปุ๋ย เพื่อหลีกเลี่ยงราคาอาหาร/พลังงานที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วยอัตราเงินเฟ้อที่เกิดขึ้น สงครามรัสเซีย-ยูเครนทำให้การขาดแคลนเชื้อเพลิงและอาหารรุนแรงขึ้นจนถึงระดับที่จะมีการจลาจลอันเนื่องมาจากการขาดแคลนอาหารและพลังงานของโลก ไม่ว่าพวกเขาจะเป็นประเทศที่ร่ำรวยหรือยากจนก็ตาม

คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาสแรกสำหรับหัวข้อนี้ได้เกิดขึ้นจริงแล้วในปัจจุบัน “ท่ามกลางสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน โดยส่วนอื่นของโลกใช้มาตรการคว่ำบาตรโดยประกาศคว่ำบาตรผลิตภัณฑ์ของรัสเซีย ดังนั้นราคาน้ำมันตอนนี้จึงแกว่งตัวอยู่ระหว่าง 100 ถึง 135 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยราคาอาหารพุ่งสูงเกินจากสถิติก่อให้เกิดความกลัวต่อความไม่มั่นคงด้านอาหาร ผลักดันให้ผู้ซื้อเตรียมแผนการซื้อไว้ล่วงหน้า และส่งผลให้ราคาธัญพืชเพิ่มขึ้น การข่มขู่เจ้าของเรือด้วยการคว่ำบาตรทางการค้าในท่าเรือของรัสเซียเน้นเน้นเป็นการกระทำที่ส่งผลเสียต่อผลประโยชน์ของตนเอง โดยการห้ามการขนส่งสินค้าที่จำเป็นมากไปทั่วโลก ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้น ขณะนี้อัตราเงินเฟ้อเป็นกลายมาเป็นศัตรู แต่ภัยคุกคามอันเนื่องมาจากการคว่ำบาตรคือไม่มีเจ้าของเรือคนใดเต็มใจที่จะบรรทุกสินค้าของรัสเซียหรือขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือของรัสเซีย ดังนั้น สินค้าจำนวนมากพร้อมที่จะเคลื่อนย้าย แต่ไม่มีเรือลำใดเต็มใจที่จะบรรทุก อย่างไรก็ตาม ผู้ซื้อปลายทางไม่มีเวลาและต้องการสินค้าเมื่อวานนี้ ดังนั้นพวกเขาจึงถูกบังคับให้จ่ายราคาที่สูงกว่ามากสำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน ซึ่งสินค้าถูกจัดส่งมาจากระยะทางที่ไกลกว่ามาก (ต้น-ไมล์ที่เพิ่มขึ้นหมายถึงอัตราค่าระวางสินค้าที่สูงขึ้นด้วย) จากนั้นส่วนอื่นของโลกก็สงสัยว่าเหตุใดจึงมีอัตราเงินเฟ้อและพวกเขา กำลังเร่งขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดอัตราเงินเฟ้อ!?!? ผู้ร้ายเช่นเคยคือภูมิศาสตร์การเมืองและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในแง่ของราคาที่สูงขึ้นและอัตราเงินเฟ้อ เพื่อควบคุมราคาในกลุ่มพลังงานและธัญพืชที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน การใช้ภูมิปัญญาดั้งเดิมของอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นส่งผลตรงกันข้าม ซึ่งจะไม่ส่งผลให้ราคาต่ำลงอย่างแน่นอน เนื่องจากปัจจัยที่กล่าวการแพร่กระจายความไม่มั่นคงด้านอาหารจะผลักดันให้ผู้ซื้อยอมซื้อในราคาที่แพงขึ้น”

ดังที่เห็นได้จากข่าวสาธาณชนในปัจจุบัน เราสงสัยว่าประเทศ/รัฐบาลที่เปราะบางที่สุดจะตื่นตระหนกและกักอุปทานไว้เมื่อราคาสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การค้าขายอาจน้อยลงหากคำนึงถึงเหตุผลด้านความปลอดภัย โดยประเทศผู้ส่งออกห้ามการส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์พื้นฐานเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศ การห้ามส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซียในช่วงเดือนมกราคม 2565 เป็นหนึ่งตัวอย่าง อีกทั้งการห้ามส่งออกข้าวสาลีของอินเดียในช่วงเดือนพฤษภาคม ในการค้าขายธัญพืช มีคำกล่าวที่ว่า “ราคาคือปุ๋ยที่ดีที่สุด!” ดังนั้น หากประเทศใดประเทศหนึ่งใช้มาตรการคว่ำบาตรอันเนื่องมาจากเหตุผลด้านความมั่นคงสำหรับการส่งออกธัญพืช อีกประเทศหนึ่งก็จะปลูกพืชผลมากขึ้นเพื่อเข้ามาแทนที่ นอกจากนี้ ธัญพืชจากยูเครนและรัสเซียจะยังคงส่งออกในราคาสูงไปยังประเทศต่าง ๆ เช่น อินเดียและจีน (การค้าด้วยเงินรูปีและเงินหยวน) ซึ่งขอข้อพิพาทกันทุก ๆ โดยเฉพาอย่างยิ่งเมื่อมีการขายลดราคาจำนวนมาก! ดังนั้นเราจึงไม่เห็นข้อเสียจากการคว่ำบาตรหรือจากการห้ามส่งออก

แน่นอนว่าสงครามครั้งนี้ได้ผลักดันอัตราเงินเฟ้อให้สูงถึงระดับสูงสุดในรอบ 4 ทศวรรษในประเทศส่วนใหญ่ และ “แนวทางแก้ไข” ของผู้ว่าการธนาคารกลางก็คือการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อควบคุมอัตราเงินเฟ้อขึ้น นั่นคือเหตุผลที่เราใช้คำพูดของ Joseph Stiglitz จากบทความของเขาใน Project Syndicate เพื่อขึ้นปกคำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาสแรกของบริษัทฯ ซึ่งเขากล่าวว่า การรักษาภาวะเงินเฟ้อด้วยอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่านั้นเร็วกว่าภาวะเงินเฟ้อมาก Mark Zandy หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ Moody’s ยืนยันเมื่อกลางเดือนมิถุนายนว่า “การเจรจาทางการทูต แทนที่จะเป็นสงครามในยูเครน จะจัดปัญหาเงินเฟ้อในสหรัฐอเมริกาและโลก” ตลอดจนหลีกเลี่ยงความตายและความทุกข์ยากในปัจจุบันซึ่งพบเจออยู่ขณะนี้ในเขตสงคราม ในสงครามไม่มีผู้ชนะ มีแต่ผู้แพ้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหมู่เด็กและผู้บริสุทธิ์

เรือของบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสำหรับการขนส่งถ่านหินหรือธัญพืชจากแหล่งอื่น ๆ อันเนื่องมาจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน โดยเรือส่วนใหญ่ได้เข้าทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาว ดังนั้นบริษัทฯ จึงยังคงมีรายได้อย่างต่อเนื่อง ระยะเวลาการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่างหนึ่งถึงสองเดือนสำหรับการขนส่งสินค้าในช่วงต้นไตรมาสสอง เนื่องจากอุปสงค์จากแหล่งอุปทานอื่น ๆ สำหรับพลังงานและอาหารมีปริมาณสูงมาก แหล่งผู้ผลิตอื่น ๆ เหล่านี้มีอุปทานในแง่ต้นทุนไม่ไกลขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งยังเกิดความแออัด ณ ท่าเรือ ซึ่งทั้งสองปัจจัยนี้ได้ลดอุปทานของเรือลงอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นสาเหตุให้อัตราค่าระวางในครั้งแรกของปี 2565 มีความแข็งแกร่ง แม้ว่าสินค้าโดยรวมจะลดลงเนื่องจากสงคราม ถึงตอนนี้ แม้ข้อสันนิษฐานสุดท้ายนี้อาจไม่เป็นไปตามคาด เนื่องจากเราได้เห็นระวางบรรทุกข้าวโพดจากยูเครนชุดแรกถูกส่งออกจากเมืองคอนสแตนซาในปลายเดือนเมษายน ดังนั้นปริมาณอุปสงค์อาจไม่หดตัวตามที่คาด หรือสิ่งที่เคยเกิดขึ้นในช่วง 3 เดือนแรกของสงคราม

สงครามในปัจจุบันเกี่ยวข้องกับยูเครนและรัสเซียซึ่งเป็นตัวเอกหลัก ถูกกระตุ้นให้ทำสงครามผ่านตัวแทนโดยสหรัฐอเมริกา / สหราชอาณาจักร / นาโต ที่จัดหาอาวุธให้จนกระทั่งในท้ายที่สุดยูเครนถูกทิ้งไว้เพียงลำพัง Kishore Mahbubani อดีตคณบดีของคณะนโยบายสาธารณะ ที คิว ยู มหาวิทยาลัยสิงคโปร์ กล่าวในการประชุมเสมือนจริงเรื่อง ขจัดจุดที่อาจก่อให้เกิดปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ของเอเชีย (Defusing Asia's Geopolitical Flashpoints) โดยแย้งว่าการทูตทำให้เกิด “การพุดกับศัตรู” หากมีเพียงสหรัฐอเมริกา / สหราชอาณาจักร / นาโต ที่ใช้ศิลปะการทูต เรากจะมีสันติภาพที่ยั่งยืนแทนสงครามครั้งนี้ ซึ่งสงครามไม่เพียงแต่ยังเสริมสร้างความซับซ้อนของอุตสาหกรรมทางทหาร แต่ทำให้คนจน คนผิวสีทั่วโลกหิวโหย ตกต่ำลงมีความยากจนและส่งผลให้เกิดความตายและความทุกข์ยากสำหรับคนหนุ่มสาวชาวรัสเซียและชาวยูเครน

ดัชนี PPI ภาคอุตสาหกรรมของเยอรมนีในเดือนมิถุนายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ชะลอตัวเนื่องจากดัชนีได้ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 33.6 ในเดือนพฤษภาคมและร้อยละ 33.5 ในเดือนเมษายน ซึ่งยังคงไม่เป็นที่น่าสบายใจเนื่องจากปัญหาการขาดแคลนพลังงานที่เลวร้ายที่สุดยังไม่กระทบต่อเศรษฐกิจของเยอรมนี ราคาพลังงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 86.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยที่ราคาก๊าซธรรมชาติเป็นตัวหลัก อุตสาหกรรมต่าง ๆ ถูกบังคับให้ต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายด้านพลังงานขึ้นกว่าร้อยละ 182.6 ในเดือนมิถุนายนเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สำหรับผู้ผลิตไฟฟ้ามีต้นทุนก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 227 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ส่งผลให้หลายล้านคนประสบปัญหาการขาดแคลนไฟฟ้าเนื่องจากไม่สามารถสู้ราคาได้ อุปสงค์ของยุโรปสำหรับก๊าซธรรมชาติเหลวจากสหรัฐฯ ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ กำลังส่งผลกระทบต่อสหรัฐฯ ซึ่งราคาก๊าซธรรมชาติอยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบ 13 ปี ส่งผลให้ราคาไฟฟ้าและพลาสติกสูงขึ้น สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน

รัสเซียเป็นหนึ่งในประเทศที่ร้ายวทรพยากรมากที่สุดในโลก ในด้านอาหาร เชื้อเพลิง เพชร ทอง และมีประชากรเพียงเล็กน้อย แค่วินาทีเดียว ลองนึกภาพ รัสเซียแบ่งออกเป็นหกประเทศ โดยบริษัทข้ามชาติเข้ามาซื้อเหมือง / ทรัพยากรในราคาหนึ่งส่วนสี่หรือยี่สิบส่วนหนึ่งหรือยี่สิบส่วนสาม และกลายเป็นเจ้าของของสิ่งที่เคยเป็นอาณาจักรของรัสเซียในอดีต อาณาจักรทั้งหมดได้ถูกพิชิตและปราบประเทศที่อ่อนแอกว่าในอดีตในลักษณะเดียวกัน และดังที่นักปรัชญาชาวสเปนที่มีชื่อเสียง George Santayana กล่าวว่า “ผู้ใดจำความผิดพลาดในอดีตไม่ได้ผู้นั้นจะทำผิดซ้ำอีก” ดังนั้น การไขว่คว้าที่ดิน/ทรัพยากร ได้เกิดขึ้นในหน้าฉากของสงครามรัสเซีย-ยูเครนหรือไม่? และถ้าคุณคิดว่าเรากำลังฝันถึงทฤษฎีสมคบคิด นี่ก็พอคาดหวังกบทความ “ความคิดเห็นของ Bloomberg” ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ว่า “การล่มสลายของรัสเซียจะทำให้ลัทธิจักรวรรดินิยมสิ้นสุดลงหรือไม่” ขอกล่าวเพียงเท่านี้

สหภาพยุโรปและการนำเข้าถ่านหิน:

ในครั้งแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 572.7 ล้านตัน ในขณะที่การนำเข้าของสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 ในไตรมาสแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินลดลงร้อยละ 5.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ 258.5 ล้านตัน ในไตรมาสสองของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ 314.2 ล้านตัน และในเดือนมิถุนายนมีสถิติสูงสุดที่ 111.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 87.1 ล้านตัน ในครั้งแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 49.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 57.6 ล้านตัน ในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปจากรัสเซียมีปริมาณมากถึงร้อยละ 44 ในครั้งแรกของปี 2565 รัสเซียเป็นผู้จัดหาถ่านหินรายใหญ่ที่ร้อยละ 31.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยมีปริมาณอยู่ที่ 18.2 ล้านตัน

การขนส่งทางตู้คอนเทนเนอร์:

แม้ว่าอุปสงค์ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะยังคงทรงตัวและด้านอุปทานคาดว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 3.5 ถึงร้อยละ 4.5 หากแต่ปี 2565 น่าจะสิ้นสุดลงดังที่นักวิเคราะห์ส่วนใหญ่ได้คาดการณ์ไว้ โดยมีกำไรสุทธิและ EBITDA สูงสุดเป็นประวัติการณ์อีกปีหนึ่ง เนื่องจากบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ความรู้ประสิทธิภาพของกองเรืออันเนื่องมาจากห่วงโซ่อุปทาน การปิดเมืองที่เกี่ยวข้องกับโควิด และการเจรจาของแรงงาน ณ ท่าเรือทางชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา ในปี 2566 จะเห็นการชะลอตัวลงอย่างมีนัยสำคัญของเรือต่าง ๆ อันเนื่องมาจากกฎเกณฑ์ EEXI / CII ที่มีผลบังคับใช้ การปลดระวางเรือเก่าที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะส่งผลให้อุปทานลดลงไปอีก โดยอุปทานใหม่คาดว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 6.5 ถึงร้อยละ 7.5 อุปสงค์คาดว่าจะเติบโตระหว่างร้อยละ 2.5 ถึงร้อยละ 3.0 ซึ่งจะส่งผลให้เป็นอีกปีที่ดีสำหรับเจ้าของเรือต่าง ๆ ในระหว่างนี้ เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เคยเรียกเก็บเงินจากลูกค้าในช่วง 5 ทศวรรษที่ผ่านมา ในราคาต่อ TEU เป็นราคาเหรียญสหรัฐซึ่งไม่สูงเกินจริงดังเช่นที่เคยตั้งราคาไว้ในปี 2516 ได้ขึ้นราคาในแบบที่ควรจะเป็นนับจากปี 2563 และสหรัฐอเมริกาได้มีประธานาธิบดีเข้ามาเกี่ยวข้องในการลดอัตราค่าระวางให้ต่ำลง โดยกล่าวหาเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ว่าเป็นการผูกขาด (ซึ่งลืมนึกไปว่าบริษัทในกลุ่ม FAANG คือรายใหญ่ซึ่งผูกขาดโดยที่ไม่มีใครทำอะไรได้) ความเจ้าเล่ห์ดังกล่าวนี้เกินความคาดหมาย!! ไม่ใช่ผู้ส่งสินค้าทางทะเลของอเมริกาอยากช่วยเหลือให้เงินอุดหนุนสำหรับรายได้ที่กลุ่มเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สูญเสียในช่วง 5 ทศวรรษนับตั้งแต่ปี 2516 แต่เมื่อพวกเขาต้องการให้เป็นไปตาม “กลไกตลาดเสรี” ตอนนี้ถึงเวลาที่ต้องรับผลที่ตามมาแล้ว แม้แต่ประธานาธิบดีของสหรัฐก็มีส่วนเกี่ยวข้องในการพยายามกล่าวโทษกลุ่มเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ นำประหลาดใจที่ตลาดเสรีมีความสำคัญอย่างมากเมื่อเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นกับอเมริกาและอัตราค่าระวางนั้นต่ำมาก แต่เหตุการณ์ดังกล่าวกลายเป็นปัญหาที่ประธานาธิบดีของสหรัฐ เข้ามาพัวพันกับการป่าวประกาศว่าไม่ยุติธรรมได้อย่างไร ในเมื่ออัตราค่าระวางของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในตลาดเสรีนั้นเป็นอัตราที่ถูกต้อง

ตามหมายเหตุของ JP Morgan ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2565 การค้นพบที่สำคัญและข้อมูลล่าสุดระบุว่า “1) อุปสงค์ในช่วงฤดูการค้าสูงสุดของเส้นทางทรานส์แปซิฟิกคาดว่าจะแข็งแกร่งปานกลาง 2) การใช้จ่ายของผู้บริโภครในสหรัฐ ยังคงยึดหยุ่นตามรูปแบบการใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไป 3) ความแออัดของท่าเรือทั่วโลกกำลังเลวร้ายลง โดยมีคิวเรือเริ่มก่อตัวที่ท่าเรือ USWC ในช่วงสองสามสัปดาห์ที่ผ่านมา 4) สินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น ซึ่งอย่างไรก็ตามอาจได้รับแรงผลักดันจากการเปลี่ยนแปลงในแนวทางปฏิบัติด้านสินค้าคงคลังด้วยรูปแบบการใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากผู้บริโภคจัดสรรการใช้จ่ายใหม่ไปสู่สิ่งจำเป็น ซึ่งรวมถึง “การเริ่มต้นปีการศึกษาใหม่” และลดการใช้จ่ายตามดุลยพินิจ”

นโยบายปลอดโควิดของจีน:

ประธานาธิบดี จีนผิงต้องเผชิญกับทางเลือกที่ยากหรือยากมากเมื่อเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนเข้าสู่ประเทศจีน ผู้สูงอายุมากกว่า 160 ล้านคน ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้รับการฉีดวัคซีน ประชาชนมีความเสี่ยงที่จะป่วยหนักหรือเสียชีวิต ด้วยความไม่ไว้วางใจหรือศรัทธาในการจัดหาวัคซีนของตะวันตก ด้วยการแบ่งปัน IP ของวัคซีน mRNA ที่ถูกควบคุมโดยสหรัฐอเมริกาผ่าน WTO ด้วยวัคซีน mRNA ในพื้นที่ใช้เวลานานกว่าในการพัฒนา ผู้ใช้แรงงานนอกหลักในสำนักงาน/โรงงาน/ธนาคารเพื่อทำงานต่อ และผู้คน 400 ล้านคนที่ต้องคืนรถในการปิดเมืองอย่างเข้มงวดในเมือง/ภูมิภาคต่าง ๆ ตั้งแต่กลางเดือนมีนาคมถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม นโยบายปลอดโควิดดูเหมือนจะเป็นทางเลือกเดียวที่เหลืออยู่สำหรับจีน เศรษฐกิจจีนได้รับผลกระทบโดยตรงจากภาวะโควิด-19 ในครั้งแรกของปี 2565 และจะเติบโตในอัตราที่ช้ากว่าอเมริกาเป็นครั้งแรกในรอบ 4 ทศวรรษ แต่นโยบายปลอดโควิดคือสิ่งที่ช่วยให้ผู้สูงอายุปลอดภัยและไม่ต้องเผชิญกับการเสียชีวิต ดังที่ได้เกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ รวมถึงสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป และนโยบาย

ดังกล่าวยังเป็นที่มาของความภาคภูมิใจและความสามัคคีในสังคมของจีน เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ จีนได้มีการประกาศมาตรการเยียวยาเพิ่มเติมจำนวน 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่ต้นปี 2565 ตามข้อมูลของ Bloomberg และเมื่อมาตรการดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการแล้ว จีนจะกลับสู่เส้นทางการเติบโตทางเศรษฐกิจตามปกติหากจีนได้จัดการให้ผู้สูงอายุในประเทศได้รับวัคซีน mRNA/วัคซีนอื่น ๆ

การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ:

ฤดูร้อนที่ร้อนแรงที่สุดในชีวิตกำลังมาถึง ซึ่งเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่รุนแรง ประเทศอินเดียตอนกลางตั้งแต่กลางเดือนมีนาคมเผชิญกับอากาศร้อนจัดที่อุณหภูมิ 45-50 องศาเซลเซียส ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนไฟฟ้า และมีผู้เสียชีวิตจากโรคลมแดด ตามมาด้วยน้ำท่วม โคลนถล่ม และการเสียชีวิต โดยเริ่มเข้าสู่ฤดูฝนในเดือนมิถุนายน บราซิลซึ่งได้รับผลกระทบจากฝนที่ไม่ตกตามฤดูกาล ดินถล่มคร่าชีวิตผู้คนไปแล้วกว่า 100 คน เม็กซิโกได้รับผลกระทบจากพายุเฮอริเคนในช่วงต้นฤดูฝน พายุทรายที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้นในตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ ฝรั่งเศสได้รับผลกระทบจากลูกเห็บที่ใหญ่กว่าลูกบอลฟุตในพื้นที่ไร่ร้อนหลายพันเฮกตาร์ สเปนร้อนอบอ้าวท่ามกลางอุณหภูมิ 40 องศาเซลเซียส น้ำท่วมใหญ่ในอุทยานแห่งชาติเอลโลว์สโตน แอริโซนา นิวเม็กซิโก และรัฐทางตะวันตกอื่น ๆ ของสหรัฐ กำลังเผชิญกับภัยแล้งและไฟป่า คลื่นความร้อนที่กระทบอเมริกากลางคาดว่าจะเคลื่อนตัวไปทางทิศตะวันออก น้ำท่วมกระทันหันของ 25 ของบังคลาเทศ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียโดนน้ำท่วม จังหวัดทางตอนเหนือและตอนกลางของจีนร้อนอบอ้าว ขณะที่ทางตอนใต้ของจีนถูกน้ำท่วม อุณหภูมิในแถบอาร์กติกสูงขึ้นเจ็ดเท่าของค่าเฉลี่ยทั่วโลก ญี่ปุ่นอยู่ในคลื่นความร้อนเป็นประวัติการณ์ในรอบ 150 ปี เนื่องจากการสิ้นสุดฤดูฝนก่อนเวลาซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการขาดแคลนไฟฟ้า ทะเลสาบเกลือขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียงในยูทาห์กำลังหายไปเนื่องจากภัยแล้ง น้ำท่วมในซิดนีย์ทำให้คนหลายพันคนต้องอพยพออกจากบ้าน อิตาลีประกาศภาวะฉุกเฉินจากภัยแล้ง ผู้ดำเนินการโครงข่ายไฟฟ้าในเท็กซัสได้เตือนถึงภาวะไฟฟ้าดับหากผู้อยู่อาศัยไม่ประหยัดพลังงานในช่วงอุณหภูมิสูงที่คาดการณ์ไว้ เหตุการณ์เหล่านี้ล้วนเป็นผลกระทบบางประการจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

มหาสมุทรของโลกมีสภาพเป็นกรดมากที่สุดและร้อนที่สุดนับตั้งแต่ช่วงเปลี่ยนศตวรรษนี้ในปี 2564 การละลายของน้ำแข็งที่ขั้วโลกทำให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ โดยคาดการณ์ว่าจะมีพายุเฮอริเคน 14-21 ลูกในสหรัฐอเมริกา ทำให้ผู้อยู่อาศัยแถบชายฝั่งมีความเสี่ยง การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เกิดขึ้นแล้ว และเห็นได้ชัดว่ามนุษยชาติยังมีการดำเนินการไม่เพียงพอที่จะต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว การขนส่งสัญชีพในปริมาณมากประกอบกับความไร้ประสิทธิภาพที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในการลดปริมาณอุปทานเรือสุทธิ จะเพิ่มความต้องการในแง่ต้นไมล์และเป็นผลบวกต่อตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม คลื่นความร้อนได้กลืนกินพื้นที่ส่วนใหญ่ของซีกโลกเหนือซึ่งนำไปสู่การเกิดไฟป่า การเกิดก๊าซเรือนกระจกมากเกินไปจากไฟที่ควบคุมไม่ได้ ภาวะขาดน้ำ และในบางครั้งอาจถึงแก่ชีวิต รายงานของธนาคารกลางยุโรปในปีก่อนหน้าได้ให้ความเห็นว่าอุณหภูมิตามฤดูกาลและตัวบ่งชี้ราคาใน 48 ประเทศ พบว่าฤดูร้อนส่งผลกระทบ “มากที่สุดและยาวนานที่สุด” ต่อราคาอาหาร ผลกระทบนี้กินเวลาเกือบหนึ่งปีและสังเกตเห็นได้ชัดเจนโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา ท่านสามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมในบทความได้ [โดยคลิกที่ลิงก์นี้](#)

จากบทความใน Scientific American ลงวันที่ 21 กันยายน 2564 อาหารที่เรากินมีต้นทุนคาร์บอน การผลิตอาหารทั่วโลกสร้างก๊าซเรือนกระจกมากกว่า 17 พันล้านตันต่อปี ตามการศึกษาที่ตีพิมพ์ใน Nature Food อาหารจากสัตว์คิดเป็นร้อยละ 57 ของการปล่อยมลพิษเหล่านั้น และอาหารที่มาจากพืชคิดเป็นร้อยละ 29 หากต้องการอ่านบทความดังกล่าว [โปรดคลิกที่นี่](#)

ความไม่เท่าเทียมกันที่เพิ่มขึ้นในโลก:

ตามรายงานใหม่จาก Oxfam นับตั้งแต่เริ่มต้นของการระบาดใหญ่ ผู้คน 263 ล้านคนถูกผลักเข้าสู่ความยากจน โดยมีมหาเศรษฐีใหม่ 573 ราย ความมั่งคั่งของมหาเศรษฐีในช่วงเวลานี้เพิ่มขึ้นมากกว่าในช่วง 23 ปีที่ผ่านมา รวมกัน โดยมีมหาเศรษฐี 20 อันดับแรกมีมูลค่าทรัพย์สินมากกว่า GDP ของภูมิภาคแอฟริกาใต้ สาธารณรัฐทั้งหมด มหาเศรษฐี 10 อันดับแรกมีมูลค่าทรัพย์สินมากกว่าร้อยละ 40 ของมนุษยชาติระดับต่ำกว่า 3.1 พันล้านคนรวมกัน และมหาเศรษฐีเหล่านั้นจ่ายภาษีเพียงเล็กน้อยหรือไม่จ่ายเลย! นี่คือ [วิดีโอสั้น ๆ](#) ที่อธิบายสิ่งนี้อย่างชัดเจน

25 มิถุนายน วันคนประจำเรือโลกประจำปี 2565:

ประเด็นเกี่ยวกับคนประจำเรือเดินทะเลส่วนใหญ่ไม่เปลี่ยนแปลง ประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ของสหประชาชาติที่ได้นำอนุสัญญาแรงงานทางทะเล (MLC) มาใช้เป็นกฎหมายระดับชาติ โดยไม่ได้ให้เกียรติคนประจำเรืออย่างแท้จริง พวกเขาไม่อนุญาตให้คนประจำเรือออกจากฝั่งหรือการรักษาพยาบาลที่หิวหยาหรือสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานตาม MLC ในการเดินทางกลับประเทศบ้านเกิดอย่างปลอดภัยเมื่อคนประจำเรือเสร็จสิ้นสัญญาบนเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้เผยแพร่วิดีโอที่ขุดเชื่อมโยงที่จะบอกคุณทุกสิ่งที่คุณจำเป็นต้องรู้เกี่ยวกับลูกเรือเดินทะเลเหล่านี้ซึ่งถูกบังคับให้เดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพียงเพื่อพยายามรับสิทธิ์ทางกฎหมายของพวกเขาเท่านั้นแต่กลับถูกปฏิเสธ โดยโลกที่ไม่เคยห่วงใยหรือเห็นอกเห็นใจ ประเทศต่าง ๆ และประชากรของประเทศเหล่านั้นที่ขึ้นอยู่กับบริการของเรือและคนประจำเรือสำหรับกาแฟที่พวกเขาดื่ม อาหารที่พวกเขากิน เสื้อผ้าที่พวกเขาสวมใส่ บ้านที่พวกเขาอาศัยอยู่ สำนักงานที่พวกเขาทำงาน ดูเหมือนจะดำเนินไปอย่างมีความสุขโดยไม่รับรู้ถึงนี่ก้อนใหญ่ที่คนเป็นหนึ่งคนประจำเรือ เราหวังว่าวิดีโอนี้จาก IMO จะปลุกคุณให้ตื่นขึ้นสู่ความเป็นจริงซึ่งลูกเรือเดินทะเลเหล่านั้นต้องเผชิญ

เงินเพื่อ:

อัตราเงินเฟ้อสูงสุดในสหรัฐอเมริกาสูงกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 9.1 ในเดือนมิถุนายนของปี 2565 นับเป็นอัตราสูงที่สุดในรอบสี่ทศวรรษ! การกำเนิดของภาวะเงินเฟ้อเริ่มขึ้นเมื่อสองปีที่แล้วในเดือนมีนาคมปี 2563 เมื่อการระบาดใหญ่ของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อโลกด้วยการปิดเมืองและการทำลายอุปสงค์อย่างรวดเร็ว ที่เพิ่มเข้ามาคือความขัดแย้งระหว่างซาอุดีอาระเบียและรัสเซีย ส่งผลให้เกิดสงครามทางด้านราคาที่ทำให้ราคาน้ำมันร่วงลงสู่ระดับต่ำสุดที่ 38 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจอย่างหนึ่งของการคว่ำบาตรต่อรัสเซียคือ ชาวอินเดีย จีน และรัสเซียกำลังกำหนดการลดราคาน้ำมัน (ราคาลดลงกว่าในช่วงก่อนเกิดสงครามร้อยละ 25) ในสกุลเงินรูปี เงินหยวน และเงินรูเบิล ซึ่งนับว่าได้ประโยชน์ทุกฝ่าย น้ำมันที่มีการกำหนดราคาเป็นเงินหยวนบริษัท [พีริเซียส ชิปปิง จำกัด \(มหาชน\)](#)

หรือเงินรูป หรือเงินรูเบิล จะส่งผลกระทบต่ออำนาจสูงสุดของเงินสกุลเหรียญสหรัฐ และลดความน่าดึงดูดของสกุลเงินสำรองเพียงสกุลเงินเดียวในโลก ผู้ร้ายของปัญหาปัจจุบันของเรา แน่แน่นอนต้องเป็น นักการเมือง โควิด-19 ซึ่งถูกจัดการแบบผิดพลาดโดยนักการเมือง การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับการจัดการอย่างไม่ถูกต้องโดยนักการเมืองซึ่งไม่มีความรู้ที่แท้จริงเลยว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศคืออะไรหรือควรจัดการอย่างไร และภูมิศาสตร์การเมืองที่นำไปสู่สงครามที่ไม่จำเป็นระหว่างรัสเซียและยูเครน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเป้าหมายที่ทำร้ายตัวเอง เป็นเพราะนักการเมืองที่แก้ปัญหเหล่านี้ในทางที่ผิด และตอนนี้วิธีแก้ปัญหของเจอโรม พาวเวลล์ ประธานธนาคารกลางสหรัฐ และธนาคารกลางอื่น ๆ ส่วนใหญ่ คือการขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ ในขณะที่ร้อยละ 50 ของราคาน้ำมันในปัจจุบันเกิดจากความเอือมหยิ่งของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร นาโต และรัสเซีย เมื่อกล่าวถึงราคาอาหาร ย้ำอีกครั้งว่าเป็นผลมาจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนในปัจจุบันและการใช้มาตรการคว่ำบาตร ด้วยการรักษาอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นเลวร้ายลงและไม่บรรลุเป้าหมายในการลดราคาสินค้า!

การศึกษาใหม่แสดงให้เห็นว่าบริษัทในสหรัฐอเมริกาได้ขึ้นราคา 1,186 ครั้งในปีนี้ ส่งผลให้มีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากความเจ็บปวดที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ป่วย บางคนเรียกสิ่งนี้ว่าขาขึ้นของผลกำไร ไม่จำกัด ซึ่งเป็นจุดอ่อนของระบบทุนนิยม คล้ายกับอัตราดอกเบี้ยแบบขูดรีดโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อขาดทุนเดียวกันที่ผลิตโดยบริษัทเดียวกันมีราคาน้อยกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนในอินเดีย และบริษัทเหล่านี้ในอินเดียก็คืนเงินปันผลจำนวนมากให้กับองค์กรแม่ของพวกเขาทุกเดือน! ดังนั้นแม้ในราคาน้อยกว่าเพียงร้อยละ 10 หรือน้อยกว่าในอเมริกา ผลกำไรของพวกเขาที่ยังมหาศาลในอินเดีย ดังนั้นลองนึกภาพผลกำไรที่พวกเขาทำในสหรัฐอเมริกา! การโกงราคานี้เป็นการทำให้สถานการณ์เงินเฟ้อยิ่งเลวร้ายลงไปอีกซึ่งกำลังฆ่าคนทั่วไปในสหรัฐฯ ด้วยอาวุธที่เลือกใช้คืออัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น โปรดอ่านบทความทั้งหมดที่นี่

คำอธิบายที่สอดคล้องเกี่ยวกับข้อจำกัดของห่วงโซ่อุปทานที่นำไปสู่ภาวะเงินเฟ้อในปัจจุบัน สามารถอ่านได้ในบทความนี้ซึ่งเขียนโดย Stiglitz และ Baker

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2565 ด้วยอุปทาน 939.15 ล้านเคทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 953.79 ล้านเคทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6) ณ ต้นไตรมาสสามของปี 2565 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 5.7 สำหรับครั้งแรกของปี 2565) กับการส่งมอบตามกำหนดการในครึ่งหลังของปี 2565 และปี 2566 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเคทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 1.86 ล้านเคทเวทตันในครึ่งแรกของปี 2565) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.6 (เพิ่มขึ้นจาก 939.15 ล้านเคทเวทตันเป็น 963.79 ล้านเคทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 330.10 ล้านเคทเวทตันเป็น 339.63 ล้านเคทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.90 และเพิ่มขึ้นจาก 609.05 ล้านเคทเวทตันเป็น 621.04 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2) ภายในสิ้นปี 2565 และร้อยละ 2.3 ภายในสิ้นปี 2566 (เพิ่มขึ้นจาก 963.79 ล้านเคทเวทตันเป็น 986.10 ล้านเคทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 339.63 ล้านเคทเวทตันเป็น 348.16 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 และเพิ่มขึ้นจาก 621.04 ล้านเคทเวทตันเป็น 634.80 ล้านเคทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2) ความ

บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

แอ๊ด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2566 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือจากโรคโควิด-19 จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน

อุตสาหกรรมการเดินเรือเป็นหนึ่งในภาคที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในระบบห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นเมื่อถูกขัดขวาง ก็จะสร้างความไร้ประสิทธิภาพซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นทันที สถานการณ์โควิด-19 และสงครามในยูเครนในปัจจุบันได้ขัดขวางระบบห่วงโซ่อุปทานตลอดทุกด้านของชีวิตและธุรกิจ ความแออัดของท่าเรือไม่ได้ลดลง เนื่องจากนโยบายปิดกั้นของจีนรวมกับเชื้อโควิดสายพันธุ์โอไมครอน ซึ่งเป็นเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่สามารถแพร่ระบาดได้มากที่สุด กำลังสร้างความแออัดในท่าเรือจีนให้เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือทั่วโลกได้รับผลกระทบต่าง ๆ จากความแออัดของท่าเรือจีน อุปสงค์ของสินค้าเป็นต้นตอทำให้เกิดความแออัด ในขณะที่ท่าเรือที่คับคั่งเป็นตัวผลักดันให้เกิดความแออัด การขาดการลงทุนในท่าเรือที่มีอยู่และความขาดแคลนของท่าเรืออัตโนมัติที่ทันสมัยในส่วนอื่นของโลกส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักไปทั่วโลก การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตกเป็นเหยื่อรายแรกของโอไมครอน ส่งผลให้ต้องลดจำนวนคนทำงานท่าเรือที่ได้รับผลกระทบจากโควิดลง พนักงานนำร่องซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการเริ่มต้นการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามท่าเรือได้ขาดแคลนเนื่องจากการติดเชื้อและการกักกันเรือที่เดินทางมาจากประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโอไมครอน จุดจอดสมออยู่ในจุดกักกันซึ่งขวางท่าเรือ คนประจำเรือผู้เปรียบเสมือนกาวที่ผูกมัดโลกาภิวัตน์ ต้องเผชิญกับการทดสอบโควิด ความล่าช้า การแยกตัว การอยู่บนเรือที่นานขึ้น และความกลัวการระบาดของโควิด-19 บนเรือ เนื่องจากหลายประเทศยังคงไม่อนุญาตให้พวกเขาขึ้นจากเรือเพื่อเดินทางกลับบ้าน คนขับรถบรรทุกที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาด ส่งผลให้ความไม่มีประสิทธิภาพยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากสินค้าติดอยู่ที่ท่าเรือ การประเมินความยืดหยุ่น ความเชื่อถือได้ ความหลากหลาย การเข้าสู่ยุคดิจิทัล ประสิทธิภาพการทำงาน การลดความเสี่ยง และระดับสินค้าคงคลังที่เชื่อมโยงทั้งหมดในห่วงโซ่อุปทานได้กลายเป็นเรื่องสำคัญสำหรับธุรกิจและรัฐบาล ระดับสินค้าคงคลังในธุรกิจและประเทศต่าง ๆ ยังคงไม่เพียงพอต่อการหยุดชะงักในปัจจุบัน แม้ว่าการเติมสินค้าคงคลังจะสูงเป็นประวัติการณ์ก็ตาม หลักการใหม่ในขณะนี้คือ “การสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉิน” (just-in-case) เปรียบเทียบกับหลักการ “การสำรองแบบทันเวลาพอดี” (Just-in-time) ในอดีต

การเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์

มหาสมุทรดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ที่มนุษย์ปล่อยออกมาเกือบ 3 ส่วน 4 ยังเราปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มากเท่าไร มหาสมุทรก็ยังดูดซับมากขึ้นเท่านั้น ส่งผลให้มหาสมุทรมีความเป็นกรดสูง และจะส่งผลให้แนวปะการังตายประกอบกับจำนวนปลาที่ลดลงโดยสอดคล้องกัน นับเป็นการตอกตะปูอีกตัวบนฝ่ามือของคนจนและผู้หิวโหย

การรั่วไหลของก๊าซมีเทน (Methane Slip) ซึ่งก๊าซมีเทนบางส่วนรั่วไหลออกมาเมื่อก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถูกเผาไหม้ในเครื่องยนต์ของเรือ กลายเป็นเรื่องปวดหัวครั้งใหญ่สำหรับการขนส่งทางทะเล เรือสมัยใหม่ส่วนใหญ่สร้างขึ้นโดยใช้มาตรฐานเชื้อเพลิงคู่ LNG ซึ่งแสดงข้อมูลรับรองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กำลังซ่อนความลับสกปรกของก๊าซมีเทนอย่างเปิดเผย บริษัทฯ

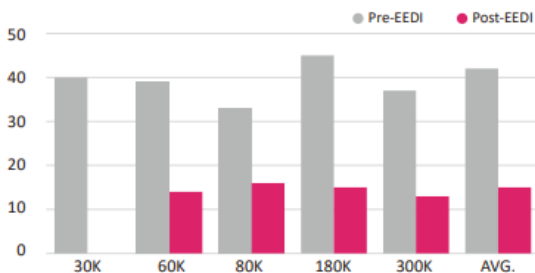
ยังคงเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงแอมโมเนียที่ใช้เชื้อเพลิงคู่เริ่มดำเนินการ และหากเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงแอมโมเนียเหล่านั้นปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะเน้นทรัพยากรของบริษัทฯ ไปที่เรือดังกล่าวซึ่งจะกลายเป็นเรือแห่งอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

การศึกษาใหม่ชี้ให้เห็นว่าความร้อนทั่วโลกเร่งการปล่อยก๊าซมีเทนถึง 4 เท่าจากการประมาณการครั้งก่อน อุณหภูมิที่สูงขึ้นช่วยผลิตก๊าซมีเทนมากขึ้น อุณหภูมิที่สูงขึ้นยับยั้งการกำจัดก๊าซมีเทนออกจากบรรยากาศโดยอนุโมลไฮดรอกซิลเนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับคาร์บอนมอนอกไซด์มากขึ้น อีกทั้งคาร์บอนมอนอกไซด์ถูกปล่อยจากไฟป่าสู่ชั้นบรรยากาศ ในช่วง 20 ปี มีเทนมีอัตราการปล่อยก๊าซมีเทนมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 80 เท่า ดังนั้นแหล่งปล่อยก๊าซมีเทนชั้นสู่ชั้นบรรยากาศทั้งหมดจะต้องถูกระงับ โปรดอ่านบทความใน [The Guardian](#) เกี่ยวกับหัวข้อนี้

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 และกำลังนำเข้าถ่านหินสำหรับโรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าน้ำมันพุ่งสูงขึ้นจากการคว่ำบาตรรัสเซีย และในขณะที่อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลกำลังต่อสู้กับเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEVs) แต่กลับไม่มีใครพูดถึงการลดการปล่อยมลพิษจากธุรกิจปศุสัตว์หรือหยุดการใช้ถ่านหินเพื่อผลิตพลังงานในสหภาพยุโรป?

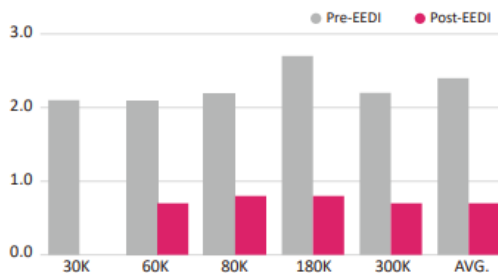
EEXI CALCULATION RESULTS FOR BULK CARRIERS: POWER & SPEED REDUCTION FOR EEXI SATISFACTION

POWER REDUCTION RATE (%)



For Pre-EEDI bulk carriers, the average power reduction rate for each ship size needed to satisfy EEXI requirements remains **42%** of MCR. However, for Post-EEDI ships, at best, the average power reduction rate for each ship size to satisfy EEXI requirements remains at **15%** of MCR.

SPEED REDUCTION (KNOTS)



Average Speed	Speed at MCR/MCR _{lim} with SM(20%)		(Unit: knots)
	Before EPL	After EPL	Speed Reduction
Pre-EEDI Ships	14.2	11.8	-2.4
Post-EEDI Ships	13.9	13.2	-0.7

To satisfy EEXI requirements, Pre-EEDI ships must achieve an average ship speed (before EPL) of **14.2** knots. This speed could be reduced to **11.8** knots after EPL. The pre- and post-EPL speed difference is **2.4** knots.

In the case of Post-EEDI ships, this difference is **0.7** knots. This result is similar to that for tankers.

ข้อมูลจาก: [Korean Register of Shipping](#)

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 ตัน) เดิมทีต้องสิ้นเปลืองพลังงานถึง 60,000 ตันต่อตัน (ตันต่อตัน) ที่ต้องขึ้นก่อนการบังคับใช้ EEDI (Energy Efficiency Design Index) เช่น เรือที่ต่อขึ้นก่อนปี 2556 อาจต้องการการลดกำลังลงร้อยละ 38 ถึงร้อยละ 40 (ลดความเร็วในการแล่นเรือลง 2.0 นอตถึง 2.3 นอตจากความเร็วในช่วงครึ่งหลังของปี 2564) แต่เรือที่ต่อขึ้นหลังกฎเกณฑ์ EEDI อาจต้องการการลดพลังงานลงเพียงร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 14 (ลดความเร็วในการแล่นเรือลง 0.7 นอต) เพื่อให้สอดคล้องกับ EEXI เจ้าของเรือจะใช้การจำกัดกำลังเครื่องยนต์และเทคโนโลยีอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เพื่อเลือกวิธีแก้ปัญหาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับเรือของพวกเขา และจะเป็นผลบวกอย่างมากสำหรับอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อให้เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการจัดลำดับสำหรับ EEXI และ Carbon Intensity Indicator เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวอย่างเต็มที่ก่อนการตรวจสอบ IAPP ครั้งแรกในปี 2566

IMO ได้ตกลงที่จะอภิปรายและหาวิธีแก้ปัญหาในเรื่องกลไกตามตลาด (MBMs) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งทางทะเล ซึ่งแนวทางการแก้ไขดังกล่าวอาจดำเนินการผ่านการเก็บภาษีคาร์บอนสำหรับเชื้อเพลิงแต่ละตัน หมู่เกาะโซโลมอน และหมู่เกาะมาร์แชลล์ได้เสนอให้เรียกเก็บภาษี 100 เหรียญสหรัฐต่อตันของการปล่อยก๊าซคาร์บอน กล่าวคือ การจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง 314 เหรียญสหรัฐต่อตัน แนวคิดต่าง ๆ ของ MBMs คือการทำให้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันมีราคาแพงเทียบเท่ากับการใช้แอมโมเนีย กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีราคาสูงถึง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งราคาปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 1,300 เหรียญสหรัฐต่อตัน เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนเชื้อเพลิงในอนาคตสำหรับเรือที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ หวังว่าแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ ETS ของสหภาพยุโรปจะช่วยส่งเสริมและผลักดัน IMO ให้ยื่นข้อเสนองานอย่างแข็งแกร่งในมาตรการ MBMs ผ่านมาตรการการเรียกเก็บภาษีคาร์บอน

บทความที่ขอยกย้อมเกี่ยวกับวิธีการชะลอความเร็วของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเนื่องจาก EEXI/CII อยู่ในบทความนี้ซึ่งเผยแพร่โดยรอยเตอร์

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

โควิด-19 กลายเป็นคำพ้องความหมายกับความล่าช้า การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน การปิดเมือง อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่นำโดยรัฐบาลซึ่งสร้างอุปสงค์ที่สูงกว่าอุปทานมาก การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจากการระบาดใหญ่ไม่สม่ำเสมออย่างมากด้วยสาเหตุ 3 ประการ ประเทศต่าง ๆ ได้รับความกระทบจากโควิด-19 และต้องปิดเมือง สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ ในช่วงเวลาที่ต่างกัน อัตราการฉีดวัคซีนที่ไม่เท่าเทียมกันในประเทศร่ำรวยและประเทศยากจน และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับสูงในประเทศร่ำรวยและการขาดแคลนมาตรการดังกล่าวในประเทศยากจน ทำให้การฟื้นตัวเกิดขึ้นเพียงบางส่วน ประเทศจีนที่มีนโยบายปลอดโควิดรวมกับเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนได้สร้างการหยุดชะงักอย่างมีนัยสำคัญผ่านการล็อกดาวน์ผู้คนเกือบ 400 ล้านคนเป็นระยะเวลากว่า 2 เดือนในหลายสิบเมืองที่เราไม่เคยเห็นว่ามีมาตรการล็อกดาวน์แม้แต่ในปี 2563

สำหรับอุตสาหกรรมการเดินทาง ผลกระทบของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนจะทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือยากขึ้นและนั่นเป็นความท้าทายที่บริษัทฯ จะต้องเผชิญหน้า

เชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน และเชื้อไวรัสสายพันธุ์ย่อยอื่น ๆ ของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน ถูกกำหนดให้เป็นไวรัสที่นำกังวลเนื่องจากสามารถแพร่เชื้อได้มากกว่าเชื้อไวรัสสายพันธุ์เดลต้า อ้างอิงตามบทความข่าวต่าง ๆ ข่าวดีของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ดังกล่าวนี้คือแม้ว่าจำนวนผู้ติดเชื้อจะพุ่งสูงขึ้น การรักษาตัวในโรงพยาบาลและอัตราการเสียชีวิตยังไม่เพิ่มขึ้น และข่าวร้ายก็คือมันแพร่ระบาดมากจนจำนวนผู้ป่วยมีสูงเกินกว่าที่ระบบการดูแลสุขภาพของประเทศใด ๆ จะรับมือได้ และเชื้อไวรัสดังกล่าวส่งผลอย่างมากต่อผู้สูงอายุ ผู้ที่มีภูมิคุ้มกันบกพร่อง และติดอยู่ในกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับวัคซีนอย่างง่ายดาย เพื่อเป็นการตอบโต้ หลายประเทศที่มีอัตราการฉีดวัคซีนสูงมาก ได้ลดระยะเวลาการแยกตัวลงครั้งหนึ่ง และจนถึงตอนนี้ ดูเหมือนว่าการตัดสินใจครั้งนี้จะสมเหตุสมผล

เชื้อไวรัสโควิด-19 และเชื้อไวรัสสายพันธุ์ย่อยอื่น ๆ จะทำให้ “การทำงานจากสำนักงานเท่านั้น” ไม่สามารถทำได้ การทำงานในรูปแบบ “การทำงานจากที่บ้าน” เท่านั้นจะก่อให้เกิดการประสบปัญหาการขาดเครือข่าย การติดต่อกับมนุษย์ และควมมีชีวิตชีวาที่เกิดขึ้นเมื่อทำงานร่วมกัน เป็นผลให้อัตราของการทำงานจะเป็นลูกผสมระหว่างการทำงานจากที่บ้านหรือที่ทำงานเท่านั้น ธุรกิจและอุตสาหกรรมแต่ละแห่งจะพัฒนาบรรทัดฐานที่ทำงานซึ่งดีที่สุดสำหรับพวกเขา โดยคำนึงถึงความหลากหลาย การมีส่วนร่วม และความเท่าเทียม และผู้นำธุรกิจจะได้รับคำแนะนำจากแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในการอุตสาหกรรมนั้น ๆ

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

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

ธนาคารกลางของจีนปรับลดอัตราดอกเบี้ยสำหรับการจำนองใหม่ลงอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับตลาดที่อยู่อาศัยที่อยู่ในสภาวะย่ำแย่และกระตุ้นเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ธนาคารกลางแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนกล่าวว่าผู้ซื้อบ้านหลังแรกจะสามารถกู้ยืมเงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำสุดที่ร้อยละ 4.4 ลดลงจากร้อยละ 4.6 ก่อนหน้านี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 พฤษภาคม 2565)

แผนการของจีนที่จะหนุนการเติบโตของเศรษฐกิจเนื่องจากการระบาดของโควิดและการปิดเมืองจะส่งผลให้มีการอัดฉีดเม็ดเงินมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเข้าสู่เศรษฐกิจจีนในปีนี้ โดยตัวเลขนี้อ้างอิงจากการคำนวณมาตรการทางการเงินและการคลังของบลูมเบิร์กที่ได้ประกาศจนถึงขณะนี้ การอัดฉีดดังกล่าวมีมูลค่าเทียบเท่ากับประมาณหนึ่งในสามของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีมูลค่า 17 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 พฤษภาคม 2565)

จีนจะเสนอส่วนลดภาษีเพิ่มเติมกว่า 140 พันล้านหยวน (21 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ซึ่งมุ่งเป้าไปที่ธุรกิจเป็นหลัก เนื่องจากพยายามชดเชยผลกระทบหนักจากการปิดเมืองอันเนื่องมาจากผลของโคโรนาไวรัสที่มีต่อเศรษฐกิจ มาตรการดังกล่าวรวมถึงการคืนภาษีเพิ่มเติมให้กับบริษัทต่าง ๆ และลดภาษีซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน 6 หมื่นล้านหยวน ตามรายงานของ China National Radio โดยอ้างอิงจากมติของที่ประชุมสภาแห่งรัฐของจีน ซึ่งเป็นหน่วยงานระดับสูงของรัฐบาลที่มีนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียงเป็นประธาน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 พฤษภาคม 2565)

บริษัท Glencore ยักษ์ใหญ่ด้านการค้าสินค้าโภคภัณฑ์รับสารภาพในข้อหาติดสินบนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงมูลค่า 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐกับทางการสหรัฐฯ และสหราชอาณาจักรเพื่อแก้ไขปัญหาคาถ่วงการสอบสวนการทุจริต ทำให้การรับสารภาพดังกล่าวจะนำไปสู่การช่วยจัดคำถามต่าง ๆ ที่บดบังธุรกิจของบริษัทมานานหลายปี แม้ว่าบริษัทจะยังคงเผชิญกับการสอบสวนอื่น ๆ อีก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 พฤษภาคม 2565)

เป็นเวลาหลายทศวรรษแล้วที่วิธีที่เห็นผลอย่างชัดเจนที่สุดสำหรับครอบครัวชาวเงินทั่วไปในการเพิ่มความมั่งคั่งและรับประกันความมั่นคงทางการเงินในอนาคตคือการนำเงินส่วนใหญ่ไปลงทุนในอสังหาริมทรัพย์และส่วนที่เหลือในตลาดหุ้น แต่ด้วยผลของการปิดเมืองอันเนื่องมาจากโควิด-19 ที่กระทบต่อเศรษฐกิจ ผู้คนหันมาถือเงินสดมากขึ้น ซึ่งมีมูลค่าถึง 16.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 พฤษภาคม 2565)

China Evergrande Group กำลังพิจารณาที่จะชำระคืนหุ้นกู้นอกชายฝั่งซึ่งบริษัทเป็นหนี้อยู่ราว ๆ 19 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีการผ่อนชำระเป็นงวดเงินสดและส่วนของผู้ถือหุ้นในบริษัทจดทะเบียนในฮ่องกง 2 แห่ง แหล่งข่าว 2 แห่งกล่าว เนื่องจากบริษัทนักพัฒนาที่มีหนี้สินมากที่สุดในโลกดูเหมือนจะประสบปัญหาทางการเงิน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 พฤษภาคม 2565)

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาจีนเป็นแหล่งการเติบโตที่น่าเชื่อถือที่สุดในเศรษฐกิจโลก โดยมีส่วนทำให้ GDP โลกเพิ่มขึ้นหนึ่งในสี่ของช่วงเวลานั้น ความสำเร็จส่วนใหญ่มาจากลัทธิปฏิบัตินิยม ในขณะที่พรรคคอมมิวนิสต์ซึ่งปกครองจีนอยู่ใช้วิธีปฏิรูปตลาดแบบผสมผสานโดยมีการควบคุมจากรัฐ อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของจีนกำลังตกอยู่ในอันตราย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 26 พฤษภาคม 2565)

ตามที่อดัม สมิทยอมรับในศตวรรษที่สิบแปด ระบบทุนนิยมไม่ใช่ระบบที่พึ่งพาตนเองได้ เพราะมีแนวโน้มว่าจะเกิดการผูกขาดโดยธรรมชาติ การขาดแคลนนามสงสำหรับทารกในสหรัฐฯ ครั้งใหญ่ในฤดูใบไม้ผลินี้เป็นผลมาจากการผูกขาด หลังจากที่บริษัทแอ็บบอดถูกบังคับให้ระงับการผลิตเนื่องจากข้อกังวลด้านความปลอดภัย ในไม่ช้าชาวอเมริกันจะตระหนักว่ามีเพียงบริษัทเดียวที่คิดเป็นสัดส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของอุปทานในสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Project Syndicate วันที่ 31 พฤษภาคม 2565)

การส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียไปยังจีนลดลงร้อยละ 98.7 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 เหลือเพียง 0.9 ล้านตันจากปริมาณ 70.4 ล้านตัน ในปี 2563 ซึ่งค่อนข้างตรงกันข้ามกับอินเดีย ในปี 2564 ออสเตรเลียส่งออกถ่านหิน 68.6 ล้านตันไปยังอินเดีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.1 จากปีก่อนหน้าจากปริมาณ 47.3 ล้านตันในปี 2563 ในทำนองเดียวกัน ออสเตรเลียส่งออก 62.3 ล้านตันไปยังเกาหลีในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.6 จากปีก่อนหน้าจากปริมาณ 46.3 ล้านตันในปี 2563 อย่างไรก็ตาม จุดหมายปลายทางของการส่งออกอันดับต้น ๆ คือญี่ปุ่น โดยมีปริมาณ 115.0 ล้านตันในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ปัจจุบันญี่ปุ่นเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียร้อยละ 32.1 โดยอินเดียอยู่ที่ร้อยละ 19.2 เกาหลีร้อยละ 17.4 ไต้หวันร้อยละ 9.8 และสหภาพยุโรปที่ร้อยละ 4.3 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 31 พฤษภาคม 2565)

นักวิเคราะห์บางรายคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯกำลังเข้าสู่ภาวะถดถอย แต่หากเป็นไปได้ที่คาดการณ์จริง ก็คงมีคนลืมบอกผู้บริหาร โลก แม้ว่าความเชื่อมั่นของผู้บริโภคจะลดลงในเดือนสิงหาคม 2564 และลดลงนับตั้งแต่นั้นมา โดยลงมาอยู่ในระดับเดียวกัน

กับช่วงวิกฤตการเงินในปี 2551 แต่การใช้จ่ายของครัวเรือนก็สูงกว่าที่เคยเป็นมามาก ระหว่างเดือนมีนาคม 2563 ถึงเดือนธันวาคม 2564 ครัวเรือนสหรัฐได้รับรายได้ส่วนบุคคลหลังจากที่ครัวเรือนจ่ายพันธะผูกพันต่าง ๆ เพิ่มเติม 1.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าแนวโน้มก่อนหน้านี้ โดยส่วนใหญ่มาจากการได้รับเงินช่วยเหลือจากรัฐบาล เช่น เชื้อกระตุ้นเศรษฐกิจและประกันการว่างงานในเวลาเดียวกัน เพื่อตอบสนองต่อการระบาดใหญ่ ผู้บริโภคลดการบริโภค 8 แสนล้านเหรียญสหรัฐเมื่อเทียบกับที่คาดไว้ นั่นหมายความว่าผู้บริโภคเข้าสู่ปี 2565 ด้วยเงินออมที่เกิน 2.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และตัวเลขดังกล่าวไม่ได้นับรวมถึงการเพิ่มขึ้นอย่างมากในตลาดสินทรัพย์จนถึงสิ้นปี 2564 ตัวเลขทั้งหมดบอกลถึงการออมที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงสี่เดือนที่ผ่านมาโดยแสดงถึงเงินสำรองเพิ่มเติมของครัวเรือนที่ลดลงเพียง 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐเท่านั้น คงเหลือ 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เงินสำรองดังกล่าวคือเม็ดเงินมหาศาลที่ผู้บริโภคสามารถใช้จ่ายได้ และอีกครั้ง หากนับตลาดสินทรัพย์ ตัวเลขจะยิ่งสูงขึ้นอีก เนื่องจากตลาดที่ลดลงในปี 2565 ยังไม่ใกล้เคียงกับการชดเชยการเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงสองปีที่ผ่านมา การใช้จ่ายของผู้บริโภคเติบโตในอัตราประมาณร้อยละ 2 ต่อปีในครึ่งหลังของปี 2565 การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นประมาณสองในสามของเศรษฐกิจสหรัฐ ซึ่งหากยังคงแข็งแกร่งจะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการเติบโตโดยรวมกลายเป็นลบและเศรษฐกิจสหรัฐจะยังไม่เข้าสู่ภาวะถดถอย (ข้อมูลจาก Project Syndicate วันที่ 31 พฤษภาคม 2565)

จีนสั่งให้ธนาคารรัฐวิสาหกิจออกนโยบายวงเงินสินเชื่อ 120,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐาน การประกาศดังกล่าวมีขึ้นในการประชุมสภาแห่งรัฐซึ่งมีนายกรัฐมนตรีหลี่ เค่อเฉียงเป็นประธาน ซึ่งมีขึ้นหนึ่งเดือนหลังจากที่ลี จิ้นผิงสั่งการผลักดันโครงสร้างพื้นฐาน “ด้วยความพยายามทั้งหมด” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 มิถุนายน 2565)

บุคคลที่ร่ำรวยที่สุดอันดับที่ 11 ของโลกชื่อเกะลาโน ในฮาวายด้วยเงิน 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เขาได้เปิดร้าน Nobu และเป็นเจ้าภาพให้กับบรรดามหาเศรษฐีของโลก ในขณะที่เดียวกันก็ผลักดันไล่ส่งครอบครัวที่อาศัยอยู่ ณ เกาะแห่งนั้นมาหลายชั่วอายุคน สำหรับผู้ที่ยังคงอาศัยอยู่บนเกาะ ผู้อยู่อาศัยจำนวนมากที่เช่าจากเขาและทำงานให้เขา และนี่คือชีวิตบนเกาะแห่งนี้ ที่ซึ่งเอลลิสันได้กลายเป็นกษัตริย์อเมริกันสมัยใหม่ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 10 มิถุนายน 2565)

ห่วงโซ่อุปทานกำลังมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีมูลค่าสินค้าคงคลัง 9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อเป็นการประกันการขาดแคลนและเงินเพื่อโลกาภิวัตน์รูปแบบใหม่เกี่ยวกับความมั่นคงไม่ใช่ประสิทธิภาพ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 16 มิถุนายน 2565)

นักเศรษฐศาสตร์ของ Bloomberg บ่งชี้ว่าอัตราการถดถอยภายในปี 2567 ได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อยร้อยละ 72 และดัชนี S&P 500 และดัชนี Nasdaq ประสบภาวะถดถอย แม้ว่าผู้บริโภคจะต้องเผชิญกับเงินสดและอัตราว่างงานซึ่งยังอยู่ใกล้ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ แม้ว่าการหดตัวของเศรษฐกิจและการว่างงานที่สูงขึ้นอาจเป็นสิ่งที่ใช้เพื่อบรรเทาเงินเฟ้อในที่สุด แต่ก็มีปัจจัยบางอย่างที่ธนาคารกลางสหรัฐไม่สามารถควบคุมได้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 มิถุนายน 2565)

อีลอน มัสก์ มหาเศรษฐีที่ร่ำรวยที่สุดในโลก มองว่าสหรัฐ มีแนวโน้มเข้าสู่ภาวะถดถอย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 มิถุนายน 2565)

เงินสกุลยูโรร่วงลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 2 ทศวรรษเมื่อเทียบกับเงินสกุลเหรียญสหรัฐ เนื่องจากราคาก๊าซธรรมชาติที่พุ่งสูงขึ้นอีกครั้งทำให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับสุขภาพของเศรษฐกิจยูโรโซน และข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการเติบโตของธุรกิจภายในยูโรโซนชะลอตัวลงอย่างมากในเดือนมิถุนายน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

Mark Zandi หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ Moody's Analytics กล่าวว่า “ครัวเรือนในสหรัฐ ส่วนใหญ่มีเงินสดรองรับเพื่อควบคุมอัตราเงินเฟ้อที่สูงมาก สิ่งนี้ทำให้ผู้บริโภคสามารถต่อสู้กับภาวะดังกล่าวได้” (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

ธนาคารกลางอังกฤษเตือนว่าแนวโน้มเศรษฐกิจของสหราชอาณาจักรและโลกมีดมนลง และบอกให้ธนาคารเพิ่มเงินทุนสำรองเพื่อให้แน่ใจว่าพวกเขาสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ยากลำบากโดยไม่เสียหายมากเกินไป (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

รัสเซียเป็นผู้จัดหาน้ำมันดิบรายใหญ่ที่สุดของสหภาพยุโรปในช่วงหกเดือนแรกของปี 2565 ที่ปริมาณ 59.6 ล้านตันระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายนปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 จากตัวเลขที่เห็นเมื่อ 12 เดือนก่อน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 6 กรกฎาคม 2565)

Charlene Chu นักวิเคราะห์อาวุโสของ Sanford C. Bernstein & Co. ประมาณการว่ามี “บริษัทอสังหาริมทรัพย์ของจีน 30 แห่งที่ผิวนัดโดยมีหนี้สินรวมประมาณ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ” ในขณะที่ธนาคารมีหลักประกันสำหรับเงินให้กู้ยืมแก่นักพัฒนา โดยเมื่อเร็วๆ นี้เขากล่าวว่า “สถานการณ์อาจเริ่มเลวร้ายลง” ถ้าผู้ให้กู้เริ่มประเมินว่าหลักประกันนั้นมีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าเงินกู้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 กรกฎาคม 2565)

ค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกา ไม่รวมยานยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในเดือนมิถุนายน และการเป็นผู้นำในการเดินทางก็เติบโตขึ้นอย่างมาก โดยค่าใช้จ่ายด้านสายการบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และค่าใช้จ่ายด้านที่พักเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ร้านอาหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 และแม้แต่เครื่องประดับก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.2 กล่าวโดยย่อ “ภาวะถดถอย” มีอยู่ทุกหนทุกแห่งยกเว้นในตัวเลข (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 8 กรกฎาคม 2565)

ในครั้งแรกของปี 2565 การขนส่งถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 572.7 ล้านตันจากปริมาณ 564.1 ล้านตันในครั้งแรกของปี 2564 แต่ต่ำกว่าปริมาณ 637.9 ล้านตัน ในครั้งแรกของปี 2562 ในไตรมาสแรกของปี 2565 การขนส่งถ่านหินลดลง 5.1 จากปีก่อนหน้าเหลือเพียง 258.5 ล้านตัน ในไตรมาสสองของปี 2565 ปริมาณการขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ 314.2 ล้านตัน โดยในเดือนมิถุนายน 2565 มีปริมาณการขนส่งสูงสุดเป็นสถิติที่ 111.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ปัจจุบันสหภาพยุโรปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่อันดับ 5 ของโลก รองจากอินเดีย จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ในครั้งแรกของปี 2565 สหภาพยุโรปนำเข้าถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 10.4 ของการนำเข้าถ่านหิน การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 87.1 ล้านตัน ในครั้งแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 49.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 57.6 ล้านตัน สหภาพยุโรปเร่งนำเข้าถ่านหินเป็นปฏิกิริยาโดยตรงต่อการ

ถูกคามจากการลดการนำเข้าก๊าซจากรัสเซีย การนำเข้าถ่านหินที่เพิ่มขึ้นนี้ช่วยลดอุปสงค์จากจีนที่ลดลงอย่างรวดเร็ว ในครั้งแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินของจีนลดลงร้อยละ 26.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 87.8 ล้านดอลลาร์จาก 118.6 ล้านดอลลาร์ในครั้งแรกของปี 2564 ในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปมากถึงร้อยละ 44 มาจากรัสเซีย ในครั้งแรกของปี 2565 เนื่องจากสงครามในยูเครน สัดส่วนนี้ลดลง อย่างไรก็ตาม รัสเซียยังคงเป็นแหล่งนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปที่ร้อยละ 31.5 ในปีนี้ และยังคงเป็นผู้ผลิตอันดับต้น ๆ ของยุโรป ในครั้งแรกของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินจากรัสเซียไปยังสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 18.2 ล้านดอลลาร์ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 8 กรกฎาคม 2565)

ในช่วงสองปีแรกของการระบาดใหญ่ การปิดโรงเรียนในประเทศมีระยะเวลาโดยเฉลี่ย 29 สัปดาห์ในยุโรป 63 สัปดาห์ในละตินอเมริกาและ 73 สัปดาห์ในเอเชียใต้ เด็กเกือบ 153 ล้านคนขาดการศึกษาแบบตัวต่อตัวมากกว่าครึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว แม้กระทั่งทุกวันนี้ การหยุดชะงักยังคงดำเนินต่อไปในประเทศต่าง ๆ เช่น ฟิลิปปินส์ นี่ก็อหายนะ สัดส่วนของเด็กวัย 10 ขวบในประเทศที่มีรายได้ปานกลางและต่ำที่ไม่สามารถอ่านและเข้าใจเรื่องราวง่าย ๆ ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 57 ในปี 2562 เป็นประมาณร้อยละ 70 ธนาคารโลกคาดการณ์ว่าการหยุดชะงักดังกล่าวอาจทำให้เด็กต้องเสียรายได้ในอนาคถึง 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โรงเรียนจำเป็นต้องเปิดทุกที่และครูต้องทำทุกวิถีทางเพื่อช่วยให้นักเรียนตามทัน (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 9 กรกฎาคม 2565)

OPEC คาดว่าการเติบโตของอุปสงค์ทั่วโลกจะเกินอุปทานที่เพิ่มขึ้น 1 ล้านดอลลาร์ต่อวันในปีหน้า เพื่อเติมเต็มช่องว่าง OPEC จะต้องเพิ่มการผลิตอย่างมีนัยสำคัญ หากแต่ในขณะนี้ปริมาณการผลิตของประเทศสมาชิกยังคงมีปริมาณต่ำกว่าปริมาณที่ต้องการอย่างมาก เนื่องจากการลงทุนที่ไม่เพียงพอและความไม่มั่นคงทางการเมือง แม้จะมีแนวโน้มว่าน้ำมันจะลดลงเนื่องจากความกลัวว่าเศรษฐกิจจะถดถอย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2565)

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นน่าผิดหวังจนถึงขณะนี้ ในครั้งแรกของปี 2565 ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กทั่วโลกลดลงร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยอยู่ที่ 735.7 ล้านดอลลาร์ ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แต่จากบราซิลลดลงร้อยละ 5.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในครั้งแรกของปี 2565 การขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 572.7 ล้านดอลลาร์ เนื่องจากการห้ามการส่งออกจากอินโดนีเซีย การขนส่งถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 0.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า รัสเซียลดลงร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 13 กรกฎาคม 2565)

ในยุโรป เรามองไปข้างหน้าสู่ความตึงเครียดด้านพลังงานอันเพิ่มขึ้นที่กำลังจะเกิดขึ้น คุณอาจจะร้อนอบอ้าวบนชายหาดหรือถูกความร้อนแผดเผาบนถนนในกรุงเบอร์ลิน แต่ฤดูหนาวกำลังจะมาถึง และสัญญาณว่าจะโหดร้ายและแตกต่างอย่างมาก ขณะที่ปูดินลดปริมาณการส่งก๊าซจากรัสเซียไปยังยุโรป สัญญาณเตือนภัยได้เกิดขึ้นแล้ว ราคาการขนส่งก๊าซในฤดูหนาวนี้ที่ 184 เหรียญสหรัฐต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง สูงกว่าระดับราคาทั่วไปถึง 7 เท่า (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 14 กรกฎาคม 2565)

Jamie Dimon แห่ง JPMorgan กล่าวว่า “ผู้บริหารโลกในขณะนี้อยู่ในสถานะที่ดี ดังนั้นแม้ว่าเราจะเข้าสู่ภาวะถดถอย ผู้บริหารกำลังเข้าสู่ภาวะถดถอยดังกล่าวด้วยแรงผลักดันที่น้อยกว่าและอยู่ในสถานะที่ดีกว่าสถานะของผู้บริหารในช่วงปี 2551 และปี 2552 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 กรกฎาคม 2565)

ความวิตกกังวลในตลาดอสังหาริมทรัพย์ของจีนทำให้นักลงทุนทั่วโลกต้องเสียเปรียบเนื่องจากผู้ซื้อบ้านกว่ามาตรการชำระเงินจำนองในโครงการที่หยุดชะงัก ในภาคส่วนที่คิดเป็นสัดส่วนประมาณหนึ่งในสี่ของเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก สัญญาณของความเครียดที่เพิ่มขึ้นในสัปดาห์นี้ได้ส่งผลกระทบต่อตลาดสินเชื่อของจีน ลากหุ้นธนาคารของประเทศ และสินค้าโภคภัณฑ์ตั้งแต่แร่เหล็กไปจนถึงทองแดงให้ลดลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 กรกฎาคม 2565)

จีนอาจอนุญาตให้เจ้าของบ้านระงับการชำระเงินจำนองในโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่หยุดชะงักได้ชั่วคราวโดยไม่ต้องรับโทษ เนื่องจากเป็นการแข่งขันเพื่อป้องกันวิกฤตความเชื่อมั่นในตลาดที่อยู่อาศัยจากเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก หน่วยงานต่าง ๆ กำลังเพิ่มความพยายามในการหนุนหลังภาคอสังหาริมทรัพย์หลังจากการคว่ำบาตรการชำระเงินจำนองในช่วงไม่กี่วันที่ผ่านมาในโครงการอย่างน้อย 301 โครงการในประมาณ 91 เมือง อสังหาริมทรัพย์คิดเป็น 1 ใน 5 ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจีน และร้อยละ 70 ของความมั่งคั่งของครัวเรือนในจีนผูกติดอยู่กับอสังหาริมทรัพย์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 กรกฎาคม 2565)

ธนาคารแห่งประเทศไทยยังคงเป็นข้อกีดกันสำหรับการกระชับนโยบายทั่วโลก ความกดดันของตลาดเริ่มที่จะกดดันผู้ว่าการ Haruhiko Kuroda ให้ยกเลิกนโยบายที่หละหลวม ด้วยการผ่อนคลายการเติมพันธบัตรกับเงินเยนและพันธบัตรญี่ปุ่น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กรกฎาคม 2565)

ความกระหายของยุโรปสำหรับน้ำมันและก๊าซเพื่อทดแทนอุปทานจากรัสเซียที่ถูกคว่ำบาตรกำลังเพิ่มความสนใจในโครงการพลังงานของแอฟริกาที่ถูกหลีกเลี่ยงเนื่องจากปัญหาด้านต้นทุนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทพลังงานกำลังพิจารณาโครงการมูลค่ารวม 100 พันล้านเหรียญสหรัฐในทวีปนี้ ตามการคำนวณของ Reuters จากการประมาณการของบริษัทภาครัฐและเอกชน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงของภาคอุปทาน

การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับกองเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์คาดว่าจะชะลอตัวลงเล็กน้อยเป็นการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2565 จากนั้นเร่งขึ้นเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ในปี 2566 กองเรือขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2564 การทำสัญญาต่อเรือใหม่ในไตรมาสแรกของปี 2565 ยังอยู่ในระดับต่ำโดยมีการทำสัญญาต่อเรือใหม่เพียง 161 ลำในเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคม 2565 เทียบกับปริมาณ 234 ลำในช่วงเดียวกันของปี 2564 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในขณะนี้ร้อยละ 26.4 ในปริมาณ TEU ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นั้นต่ำอย่างมากในไตรมาสแรกของปี 2565 การส่งออกจากเอเชียตะวันออกลดลงร้อยละ 20.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในช่วง 5 เดือนของปี 2565 การส่งออกจากยุโรปลดลงร้อยละ 24.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และจากอเมริกาเหนือหดตัวร้อยละ 26.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 14 มิถุนายน 2565)

ในกลุ่มของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การทำสัญญาต่อเรือใหม่ยังคงเจือปน ในขณะที่คำสั่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้เพิ่มขึ้นในปี 2564 เป็น 48 ล้านเดทเวทตัน (สอดคล้องกับแนวโน้มสี่ปี) ซึ่งเทียบเท่ากับเพียงร้อยละ 5 ของปริมาณกองเรือ

ในปัจจุบัน (สูงสุดในปี 2550 ที่ร้อยละ 44) และคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ผ่านมาในปีนี้ได้ชะลอตัวลงอย่างเห็นได้ชัด (จากต้นปีจนถึงปัจจุบันมีปริมาณ 9 ล้านเคเวทตัน) (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 8 กรกฎาคม 2565)

ปริมาณการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าเทกองในปี 2565 คาดว่าจะลดลงเหลือ 28.5 ล้านเคเวทตัน หลังคำนวณรวมอัตราการส่งมอบลำช้า โดยลดลงจากปริมาณ 35.9 ล้านเคเวทตันในปี 2564 ในครั้งแรกของปี 2565 มีการส่งมอบรวม 15.1 ล้านเคเวทตันลดลงร้อยละ 27 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าในแง่เคเวทตัน จากปริมาณ 20.8 ล้านเคเวทตันในครั้งแรกของปี 2564 การปลดระวางเรือในปี 2565 คาดว่าจะทรงตัวที่ 4.9 ล้านเคเวทตัน เมื่อพิจารณาจากอายุของเรือเมื่อเทียบกับปริมาณ 6.5 ล้านเคเวทตันในครั้งแรกของปี 2564 ในครั้งแรกของปี 2565 มีการปลดระวางเรือทั้งสิ้น 1.98 ล้านเคเวทตันหรือลดลงร้อยละ 66 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 5.8 ล้านเคเวทตันในครั้งแรกของปี 2564 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาระวางมากกว่า 20,000 เคเวทตันคาดว่าจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2565 จากนั้นจะชะลอตัวลงเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในปี 2566 อ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่ อัตราการส่งมอบลำช้า และการปลดระวางเรือที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายยังคงเป็นเพียงร้อยละ 7.0 ในแง่เคเวทตัน (ข้อมูลจาก Banchero Costa วันที่ 13 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่ออัตราเงินเฟ้อ

Cathie Wood กล่าวว่าสินค้าคงคลังจำนวนมากที่บริษัทสหรัฐถือครองอยู่ในขณะนี้ บ่งชี้ว่าเงินเฟ้อจะลดลง “ฉันไม่เคยเห็นสินค้าคงคลังที่เพิ่มขึ้นเช่นนี้ในอาชีพการงานของฉัน” หัวหน้า Ark Investment Management กล่าวว่า “ปัญหาสินค้าคงคลังนี้เน้นถึงเหตุผลตามวัฏจักรที่เราเคยพูดว่าเราคิดว่าอัตราเงินเฟ้อจะคลี่คลาย” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 มิถุนายน 2565)

ธนาคารกลางสหรัฐปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 0.75 จุด ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นครั้งใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่ปี 2537 และประธานเจอโรม พาวเวลล์ส่งสัญญาณการเคลื่อนไหวครั้งใหญ่อีกครั้งในเดือนหน้า ซึ่งจะทำให้การต่อสู้รุนแรงขึ้นเพื่อควบคุมอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 มิถุนายน 2565)

ตลาดตราสารหนี้กำลังกำหนดราคาด้วยอัตราเงินเฟ้อที่ชะลอตัวลงอย่างมากในปีหน้า เนื่องจากการเข้มงวดของธนาคารกลางสหรัฐเพื่อตอบโต้การพุ่งสูงขึ้นของราคาในช่วงที่เกิดความกังวลเรื่องภาวะถดถอย การชะลอตัวซึ่งนักเศรษฐศาสตร์เรียกอีกอย่างว่าภาวะเงินเฟ้อนั้น มีลักษณะเฉพาะจากการที่ราคาโดยรวมสูงขึ้นอย่างช้า ๆ และน่าจะเป็นการผ่อนปรนที่น่ายินดีสำหรับตลาดการเงินที่ได้รับผลกระทบจากเงินเฟ้อ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 กรกฎาคม 2565)

ดัชนีราคาผู้บริโภคของสหรัฐ เพิ่มขึ้นที่อัตราร้อยละ 9.1 ต่อปีในเดือนมิถุนายน นับเป็นการเพิ่มขึ้นต่อปีแบบก้าวกระโดดครั้งใหญ่ที่สุดในรอบกว่าสี่ทศวรรษ บางคนคิดว่าธนาคารกลางสหรัฐอาจปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ในเดือนนี้ อย่างไรก็ตาม มีเหตุผลที่เชื่อได้ว่าคลื่นอัตราเงินเฟ้อกำลังเข้าใกล้จุดสูงสุด (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 14 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

รัฐราชสถานทางตะวันตกเฉียงเหนือของอินเดียกำหนดให้มีการตัดไฟสำหรับโรงงานต่าง ๆ เป็นเวลาสี่ชั่วโมง ส่งผลให้รัฐดังกล่าวเป็นอย่างน้อยรัฐที่ 3 ที่ถูกขัดขวางกิจกรรมทางอุตสาหกรรมเพื่อจัดการกับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่พุ่งสูงขึ้นท่ามกลางคลื่นความร้อนที่รุนแรง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 เมษายน 2565)

มีโอกาสร้อยละ 48 ที่โลกจะร้อนขึ้น 1.5 องศาเซลเซียสก่อนช่วงอุตสาหกรรมในอีกห้าปีข้างหน้า อัตราการเพิ่มขึ้นเหล่านี้เพิ่มขึ้นอย่างมากโดยมีอัตราเกือบเป็นศูนย์เมื่อเจ็ดปีที่แล้ว ดังนั้น เตรียมตัวให้พร้อมสำหรับผลกระทบที่รุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ (ข้อมูลจาก Financial Times วันที่ 10 พฤษภาคม 2565)

มหาสมุทรของโลกในปี 2564 มีระดับที่อุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นสูงสุดและเป็นกรดสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ในขณะที่แผ่นน้ำแข็งที่ละลายได้ช่วยดันระดับน้ำทะเลให้สูงขึ้นเป็นสถิติใหม่ องค์การอุตุนิยมวิทยาโลกกล่าว โดยสามารถมองเห็นความสุดโต่งที่เกิดขึ้นกับมหาสมุทรได้ชัดเจนที่สุดเมื่อ WMO ให้รายละเอียดเกี่ยวกับความวุ่นวายที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในรายงาน “State of the Global Climate” ประจำปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 18 พฤษภาคม 2565)

นักวิทยาศาสตร์รายงานว่าคลื่นความร้อนที่คุกคามชีวิตในเอเชียใต้ในเดือนมีนาคมและเดือนเมษายนมีโอกาสเกิดขึ้นมากถึง 30 เท่า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เมื่อเดือนเมษายน อุณหภูมิพุ่งแตะเกือบ 50 องศาเซลเซียส ในบางพื้นที่ทางภาคเหนือของอินเดียและปากีสถาน มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 90 ราย โดยมีสาเหตุเกี่ยวข้องกับความร้อน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 พฤษภาคม 2565)

นักพยากรณ์คาดการณ์ว่าจะมีพายุเฮอริเคนในแอตแลนติก 6-10 ลูกในปี นี้ จากพายุเฮอริเคนทั้งหมดอาจก่อให้เกิดพายุอีกจำนวน 14 ถึง 21 ลูก เป็นอีกการคาดการณ์ที่น่ากังวลสำหรับผู้อาศัยอยู่แถบชายฝั่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 พฤษภาคม 2565)

รัฐบาลบราซิล ระบุว่า มีผู้สูญหายหรือได้รับการยืนยันว่าเสียชีวิตแล้วกว่า 100 ราย เนื่องจากโคลนถล่มและน้ำท่วมใหญ่ที่เกิดจากฝนตกหนักในหลายพื้นที่ในเมืองทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 พฤษภาคม 2565)

มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 3 ราย และอีกอย่างน้อย 5 ราย ได้รับรายงานว่าสูญหายหลังจากพายุออกธา ซึ่งมีระดับความรุนแรงทำลายสถิติได้เข้าถล่มทางตอนใต้ของเม็กซิโก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 มิถุนายน 2565)

ยุโรปกำลังต่อสู้กับคลื่นความร้อนที่ทำให้อุณหภูมิในสเปนพุ่งสูงถึง 40 องศาเซลเซียส (100 องศาฟาเรนไฮต์) น้ำท่วมใหญ่ในอุทยานแห่งชาติเอลโลว์สโตน ได้ทำลายถนน สะพาน และบ้านเรือน และในรัฐแอริโซนา นิวเม็กซิโก และรัฐทางตะวันตกอื่น ๆ ของสหรัฐที่ประสบภัยแล้งอย่างหนัก ไฟป่าได้กำลังปะทุขึ้น ในขณะที่เจ้าหน้าที่พยายามคืนรนเพื่อกักกันไฟเหล่านี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 มิถุนายน 2565)

ข้อมูลใหม่เผยให้เห็นอัตราความร้อนของโลกในแถบอาร์กติกที่เพิ่มขึ้นอย่างไม่ธรรมดา ซึ่งเพิ่มขึ้นเร็วกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกถึงเจ็ดเท่า นักวิจัยกล่าวว่าความร้อนในภูมิภาคนี้เป็น “การเตือนล่วงหน้า” เกี่ยวกับสิ่งที่อาจเกิดขึ้นทั่วทั้งอาร์กติก (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 15 มิถุนายน 2565)

หน่วยงานต่าง ๆ ของบังกลาเทศในพื้นที่ซึ่งประสบอุทกภัยและทางตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย ต่างเร่งช่วยเหลือประชาชนกว่า 9 ล้านคนที่ถูกทิ้งไว้หลังฝนตกหนักที่สุดในรอบหลายปี คร่าชีวิตผู้คนไปอย่างน้อย 54 คนทั่วทั้ง 2 ประเทศในเอเชียใต้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 20 มิถุนายน 2565)

เมื่อคลื่นทะเลพัดถล่มบ้านของ Mureni Sanni Alakija ในปี 2554 เขาได้กู้เงินเพื่อสร้างบ้านที่อยู่ไกลออกไป แต่นั่นก็ไม่ปลอดภัยเช่นกัน เนื่องจากทะเลคลื่นคลานเข้ามาจนถึงโอคุน อัลฟา ซึ่งเป็นย่านที่อยู่อาศัยในกรุงลากอสเมืองหลวงทางการค้าของไนจีเรีย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 มิถุนายน 2565)

ญี่ปุ่นร้อนอบอ้าวภายใต้อุณหภูมิที่แผดเผาเป็นวันที่สี่ติดต่อกัน เนื่องจากความร้อนในเมืองหลวงทำลายสถิติเกือบ 150 ปีในเดือน มิถุนายน และทางการเตือนว่าแหล่งจ่ายไฟยังคงมีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้ประชาชนลดการใช้พลังงานลง นักวิทยาศาสตร์กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้เกิดความร้อนจัดและน้ำท่วมในปีนี้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 มิถุนายน 2565)

ลูกเรือเฮลิคอปเตอร์และโดรนค้นหาผู้สูญหายราว 15 คนในเทือกเขาแอลป์ของอิตาลี หลังจากส่วนหนึ่งของธารน้ำแข็งบนภูเขาถล่ม คร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อย 6 คน และบาดเจ็บ 8 คน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 กรกฎาคม 2565)

ฝนตกหนักต่อเนื่องกระหน่ำชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของออสเตรเลีย วิกฤตน้ำท่วมในซิดนีย์ทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากผู้อยู่อาศัยหลายพันคนได้รับคำสั่งให้ออกจากบ้านของตนเองเนื่องจากน้ำในแม่น้ำเพิ่มสูงขึ้นสูงเกินระดับอันตราย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

คาดการณ์ว่าคลื่นความร้อนจะพัดผ่านภาคเหนือของจีนในอีกสองสัปดาห์ข้างหน้า โดยคาดว่าจะมีผู้คนมากกว่า 250 ล้านคนที่ต้องต่อสู้กับอุณหภูมิเกิน 40 องศาเซลเซียส (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

อิตาลีประกาศภาวะฉุกเฉินสำหรับพื้นที่โดยรอบแม่น้ำโป ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีการผลิตคิดเป็น 1 ใน 3 ของผลผลิตทางการเกษตรของประเทศ และขณะนี้ได้ประสบภัยแล้งรุนแรงที่สุดในรอบ 70 ปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

ทะเลสาบเกลือที่ใหญ่ที่สุดของรัฐยูทาห์กำลังหายไปในขณะที่ “ภัยแล้งครั้งรุนแรงที่สุด” ที่เกิดจากวิกฤตสภาพภูมิอากาศยังคงปกคลุมภาคตะวันตกเฉียงใต้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 กรกฎาคม 2565)

ผู้ดำเนินการโครงข่ายไฟฟ้าของเท็กซัสเรียกร้องเป็นครั้งที่สองในปีนี้อุปสงค์ในรัฐเพื่อให้อนุรักษ์พลังงาน โดยเตือนว่าอาจเกิดไฟฟ้าดับได้ท่ามกลางการคาดการณ์ว่าอุณหภูมิจะสูงเป็นประวัติการณ์ ในขณะที่เดียวกัน ไฟป่าที่คุกคามต้นเซควอยายักษ์ที่เก่าแก่ที่สุดในโลกบางแห่งในอุทยานแห่งชาติโยเซมิตีของแคลิฟอร์เนียขยายตัวห้าเท่าในช่วงสุดสัปดาห์ที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 กรกฎาคม 2565)

บริษัท Glencore กำลังขยายเหมืองถ่านหินซึ่งนักวิทยาศาสตร์ได้ประเมินการรั่วไหลของก๊าซมีเทนที่มีปริมาณมากจนสามารถทำลายดาวเคราะห์ได้ในแต่ละปี ซึ่งมีผลกระทบต่อภาวะโลกร้อนเช่นเดียวกับกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประจำปีจากรถยนต์หลายล้านคัน กิจกรรมใหม่ที่เหมือง Hail Creek ในออสเตรเลียเกี่ยวข้องกับการขุดถ่านหินจากชั้นเปลือกโลกที่อุดมด้วยก๊าซผ่านการขุดบนพื้นผิว ซึ่งเป็นแนวทางที่บริษัทกล่าวว่าไม่มีวิธีที่มั่นคงและแน่นอนในการหยุดก๊าซมีเทนที่รั่วไหลจากการรั่วไหลระหว่างการดำเนินการของเหมือง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 กรกฎาคม 2565)

ผู้คนอีกหลายร้อยคนต้องอพยพออกจากบ้านเนื่องจากไฟป่าลุกลามในฝรั่งเศส สเปน และโปรตุเกส และเจ้าหน้าที่ในยุโรปได้ออกคำเตือนด้านสุขภาพสำหรับคลื่นความร้อนในอีกไม่กี่วันข้างหน้า นักพยากรณ์อากาศของสหราชอาณาจักรออกคำเตือนถึง “ความร้อนจัด” ในระดับสีแดงเป็นครั้งแรกสำหรับบางส่วนของอังกฤษในวันจันทร์และวันอังคารที่อุณหภูมิคาดว่าจะสูงถึงระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ทำให้เกิดระดับการแจ้งเตือน “ภาวะฉุกเฉินแห่งชาติ” (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 กรกฎาคม 2565)

ในขณะที่ยุโรปเข้าสู่สิ่งที่คาดว่าจะคลื่นความร้อนทำลายล้าง Financial Times ก็มีบทสัมภาษณ์ที่ควรต้องอ่านซึ่งเป็นบทสัมภาษณ์ของ Corinne Le Quéré นักวิทยาศาสตร์ด้านสภาพอากาศชั้นนำ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการตอบสนองสภาพภูมิอากาศของทั้งสหราชอาณาจักรและฝรั่งเศส เธอคิดว่าเรามีเทคโนโลยีที่ช่วยตัวเองได้ นั่นคือรถยนต์ไฟฟ้า บั้มความร้อน แต่เรายังไม่เปิดตัวเร็วพอ แล้วเราจะปรับตัวให้เข้ากับโลกที่ร้อนกว่านี้ได้ไหม? คำตอบคือ “ไม่ เพราะความร้อนยังคงเพิ่มขึ้นต่อไป คุณไม่สามารถทำเพียงแค่ปรับตัวได้ เพราะระดับความร้อนของโลกยังเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง” (ข้อมูลจาก FT วันที่ 18 กรกฎาคม 2565)

สหราชอาณาจักรกำลังเข้าสู่วันที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ โดยคาดว่าจะมีอุณหภูมิสูงถึง 40 องศาเซลเซียสเป็นครั้งแรก ส่งผลให้บริษัทรถไฟต้องยกเลิกการให้บริการ โรงเรียนต้องปิดก่อนกำหนด และรัฐมนตรีเรียกร้องให้ประชาชนอยู่บ้าน พื้นที่ในยุโรปส่วนใหญ่กำลังถูกเผาด้วยคลื่นความร้อน โดยไฟป่าได้ไหม้กระหน่ำไปทั่วชนบทที่แห้งแล้งในโปรตุเกส สเปน และฝรั่งเศส (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 18 กรกฎาคม 2565)

สภาพอากาศสุดขั้วส่วนหนึ่งจากภาวะโลกร้อนกำลังสร้างความเสียหายไปทั่วยุโรป คลื่นความร้อนกำลังสร้างความยากลำบากในการต่อสู้กับไฟป่าและกดดันโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของทวีป โรงไฟฟ้าทำงานในระดับต่ำเพื่อรักษาอุณหภูมิในขณะที่ท่อส่งก๊าซธรรมชาติกำลังจำกัดการส่ง เช่นเดียวกับความต้องการพลังงานในการทำให้ครัวเรือนและสำนักงานเย็นลง ลอนดอนบันทึกวันที่ร้อนที่สุดเป็นสถิติที่ 40 องศาเซลเซียส (104 องศาฟาเรนไฮต์ ซึ่งเป็นคลื่นความร้อนที่ได้สร้างความเสียหายให้กับรันเวย์ของสนามบินและรางรถไฟ) ภัยแล้งและอุณหภูมิสูงแผดเผาพืชผลทั่วทั้งอิตาลีและฝรั่งเศส ในสหรัฐอเมริกา โครงการจ่ายไฟฟ้าที่ประปรายของเท็กซัสกำลังประสบปัญหาอีกครั้งจากความร้อนที่ปกคลุมรัฐ และอุณหภูมิของนิวออร์ลีนส์ก็ถูกกำหนดไว้ว่าจะสูงกว่า 90 องศาฟาเรนไฮต์เช่นกัน และสภาพอากาศเลวร้ายทั้งหมดมาพร้อมกับคำเตือนจากสหประชาชาติที่ว่า สภาพอากาศกำลังจะเลวร้ายลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน

อีกหนึ่งเหตุการณ์ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้อย่างแท้จริงในขณะนี้คือผลกระทบต่อด้านเงินเฟ้ออันเนื่องมาจากสงครามในยูเครน การเพิ่มขึ้นของข้าวสาลีอันเนื่องมาจากการตัดสินใจของอินเดียในการจำกัดการส่งออกหมายความว่าค่าดัชนีพืชได้ทำรายได้แซงหน้ารายได้ของน้ำมันดิบแล้ว ในปีนี้มีเพียงก๊าซธรรมชาติและเชื้อเพลิงถ่านหินสามชนิดเท่านั้นที่ทำรายได้เพิ่มขึ้นมากกว่าข้าวสาลีในกลุ่มสมาชิกของ Bloomberg Commodity Index (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 พฤษภาคม 2565)

ผู้ว่าการธนาคารแห่งอังกฤษ แอนดรูว์ ไบลีย์ เตือนผู้ร่างกฎหมายเมื่อวานนี้ว่า การไม่สามารถส่งออกข้าวสาลีและน้ำมันปรุงอาหารจากยูเครนอาจนำไปสู่ “หายนะ” ของการขาดแคลนอาหารในประเทศกำลังพัฒนา เขามีความเห็นว่าการกลางของสหราชอาณาจักรสามารถป้องกันเงินเฟ้อด้วยอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น “ผมไม่คิดว่าเราจะสามารถคาดการณ์สงครามในยูเครนได้ อีกปัจจัยที่เรากำลังเผชิญอยู่ตอนนี้คือการแพร่ระบาดของโคโรนาไวรัสสายพันธุ์ใหม่ซึ่งส่งผลกระทบต่อจีน เราได้เห็นการหยุดชะงักของอุปทานหลายต่อหลายชนิดซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน” (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 17 พฤษภาคม 2565)

ราคาข้าวสาลี ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ตั้งแต่ต้นปีพุ่งสูงขึ้นอีกร้อยละ 6 ในวันที่ 16 พฤษภาคม หลังจากที่อินเดียกล่าวว่าจะระงับการส่งออกเนื่องจากคลื่นความร้อน รัสเซียและยูเครนเป็นผู้ผลิตข้าวสาลีรวมกันร้อยละ 28 ของอุปทานที่ซื้อขายทั่วโลก ข้าวบาร์เลย์ร้อยละ 29 ข้าวโพดร้อยละ 15 และน้ำมันดอกทานตะวันร้อยละ 75 โดยปกติแล้วการส่งออกอาหารของยูเครนจะเลี้ยงผู้คน 400 ล้านคนทั่วโลก อาหารหลักที่มีราคาสูงได้เพิ่มจำนวนผู้ที่ไม่สามารถแน่ใจว่าจะได้รับอาหารอย่างเพียงพอจาก 440 ล้านคนเป็น 1.6 พันล้านคน โดยผู้คนเกือบ 250 ล้านคนตกอยู่ในภาวะอดอยาก (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 19 พฤษภาคม 2565)

อินเดียกำลังเตรียมที่จะจำกัดการส่งออกน้ำตาล ซึ่งเป็นการกระทำที่กีดกันทางการค้า หลังจากการห้ามส่งออกข้าวสาลีเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 พฤษภาคม 2565)

เศรษฐกิจโลกจะต้องจ่าย “ราคามหาศาล” สำหรับสงครามในยูเครนผ่านการเติบโตที่อ่อนแอ อัตราเงินเฟ้อที่แข็งแกร่งขึ้น และความเสียหายที่อาจยาวนานต่อห่วงโซ่อุปทาน ตามข้อมูลจาก OECD Club ของประเทศร่ำรวย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 มิถุนายน 2565)

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสหรัฐได้สนับสนุนบริษัทเกษตรกรรมและบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างเงียบ ๆ ในการซื้อและขนส่งปุ๋ยของรัสเซียมากขึ้น เพื่อต่อสู้กับต้นทุนอาหารที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 มิถุนายน 2565)

มาร์ค ซานดี หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของมูดีส์ คาดการณ์ว่ารัสเซียจะบุกยูเครน และมาตรการคว่ำบาตรที่ตามมา เป็นตัวการหลักของอัตราเงินเฟ้อของสหรัฐในปัจจุบัน ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 8.6 (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 14 มิถุนายน 2565)

หัวหน้าแผนกช่วยเหลือด้านอาหารของสหประชาชาติเตือนว่าหลายสิบประเทศเสี่ยงต่อการประท้วง การจลาจล และความรุนแรงทางการเมืองในปี นี้ เนื่องจากราคาอาหารพุ่งสูงขึ้นทั่วโลก ณ เมืองหลวงของเอธิโอเปีย กรุงแอดดิส อาบาบา เมื่อวันพฤหัสบดี เดวิด บีสลิย์ ผู้อำนวยการโครงการอาหารโลกของสหประชาชาติ (WFP) กล่าวว่าโลกกำลังเผชิญกับปัญหาการขาดแคลน “ที่น่ากลัว” ซึ่ง

อาจทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่พึ่งพาการส่งออกข้าวสาลีจากยูเครนและรัสเซียไม่มั่นคง (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 17 มิถุนายน 2565)

เนื่องจากภัยแล้งในเคนยา โซมาเลีย และเอธิโอเปีย ทำให้ผู้คน 16.7 ล้านคนในแอฟริกาตะวันออกต้องพึ่งพาความช่วยเหลือด้านอาหารแล้ว โดยจำนวนดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 20 ล้านคนภายในเดือนกันยายนเพียงเดือนเดียว โครงการอาหารโลกอ้างว่าผลกระทบจากยูเครนนับหมายถึงผู้คนอีก 44 ล้านคนทั่วโลกจะถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ผู้ที่ไม่มี ความมั่นคงด้านอาหารหรือมีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนอาหารสูง” (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 24 มิถุนายน 2565)

เลขานุการสหประชาชาติได้เตือนว่ามนุษยชาติกำลังเผชิญกับ “เคราะห์ซ้ำกรรมซัด” ของวิกฤตที่ขยายความไม่เท่าเทียมกันระหว่างทางเหนือและทางใต้ ความแตกแยกไม่เพียงแต่ “ไม่เป็นที่ยอมรับทางศีลธรรม” เท่านั้น แต่ยังเป็นอันตราย คุกคามสันติภาพและความมั่นคงในโลกที่ขัดแย้งกันอีกด้วย วิกฤตการณ์ด้านอาหาร พลังงาน และการเงินทั่วโลกที่เกิดจากสงครามในยูเครน ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่และวิกฤตสภาพภูมิอากาศ เป็นการสร้างความเหลื่อมล้ำให้เพิ่มขึ้นระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา António Guterres กล่าว (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 2 กรกฎาคม 2565)

ค่าเงินเยนที่ร่วงลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 24 ปี สงครามในยูเครน และคลื่นความร้อนในโตเกียว กำลังผลักดันเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลกไปสู่วิกฤตด้านพลังงาน ญี่ปุ่นนำเข้าพลังงานประมาณร้อยละ 90 ซึ่งกำหนดราคาเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยต้นทุนพุ่งขึ้นร้อยละ 40 จากราคาน้ำมัน ก๊าซ และถ่านหินทั่วโลกที่พุ่งสูงขึ้น ในแง่เงินเยนนับเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 70 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 กรกฎาคม 2565)

หากรัสเซียยกเลิกการส่งก๊าซไปยังเยอรมนีโดยสิ้นเชิง ตามที่คาดไว้อย่างกว้างขวาง เมืองต่าง ๆ เช่น ฮัมบูร์ก อาจต้องเริ่มปันส่วนน้ำร้อนและลดระดับอุณหภูมิสูงสุดบนโครงข่ายทำความร้อน (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 5 กรกฎาคม 2565)

วิกฤตค่าครองชีพทั่วโลกกำลังผลักดันให้ประชาชนอีก 71 ล้านคนในประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกเข้าสู่ภาวะยากจนขั้นรุนแรง รายงานฉบับใหม่โดยโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติเตือน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์

ในขณะที่ความคืบหน้ากำลังดำเนินไปอย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสีเขียวที่ “ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์” ถูกกำหนดให้ขับเคลื่อนคลื่นแห่งการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอีกระลอกหนึ่ง (รวมถึงการต่ออายุกองเรือ) เจ้าของเรือบางรายได้เลือกใช้ “เชื้อเพลิงทางเลือก” แล้ว (ด้วยคำสั่งต่อเรือมากกว่า 20 ลำในปี 2565 สำหรับเรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิง LNG อีกทั้งมีความ “พร้อม” สำหรับการเผาไหม้เชื้อเพลิง ก๊าซแอมโมเนีย / เมทานอล สำหรับการแปลงในภายหลัง) การออกแบบเรือที่สามารถเผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอล แอมโมเนีย และไฮโดรเจนจำนวนมากยังได้รับการอนุมัติจากสมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ ในปีนี้ โดยที่ผู้ต่อเรือโดยทั่วไปมีเป้าหมายที่จะทำการตลาดกับเรือที่สามารถเผาไหม้เชื้อเพลิงทางเลือกที่หลากหลายให้กับเจ้าของเรือในขณะที่เทคโนโลยีเรือยนต์ดำเนินไป ในขณะที่ปัจจัยด้านการปฏิบัติงานและการปรับสภาพเรือใหม่นั้นมีความสำคัญเช่นกัน การสั่งต่อเรือใหม่ยังคงเป็นหัวใจบริษัท พีรีเยส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

สำคัญของ “การเปลี่ยนเชื้อเพลิง” และการวิจัยของ Clarksons ยังคงติดตามการพัฒนาเชื้อเพลิงทางเลือกและเทคโนโลยีบนเรือใหม่เหล่านั้น (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 6 พฤษภาคม 2565)

หากการขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของการค้าโลก ชีพจรของการขนส่งก็จะช้าลง เมื่อต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงที่ควรใช้ในระยะเวลาเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก บริษัทเดินเรือหลายแห่งยังคงยึดติดกับกองเรือที่มีอายุมาก แต่เรือที่มีอายุมากกว่าอาจต้องเริ่มเดินเรือช้าลงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎสิ่งแวดล้อมใหม่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 กรกฎาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19”

องค์กรอนามัยโลกกล่าวว่า ผู้คนมากกว่า 15 ล้านคน ซึ่งเท่ากับประชากรของเม็กซิโก หรืออิโอเดจานโร หรือทั้งประเทศซิมบับเว เสียชีวิตเนื่องจากการแพร่ระบาดของโคโรนาไวรัสที่เริ่มขึ้นเมื่อสองปีที่แล้วในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนับเป็นหนึ่งในทุก ๆ 500 คนบนโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 พฤษภาคม 2565)

ขณะที่ส่วนใหญ่ของโลกทำราวกับว่าการระบาดของโคโรนาไวรัสสิ้นสุดลงแล้ว เด็กอย่างน้อยครึ่งล้านคนในสหรัฐอเมริกากำลังดิ้นรนกับโรคลึกลับที่เรียกว่าอาการโคโรนาระยะยาว และการแพร่ระบาดยังห่างไกลจากการสิ้นสุด ข้อมูลจากศูนย์ควบคุมและป้องกันโรคของสหรัฐ แสดงให้เห็นว่าสหรัฐฯ กำลังเข้าสู่การแพร่ระบาดระลอกที่ 7 ซึ่งปัจจุบันมีผู้ป่วยรายใหม่เฉลี่ย 67,000 ราย เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล 2,200 ราย และเสียชีวิต 340 รายในแต่ละวัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 พฤษภาคม 2565)

อาการโคโรนาระยะยาวอาจส่งผลกระทบต่อผู้คนกว่าพันล้านคนภายในไม่กี่ปี ข้อมูลโดยนักวิจัยจาก Arijit Chakravarty (ซึ่งสนับสนุนคำเตือนอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการติดเชื้อในสหรัฐ 100 ล้านคนในฤดูใบไม้ร่วงและฤดูหนาวที่จะถึงนี้) (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 9 พฤษภาคม 2565)

สัปดาห์นี้ เกาหลีเหนือสั่งปิดเมืองต่าง ๆ หลังจากยอมรับการติดเชื้อครั้งแรกนับตั้งแต่เกิดโรคระบาด แม้แต่ประเทศที่คุ้นเคยกับข่าวร้ายการแพร่ระบาดยังเป็นหายนะ ชาวเกาหลีเหนือจะได้รับผลกระทบจากอัตราการฉีดวัคซีนต่ำและระบบสาธารณสุขที่จำกัดเพียงขั้นพื้นฐาน (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 11 พฤษภาคม 2565)

องค์กรอนามัยโลกระบุว่า ยุโรปได้รับการยืนยันว่ามีผู้เสียชีวิตจากโควิด-19 มากกว่า 2 ล้านคน และแม้ว่าสหรัฐฯจะยืนยันว่ามีผู้เสียชีวิตจากโควิด-19 อยู่ที่ 1 ล้านคน หากแต่ความสูญเสียที่แท้จริงมีแนวโน้มสูงกว่านั้นมาก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 พฤษภาคม 2565)

การวิจัยใหม่ (แต่ในระยะเริ่มต้น) แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ได้รับวัคซีนอาจได้รับการตอบสนองทางภูมิคุ้มกันจากการติดเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนได้ดีกว่าการได้รับวัคซีนเข็มกระตุ้น นั่นไม่ได้หมายความว่าควรรีบออกไปข้างนอกเพื่อติดเชื้อโควิดสายพันธุ์โอไมครอนโดยเจตนาอย่างแน่นอน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 พฤษภาคม 2565)

สหรัฐฯ เรียกร้องว่าจีนไม่ควรได้รับประโยชน์จากการสละสิทธิ์ในการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาของ WTO สำหรับวัคซีนโควิด-19 ผลที่ตามมาอาจเป็นการสูญเปล่าของการสละสิทธิ์ที่ถูกโต้แย้ง และด้วยเหตุนี้ WTO จึงอ้างว่ามีความเกี่ยวข้อง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 พฤษภาคม 2565)

โรคฝีดาษลิงดูเหมือนจะแพร่กระจายอย่างรวดเร็วไปทั่วโลก โศกคดีที่ประเทศต่าง ๆ เตรียมพร้อมรับมือได้ดีกว่าการรับมือโควิด-19 วัคซีนใช้สารพิษซึ่งหลายประเทศมีอยู่ในคลัง สามารถใช้ป้องกันโรคดังกล่าวได้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 21 พฤษภาคม 2565)

การศึกษาระบุว่า หนึ่งในห้าของผู้ติดเชื้อโคโรนาไวรัสจะทนทุกข์ทรมานจากภาวะอ่อนแอต่าง ๆ ที่อาจร้ายแรงซึ่งเกี่ยวข้องกับอาการโควิดระยะยาว การศึกษาอีกฉบับระบุว่าการฉีดวัคซีนป้องกันผลกระทบระยะยาวดังกล่าวได้เพียงเล็กน้อย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 พฤษภาคม 2565)

ระยะเวลาสองปีครึ่งและมีผู้ติดเชื้อกว่าหลายพันล้านรายในการระบาดใหญ่นี้ การมาเยือนของโควิด-19 ได้กลายเป็นการอยู่ถาวรอย่างชัดเจน ผู้เชี่ยวชาญรู้ตั้งแต่เนิ่น ๆ ว่าสำหรับเกือบทุกคน การติดเชื้อโคโรนาไวรัสจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อถึงจุดนี้ ความจริงแล้วชาวอเมริกันส่วนใหญ่เคยติดเชื้อแล้ว แต่ตอนนี้ ในขณะที่การแพร่ระบาดระลอกแล้วระลอกเล่ายังคงเกิดขึ้นบนโลก ความเป็นจริงที่น่ากลัวกำลังแสดงออกมา คุณไม่เพียงแค่มีแนวโน้มที่จะติดเชื้อโคโรนาไวรัส หากแต่คุณมีแนวโน้มที่จะได้รับมันซ้ำแล้วซ้ำอีก (ข้อมูลจาก The Atlantic วันที่ 27 พฤษภาคม 2565)

องค์การอนามัยโลกกล่าวว่าโรคฝีดาษลิงถือเป็น “ความเสี่ยงปานกลาง” ต่อสาธารณสุขโดยรวมในระดับโลก หลังจากมีรายงานผู้ป่วยในประเทศที่มักไม่พบโรคนี้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 พฤษภาคม 2565)

คาดว่าเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีในสหรัฐฯ จะสามารถรับวัคซีนโควิด-19 ได้ในสัปดาห์ของวันที่ 21 มิถุนายน นายโจไบเดนกล่าวว่า หากหน่วยงานที่กำกับดูแลอนุญาตให้ฉีดวัคซีนในท้ายที่สุด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 มิถุนายน 2565)

หน่วยงานกำกับดูแลของสหรัฐฯ อนุมัติการฉีดวัคซีนโควิดสำหรับเด็กอายุไม่เกิน 6 เดือน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 มิถุนายน 2565)

เชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนมีโอกาสน้อยกว่าที่จะทำให้เกิดอาการโควิดระยะยาวเมื่อเทียบกับเชื้อไวรัสสายพันธุ์ก่อนหน้านี้ ตามการศึกษาแบบ peer-reviewed ครั้งแรกจากสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 มิถุนายน 2565)

ความกังวลเกี่ยวกับโควิด-19 ได้ลดลงในฝั่งตะวันตก แต่ในประเทศจีนยังคงเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขที่สำคัญ ปักกิ่ง เมืองหลวงและเซี่ยงไฮ้ ต่างต้องเผชิญกับการปิดเมืองในท้องถิ่นเป็นระยะ ๆ แต่รุนแรง และแม้ว่าตัวเลขการติดเชื้อโควิดจะดีขึ้นบ้าง แต่กลยุทธ์อย่างเป็นทางการของ “การปิดเมืองเพียงบางพื้นที่” และการตรวจหาการติดเชื้อในวงกว้างดูเหมือนจะเป็นบรรทัดฐานใหม่ ซึ่งบรรทัดฐานใหม่ดังกล่าวนี้มีขึ้นเพื่อแทนที่การปิดเมืองทั้งเมืองซึ่งทำลายเศรษฐกิจ แต่ความอดทนของผู้คนกับการหยุดชะงักอย่างต่อเนื่องและการแทรกแซงของรัฐบาลในชีวิตของพวกเขา กำลังค่อย ๆ ลดลงแล้ว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 มิถุนายน 2565)

ทั่วโลก การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนยังคงพุ่งสูงขึ้นในจีนและสิงคโปร์ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 ต่อสัปดาห์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 มิถุนายน 2565)

วัคซีนโควิด-19 ที่พัฒนาขึ้นในระยะเวลารวดเร็วเป็นประวัติการณ์ ช่วยชีวิตคนได้ประมาณ 20 ล้านคนในปีแรกของการเปิดตัว โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งอยู่ในประเทศที่ร่ำรวยกว่า จากการศึกษาครั้งแรกของวัคซีนชนิดนี้เพื่อระบุจำนวนผลกระทบ แต่ผลการวิจัยชี้ให้เห็นถึงความเสียหายที่เกิดจากการกระจายของวัคซีนทั่วโลกที่ไม่เท่าเทียม ข้อมูลที่ตีพิมพ์ในวารสาร The Lancet Infectious Diseases ระบุว่า ประมาณหนึ่งในห้าของผู้เสียชีวิตจากโควิด-19 ในประเทศยากจนสามารถป้องกันได้หากการกระจายวัคซีนของ WHO เป็นไปตามเป้า ในขณะที่เดียวกัน ข้อมูลใหม่ของสหรัฐฯ แสดงให้เห็นว่าเกือบหนึ่งในห้าของผู้ใหญ่ที่ติดเชื้อโควิด-19 กำลังประสบกับอาการของโควิดระยะยาว ซึ่งยังคงมีอาการอยู่อย่างน้อย 3 เดือน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 มิถุนายน 2565)

อิสราเอลกำลังพิจารณานำมาตรการการสวมหน้ากากอนามัยกลับมาใช้ใหม่ เช่นเดียวกับเยอรมนี ต้องขอบคุณการเพิ่มขึ้นของผู้ติดเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนซึ่งเป็นสายพันธุ์ใหม่ซึ่งหลบเลี่ยงวัคซีนและภูมิคุ้มกันจากการติดเชื้อ ในขณะที่เดียวกัน แอฟริกาใต้ซึ่งได้ถูกการระบาดระลอกใหม่กวาดล้าง กำลังยกเลิกมาตรการการสวมหน้ากากอนามัย (และประเทศไทยก็เช่นกัน) (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 24 มิถุนายน 2565)

บทความที่ตีพิมพ์ในนิตยสาร Lancet ในสัปดาห์นี้ ประมาณการว่าวัคซีนโควิด-19 ช่วยป้องกันการเสียชีวิตได้ประมาณ 20 ล้านคนในปีแรกของการเปิดตัว แต่สามารถทำได้มากกว่านี้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ของนักวิจัยชี้ให้เห็นว่าประมาณหนึ่งในห้าของการเสียชีวิตเนื่องจากโควิด-19 ในประเทศที่มีรายได้ต่ำอาจสามารถป้องกันได้หากการกระจายวัคซีนของ WHO เป็นไปตามเป้า (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 25 มิถุนายน 2565)

นพ. เฟชี ป่วยด้วยโรคโควิด-19 กำเริบหลังได้รับการรักษาด้วยยา Paxlovid ของไฟเซอร์ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มิถุนายน 2565)

ผู้คนนับล้านในเซี่ยงไฮ้เข้าคิวสำหรับการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ครั้งใหญ่เป็นวันที่สาม เนื่องจากทางการในหลายเมืองของจีนพยายามสกัดกั้นการแพร่ระบาดครั้งใหม่ ที่จุดประกายความกังวลเกี่ยวกับการเติบโตของระบบเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 กรกฎาคม 2565)

ในยุโรป การติดเชื้อระลอกใหม่กำลังก่อตัวขึ้นเนื่องจากการระบาดระลอกปัจจุบันในสหรัฐอเมริกายังคงมีการยืนยันถึงจำนวนผู้ป่วยรายใหม่มากกว่า 106,000 รายต่อวัน (แม้ว่าตัวเลขที่แท้จริงจะสูงกว่านั้นมาก) พร้อมกับตัวเลขของผู้เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลที่ยังคงเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 7 กรกฎาคม 2565)

องค์การอนามัยโลกได้เรียกร้องให้รัฐบาลและระบบการสาธารณสุขดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อควบคุมการแพร่เชื้อโควิด-19 เมื่อมีการติดเชื้อระลอกใหม่ไปทั่วยุโรปและสหรัฐอเมริกา เชื้อไวรัสสายพันธุ์ย่อยของเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนกำลังเพิ่มจำนวนผู้ติดเชื้อและนำไปสู่การเสียชีวิตเพิ่มเติม Tedros Adhanom Ghebreyesus กล่าว โดยเขาได้แนะนำให้ฟื้นฟูมาตรการต่าง ๆ เช่น การสวมหน้ากากเพื่อหยุดการแพร่กระจายของเชื้อ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กรกฎาคม 2565)

ข่าวร้ายสำหรับทุกคนที่ละเว้นการสวมหน้ากาก หรืออยู่ในสถานที่แออัดเช่นบาร์หรือร้านอาหารคือ การวิจัยใหม่แสดงให้เห็นว่ายิ่งคุณติดเชื้อมากเท่าไร โอกาสที่คุณจะได้รับผลกระทบในระยะยาวก็จะยิ่งมากขึ้นเท่านั้น รวมถึงหัวใจและสมองของคุณด้วย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 กรกฎาคม 2565)

BCI TC Avg	22,362	-1,847	BPI TC Avg	18,838	1,869	BSI TC Avg	22,880	456	BHSI TC Avg	21,796	547
	HRDI	2,099	-4	HRCPI	1,769	-146	HRSCI	3,354	178		

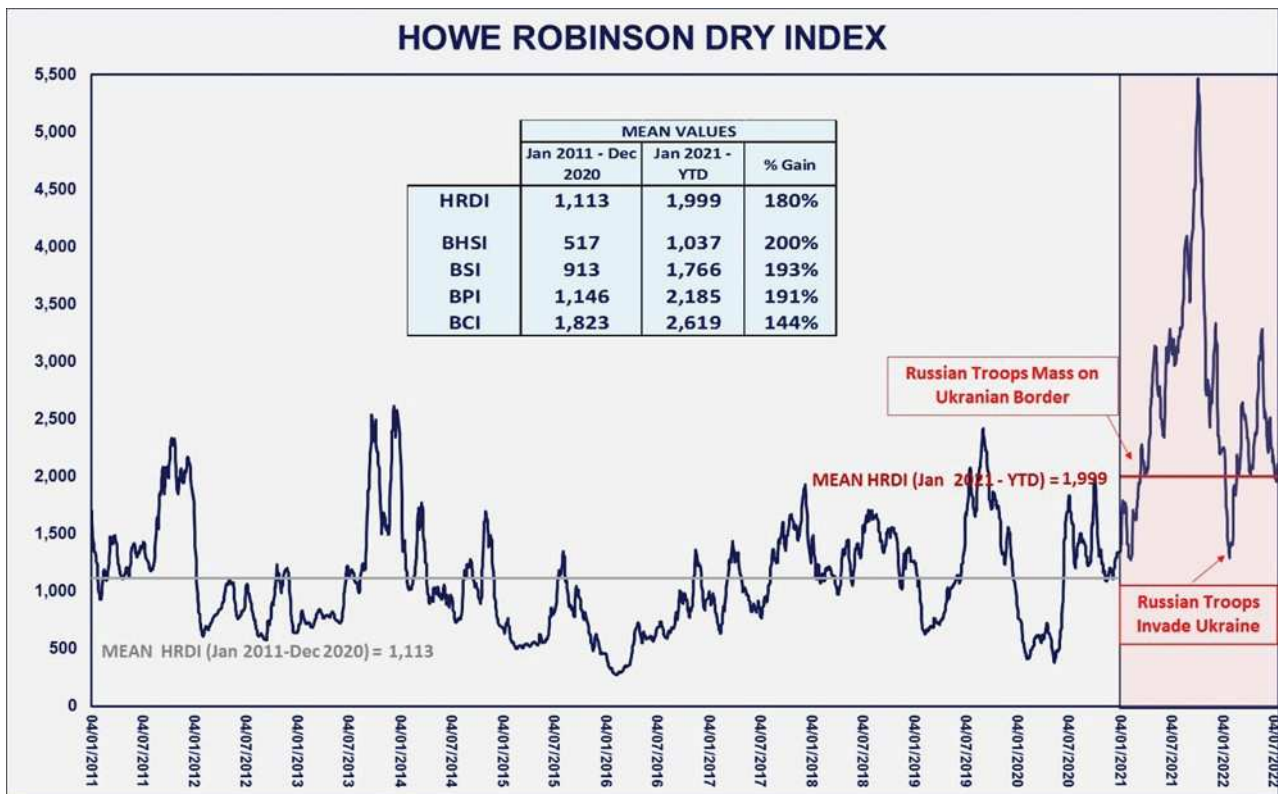
Dark Matter and Dry Freight Markets

Cosmologists believe there must be dark matter out there providing additional gravitational force because visible matter is insufficient by itself to prevent galaxies from flying apart. Similarly, hidden forces would appear to be supporting dry freight market indices in the face of declines in visible cargo tonnage volumes.

Our current estimates suggest that aggregate cargo volumes in the first half of 2022 were down by just over 1% on equivalent 2021 levels while this year net fleet capacity is growing at a projected rate of +2.7%. Meanwhile lead macroeconomic indicators suggest the global outlook is deteriorating apace.. Optimistic assumptions held by central bankers that the inflation surge would be a transitory spike are proving illusory as the impact of food and energy costs on consumer price indices are starting to feed into wage/price spirals in several countries. In contrast both to the 1980s inflation which was driven by OPEC restrictions on the supply of oil and to the 2008/9 recession which was triggered by over-indebted excess demand, this crisis has the distinction of being fuelled by both demand factors (quantitative easing, negative real interest rates and fiscal expansion during COVID) and, even more so, by supply constraints (post COVID labour shortages, continued Chinese lock-downs, sanctions on Russia and the continued issues surrounding Ukraine. This combination greatly restricts corrective policy options: tighten and you risk recession, don't tighten and you risk rising inflation. As a consequence 'stagflation' is becoming the consensus baseline for many corporate and governmental forecasts and even the Fed chair, Jerome Powell, admits a soft landing will be "very challenging".

Yet despite this gloomy economic backdrop, for the last eighteen months dry freight indices in all size segments have continued to exceed mean values for the previous decade by margins of up to 200%. This defiance of economic gravity is generally thought to result from side effects of the COVID pandemic and the Ukraine War. In Q4 2020 the logistical disruption to container trades caused by COVID lock-downs triggered the meteoric rise of container freight rates, after which the HRDI started to move above mean values. Then when Russia started massing troops on the Ukrainian border in April 2021 and again after it invaded in February 2022, it moved beyond previous highs and has remained above previous mean levels ever since (Chart 1).

Chart 1

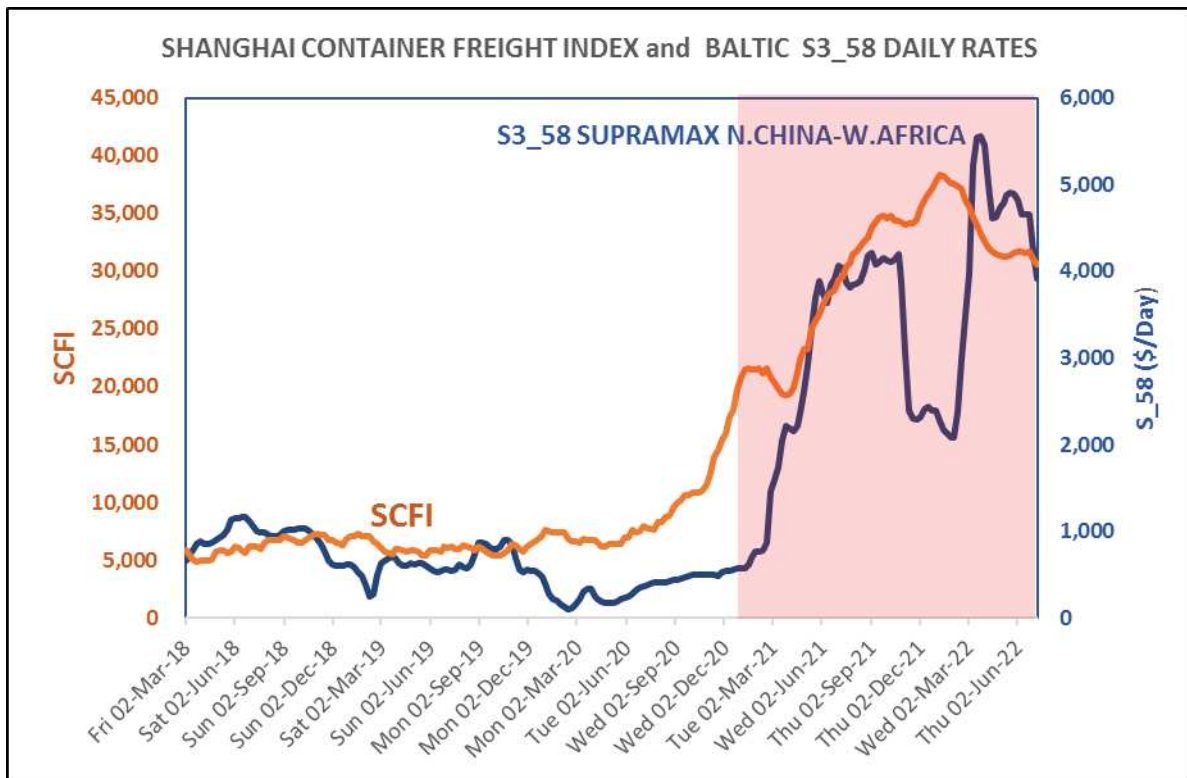


But the precise mechanisms by which these events contributed to the strength of dry markets are harder to assess or measure.

Unitised Cargo in Break-Bulk

The shift from unitised cargo to break-bulk, thanks to the quintupling of container freight rates since 2020, undoubtedly played a role, especially with respect to semi-fabricated products shipped from the Far East to the Atlantic. As Chart 2 shows, there is some correlation between the rising cost of container freight during the last two years and a lagged response in rates for smaller ship sizes on what was previously a quiescent backhaul route. MSI Ltd has attempted to quantify these additions to bulk cargoes using Oceanbolt's AIS-based trade monitoring system and concludes that the volume of unidentified minor bulk cargo jumped from a stable 35-40 Mn tonnes per month over the 2015-2020 period to around 45 Mn in 2021 and to 55 Mn this year. If accurate this would translate into a substantial 330 Mn tonnes of 'dark cargo' during the first half of 2022 on a largely long haul route from the Pacific to the Atlantic.

Chart 2



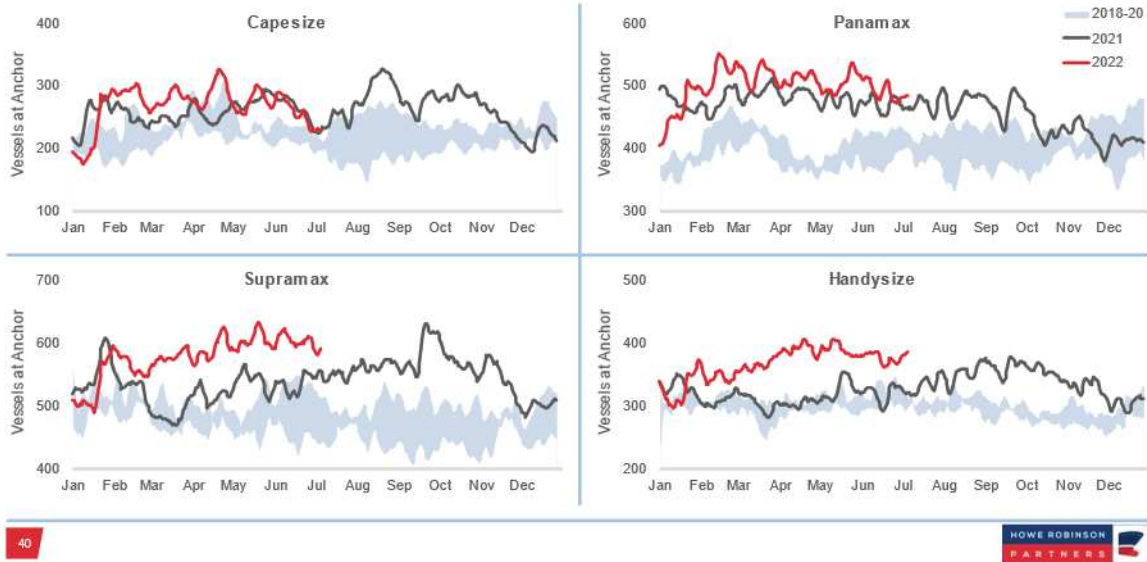
Trade Diversion & Trade Disruption

But the real surge in rates followed Russia's massing of troops on Ukraine's border in April 2021 and then again after the February 2022 invasion. The theory here is that the loss of cargo tonnage from this area was more than offset by the loss of fleet productivity. Subject to some exceptions, bilateral trade normally conforms to a pattern of voyage distance/cost minimisation. So, when conflicts, embargoes or physical blockades disrupt this pattern, cargoes have to be sourced from further afield, which inevitably increase average haul lengths. This has certainly been the true of case of grains as India's entry into the wheat trade, albeit quite briefly and other changes in corn and wheat trading patterns after the effectively closure of all Ukraine's main ports attests.

Nor has additional laden mileage been the only cause of productivity loss. Trade disruption on this scale potentially creates a host of other logistical inefficiencies: ships trapped by the conflict, additional ballasting, part-cargoing and port congestion thanks to the wrong ships in the wrong location, all of which followed hard on the heels of disruption to crew changes, dry docking repairs and ship deliveries caused by COVID lock-downs in China. Unfortunately, little of this productivity loss is measurably quantifiable but our third chart, comparing the number of vessels waiting at anchor in 2021 and 2022 with the previous three years strongly suggests that congestion and disruption continue to be a potent factor underlying the market's strength.

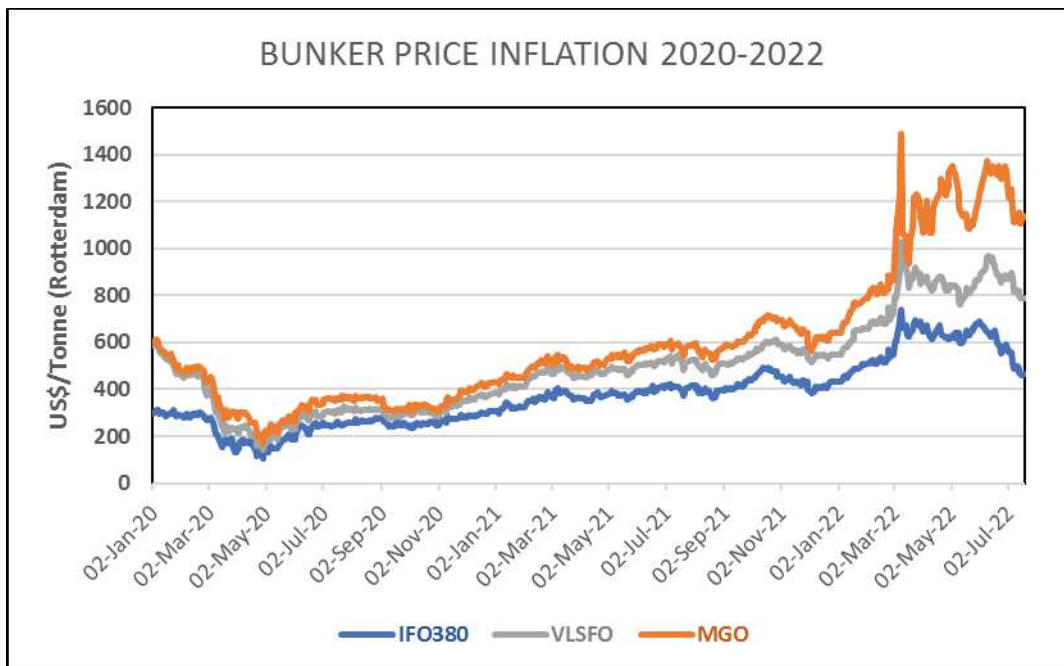
Chart 3

Congestion by Vessel Class



What also lends credence to these hypotheses is that, in marked contrast to normal booms which generally favour large ship sizes more than smaller ones, the reverse has been true since 2021. In terms of freight index performance (see Chart 1) the gains have been in inverse proportion to ship size. The smaller ships also experienced the biggest structural reversal in back-haul/fronthaul rates as well as the greatest increases in congestion. This was because Handys and Supras both stood to gain most from container to break bulk switches and sub-Capes were the dominant class in Black Sea trades.

Chart 4



Voyage Cost Inflation

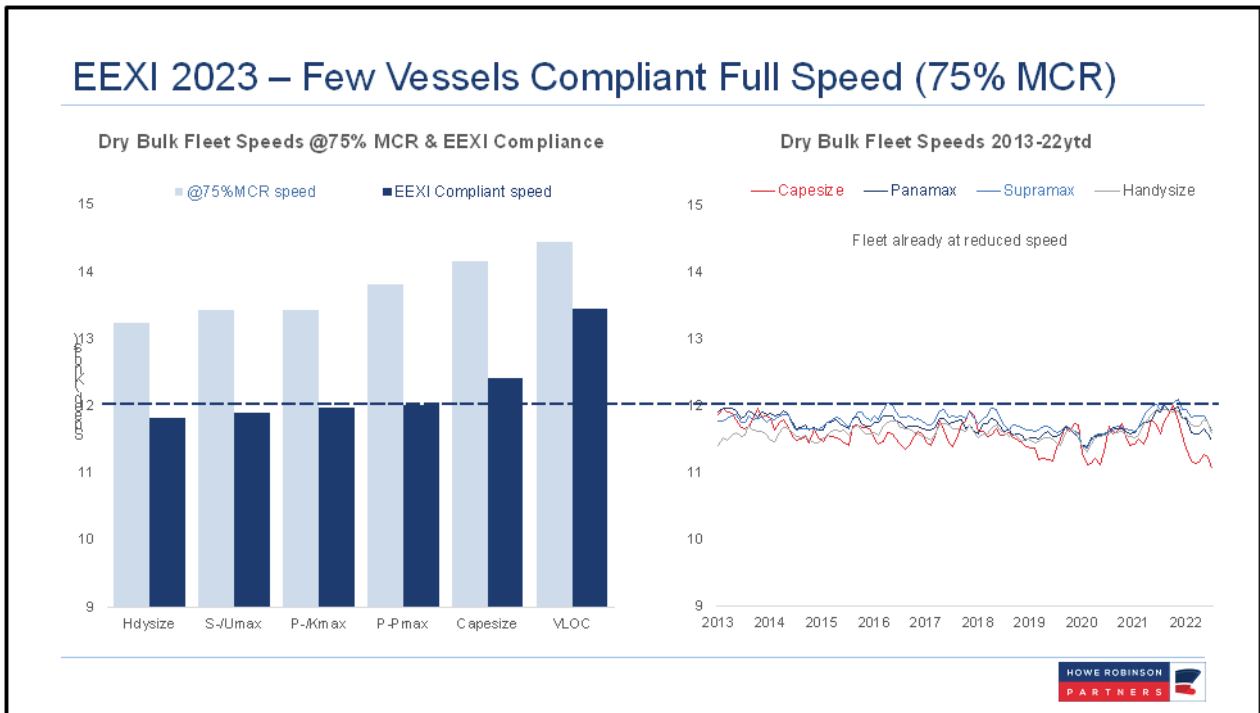
Though it has received much less attention, the steep rise in voyage costs will also have played a role in lifting nominal freight rates. The aggregate supply/demand balance between available ship tonnage and its employment is what principally determines freight rate margins over voyage costs. These costs have been rising and not solely because of the fuel price inflation which saw standard IFO380 (Rotterdam) soar from a low of \$/T 155 in Q1 2020 to a high of \$/T 591 in Q2 2022. As of January 2020, IMO low sulphur emission legislation forced the majority of the dry bulk fleet not fitted with scrubbers to burn VLSFO whose price touched \$900 per tonne at the beginning of January with the spread with heavy fuel oil at a record \$345.

Other operating costs have also been increasing. The Baltic reports average operating costs for bulkers (excluding dry docking expenses) as having risen by over 10% from \$4,564/day at the beginning of 2020 to \$5,053/day currently. On top of this the effective exchange rate of the US dollar, in which most of these costs are denominated, has been rising at a similar rate over the last twelve months. Assuming that supply/demand balances have been sustained to some extent by fleet productivity losses, it would be surprising if freight, like any other commodity market, had not reflected this rise in its cost base.

How Long Can it Last?

All our charts suggest markets are now past their peaks: the HRDI and SCFI (Shanghai Container Freight Index), though still high by historical standards, appear to be on the wane as are bunker prices. Unlike the universe's dark matter, logistical disruption is fundamentally a temporary phenomenon, which dissipates as the industry progressively adapts to new patterns and conditions of trade. In the absence of further shocks, fleet productivity is unlikely to decline much further. Nor is EEXI legislation likely to increase average voyage times in 2023 as vessels are already steaming at or below compliant speeds thanks to the high cost of fuel.

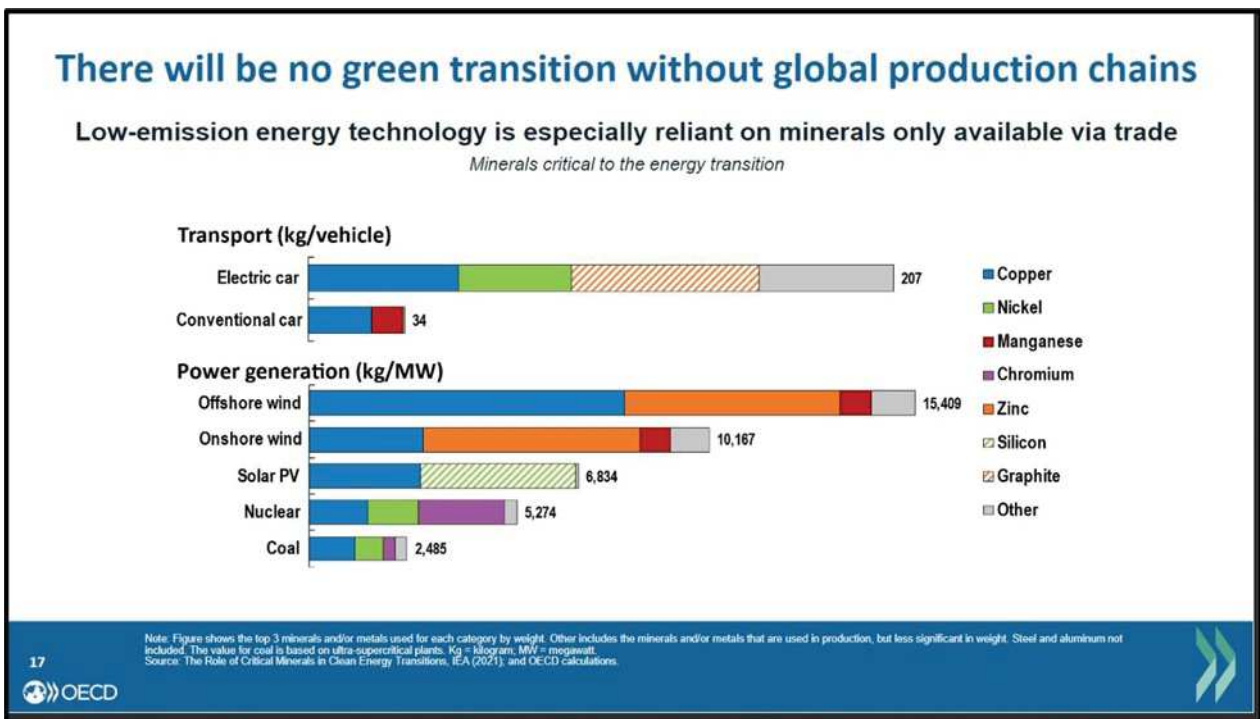
Chart 5



Prospects for substantial counter-balancing increases in major bulk cargo volumes are equally tenuous. While there are always potential upside macroeconomic scenarios, such as the UN/Turkey sponsored agreement to open up the mined port of Odessa which could release the 20 Mn tonnes of Ukrainian grain trapped in silos, barns and ships, immediate prospects for an amelioration of the three key constraints on trade - the war in Ukraine, China's policy of "Zero-Covid" lock-downs (currently beset by the new, highly infectious BA.5 Omicron variant) and stagflation all look bleak. More likely in the short term is that Russian restrictions on EU gas imports and upcoming EU bans on Russian coal exports will keep energy prices persistently high forcing reductions in EU industrial output. Longer term this is likely to accelerate the transition away from carbon fuels. None of these scenarios look likely to stimulate trade growth for grains, coal or iron ore.

However, to end on a brighter and less publicised note, energy transition is likely to have a beneficial impact on minor bulks trade. Our last chart gives the OECD's assessment of the many multiple increases in minor bulk metals and minerals per vehicle and KWH that will be required to effect the transition from conventional carbon to green energy. Depending on the pace and extent of this transition, these could be revealed as the new forces to sustain dry freight markets into the future.

Chart 6



COMMODORE RESEARCH & CONSULTANCY

As we have been stressing in our Weekly Dry Bulk Reports, we continue to believe that all nations will be wise to purchase as much food and energy-inducing commodities as possible from any and all exporters going forward. The same is also true for countries rich with their own resources; we can clearly understand why a nation would want to cut or restrict their own exports at present.

We continue to believe that the supply of food and energy-inducing commodities to be sold in the export market (and not quote unquote demand) will simply be what is driving seaborne trade volume. We also remain of our view that the global energy crisis and food crisis are each likely only in their infancies (and that this will remain helpful to the dry bulk shipping market for both the near term and longer term).

New this week is that Pakistan has become the latest country to face a shortage of either food or energy. The cost and consumption of energy-inducing commodities including oil and thermal coal have been surging in Pakistan -- and the government has already forced heavy industry including cement and steel plants to operate at significantly reduced capacities or shut down altogether. Pakistan's government is also considering changing the nation's work week.

Pakistan's government is reportedly considering reverting to one of the three scenarios: A) a four-day work week with three weekend days; B) a four-day work week with two weekend days and one day of lockdown (during which retail would remain closed); C) a four-day work week with one weekend day and two days of lockdown (during which retail would remain closed). Their goal is to reduce the electricity needed for industries and also to cut fuel consumption.

We are often not a fan of governments imposing restrictions on businesses or consumers. However, we understand why Pakistan's government (and any government) would want to put various restrictions in place on both its industries and its citizens. Demand for energy-inducing commodities is outpacing supply in Pakistan (just as it is in nations around the world), and summer has not yet even begun.

Demand for energy surges every summer, and this year demand could be even stronger if the onset of the summer is also coinciding with an easing of national coronavirus restrictions. We expect to see a wild summer globally, including here in the United States (which is naturally rich with energy-inducing commodities). While rolling blackouts have become fairly normal in countries like India, Pakistan, etc., more US grid operators are warning of summer blackouts.

Global demand for commodities is set to be robust, but commodity availability remains in question. Also in question is just how much industries around the world could be forced to reduce operations, and what restrictions will also be imposed on citizens. In Pakistan, we imagine some citizens (including small business owners) will be upset if they are suddenly forced to have one or two days of lockdown where all retail is closed.

Anger will only intensify, though, if this occurs while citizens are also experiencing power outages. If food shortages were also to break out, then we imagine that any existing anger could easily quickly turn to extreme unrest. Pakistan is not unique here. The entire world already is experiencing an energy and food shortage, and we believe things will get much worse this summer.

* * * * *