



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสตามปี 2565



“ Above all, while defending our own vital interests, nuclear powers must avert those confrontations which bring an adversary to a choice of either a humiliating retreat or a nuclear war. To adopt that kind of course in the nuclear age would be evidence only of the bankruptcy of our policy—or of a collective death-wish for the world. ”

President John F Kennedy
Commencement Address at the American University,
Washington DC, 10 June 1963

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสาม ปี 2565 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท 프리เชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสามปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 36.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสามปี 2565 อยู่ที่ 19,840 เหรียญสหรัฐ โดยลดลงจากจำนวน 23,901 เหรียญสหรัฐ และ 24,722 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 และไตรมาสสามปี 2564 ตามลำดับ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,159 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,960 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และสูงกว่า 4,683 เหรียญสหรัฐ และ 5,136 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสสองปี 2565 และไตรมาสสามปี 2564 ตามลำดับ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 45.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจาก 57.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐและ 57.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสสองปี 2565 และไตรมาสสามปี 2564 ตามลำดับ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.86 บาทต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2565	ไตรมาส 3 ปี 2565
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	50,336	40,000	52,816
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	24,722	23,901	19,840
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนด์ไชล์)	22,230	21,400	16,535
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	24,459	21,629	22,667
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	30,934	32,461	25,225
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์)	27,506	26,726	23,871
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,136	4,683	5,159
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	57.35	57.46	45.77
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษ ต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	46.51	47.36	35.09
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	45.40	47.95	36.37
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการ พิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.99	1.05	0.83
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.96	1.06	0.86

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 1,348.04 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 1,659.65 ล้านบาท และกำไรสุทธิรวม 1,501.26 ล้านบาท ในไตรมาสสองของปี 2565 และไตรมาสสามของปี 2564 ตามลำดับ เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลง มีดังต่อไปนี้

- รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในไตรมาสสามปี 2565 ลดลงร้อยละ 6.3 และร้อยละ 5.7 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 และไตรมาสสามปี 2564 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ ลดลงจาก 23,901 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองปี 2565 และลดลงจาก 24,722 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2564 เป็น 19,840 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสามปี 2565 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวลดลง กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 เปรียบเทียบกับจำนวน 37 ลำ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 และจำนวน 36 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ในไตรมาสสามปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 และไตรมาสสามปี 2564 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในไตรมาสสองปี 2565 ลดลงด้วยเช่นกันอันเนื่องมาจากการได้รับเงินประกันภัยซึ่งเป็นรายการพิเศษ ทั้งนี้ หากไม่มีการรับเงินจากประกันภัยดังกล่าว ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในไตรมาสสามปี 2565 จะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในไตรมาสสองปี 2565 ร้อยละ 20
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับไตรมาสสามปี 2565 เพิ่มขึ้น 1.95 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสสามปี 2564 มีจำนวนลดลง 50.41 ล้านบาท เนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
- ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสามปี 2565 เพิ่มขึ้น 11.73 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสองปี 2565 เนื่องมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยฐานสำหรับเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินสกุลบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงินในไตรมาสสามปี 2565 ลดลง 5.11 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสามปี 2564 เนื่องมาจากหนี้คงเหลือที่ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับไตรมาสสามของปี 2565 จำนวน 47.99 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

สำหรับงวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 4,301.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 2,702.70 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงสำหรับงวด 9 เดือน มีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 18,286 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เป็น 21,875 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้ กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 เปรียบเทียบกับจำนวน 36 ลำในงวดเก้าเดือนแรกของปีที่แล้ว
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 5,038 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เป็น 4,923 เหรียญสหรัฐในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้ หากไม่รวมการได้รับเงินจากประกันภัยซึ่งเป็นรายการพิเศษ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 เป็น 5,007 เหรียญสหรัฐ
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 ลดลงจำนวน 44.87 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 ลดลง 54.01 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากหนี้คงเหลือที่ลดลง
5. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 จำนวน 68.85 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท

ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

นับจากที่ได้รายงานไปคราวที่แล้ว คดีนี้ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ดังที่ระบุในรายงานฉบับที่แล้ว การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 โดยกำหนดการพิจารณาคดีครั้งต่อไปในเดือนพฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้จะสิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสสามปี 2565): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,039 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 18,709 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 16,535 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 11.6 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,793 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 19,728 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 23,871 เหรียญสหรัฐและสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 21.00 ! เป้าหมายของเราคือการทำรายได้ให้เหนือกว่าดัชนีทั้งสอง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก *Webcasts* ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสาม ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสองในวันที่ 10 สิงหาคม 2565 มีผู้เข้าชมผ่านทาง การถ่ายทอดสดจาก *Webcasts* ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 390 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 22 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 412 ราย

สัญญาเช่าระยะยาวกับสัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 23 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 236.39 ล้านบาทหรือ

ปี	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,501***	13,870	13,908	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,045	4,108	1,830	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	37	30	13	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	21,459	17,561	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านบาทหรือเหรียญสหรัฐ)	108.27	72.14	28.03	27.95

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 7 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 12 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในเก้าเดือนแรกปี 2565 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนตุลาคม ปี 2565 สำหรับรายรับในอนาคต

***มีการรับมอบเรือภัทรานารี และเรือภควินารี ในไตรมาสสองและไตรมาสสามปี 2565

การเช่าเหมาลำระยะยาวในอัตราผันแปรเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เนื่องจากอัตราผันแปรดังกล่าวปกป้องบริษัทฯ จากการรอรระหว่างการทำงาน ปกป้องบริษัทฯ จากการจอดเรือเปล่าเพื่อรอการเข้าทำสัญญาเดินเรือเที่ยวใหม่ อีกทั้งทำให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางในทันที และหลีกเลี่ยงการเสียผลประโยชน์จากส่วนลดในอัตราที่สูงมากสำหรับสัญญาเช่าอัตราคงที่ บริษัทฯ หวังว่าสิ่งนี้จะช่วยให้ผู้อ่านเข้าใจถึงเหตุผลความจำเป็นที่อยู่เบื้องหลังการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวที่มีอัตราผันแปร

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โดยปกติแล้ว บัญชีด้านอุปสงค์และอุปทานจะเป็นตัวกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า เป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปีที่มีเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า โดยคิดเป็นอัตราส่วนต่อกองเรือที่มีอยู่ที่ร้อยละ 7.25 ซึ่งสูงกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อ

เรือใหม่ต่อกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 6.88 โดย ณ สิ้นไตรมาสสามตัวเลขเหล่านี้อยู่ที่ร้อยละ 8.01 (กองเรืออายุ 20 ปีหรือมากกว่า) และร้อยละ 6.93 (คำสั่งต่อเรือใหม่)

- อุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบตั้งแต่วางคำสั่งครั้งหลังของปี 2564 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานดูเหมือนมีปริมาณน้อยสำหรับในช่วงอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ที่ถึงความแข็งแกร่งของตลาดในอนาคต
- อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นการซื้อไปมาระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาอุปทานถูกจำกัดอย่างมากโดยแทบไม่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เลยเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพในการหารายได้ของเรือจากอัตราค่าระวางในตลาดในปัจจุบัน และเนื่องจากอุปสงค์และอุปทานเข้าสู่สมดุลในครั้งหลังของปี 2564 อัตราค่าระวางจึงมีความผันผวนอย่างมาก เหตุผลสำหรับความผันผวนที่รุนแรงคือ อุปสงค์-อุปทานเป็นเส้นกราฟที่ไม่ยืดหยุ่น ดังนั้นด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งหน่วย สามารถส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทำนองเดียวกันอัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวลดลงหนึ่งหรือสองหน่วย ดังนั้น นับจากนี้ไปตลาดจะมีความความผันผวน
- นักเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อเสียง Nouriel Roubini ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีจากการทำนายวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551 ได้คาดการณ์ถึงภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่ยาวนานและเลวร้ายโดยหุ้นจะร่วงลงอีกถึงร้อยละ 40 ในบทความจาก Bloomberg เมื่อวันที่ 20 กันยายน
- นายกรัฐมนตรีเยอรมัน โอลฟ โชลทซ์ คาดว่าการประชุมระดับนานาชาติในเยอรมนีในเดือนตุลาคม จะเป็นการให้คำมั่นว่าจะใช้งบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนโดยเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชล อันเนื่องมาหลังสงครามโลกครั้งที่สอง
- GDP ของญี่ปุ่นหดตัวร้อยละ 3.6 ในไตรมาสสาม เนื่องจากประเทศที่มีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลกได้รับผลกระทบจากโควิด
- ข้อมูลจาก Reuters ระบุว่า การใช้จ่ายของผู้บริโภคในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ในเดือนกันยายน แม้ในขณะที่ผู้คนบอกว่าเงินเพื่อสร้างปัญหาให้กับพวกเขา อย่างไรก็ตาม คราวเรือนในสหรัฐฯ มีเงินสดสำรองเพื่อช่วยนำทางเงินเฟ้อที่สูง และอย่าลืมว่าการใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นการเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 70 ของอัตราการเติบโตของ GDP ของสหรัฐอเมริกา
- GDP เติบโตร้อยละ 2.6 ในสหรัฐอเมริกาในไตรมาสสาม
- อัตราเงินเฟ้อของสหรัฐฯในเดือนกันยายนอยู่ที่ร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าและสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ การผกผันของเส้นอัตราผลตอบแทนสูงขึ้นในวันที่ 13 กันยายน โดยในระยะ 2 ปีมีอัตราอยู่ที่ 30 จุดเหนือเส้นอัตราผลตอบแทน 10 ปีซึ่งส่งสัญญาณถึงภาวะถดถอย
- ธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นธนาคารกลางแห่งแรกที่ชะลอการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อหลีกเลี่ยงภาวะถดถอย
- บริษัทน้ำมันสัญชาติซาอุดี Arabia Saudi Aramco ประกาศผลกำไรขององค์กรครั้งใหญ่ที่สุดที่ 48.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในไตรมาสสอง
- HSBC Global Research คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของสหราชอาณาจักรจะถดถอยภายในไตรมาสสี่ของปี 2565 และจะอยู่ในภาวะถดถอยไปจนถึงกลางปี 2566

- บังกลาเทศนำเข้าข้าวสาลี 5 แสนตันจากรัสเซีย
- เนื่องจากการคว่ำบาตร โปแลนด์จะดำเนินการนำเข้าถ่านหิน 8 ล้านตันทางทะเล เพื่อทดแทนการนำเข้าถ่านหินของรัสเซียทางรถไฟ
- การค้าข้าวโลกในปี 2565 จะสูงถึง 48.8 ล้านตันและแตะระดับ 54.7 ล้านตันในปี 2566 ตามรายงานของ USDA
- การส่งออกข้าวของอินเดียทำสถิติสูงสุดที่ 21.5 ล้านตันในปี 2564 (คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดที่ร้อยละ 40) แต่จะลดลง 5 ล้านตันในปี 2565
- ออสเตรเลียจะเก็บเกี่ยวข้าวสาลี 32.2 ล้านตันในฤดูการเก็บเกี่ยวปี 2565 - ปี 2566 โดยเป็นการลดลงเพียงเล็กน้อยจากระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 36.3 ล้านตันในปี 2564 แต่ฝนตกหนักในออสเตรเลียทำให้ข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ และคาโนลาเสียหายหลายล้านตัน สภาพอากาศที่เปียกชื้นได้รับแรงผลักดันจากปรากฏการณ์ลานีนาที่เกิดขึ้นสามปีติดต่อกัน
- การผลิตเหล็กของโลกมีปริมาณ 1,405.2 ล้านตันในเก้าเดือนแรกของปี 2565 ลดลงร้อยละ 4.3 จากช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2564
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.5 ในช่วงไตรมาสสามของปี 2565 บ่งชี้ว่าเศรษฐกิจชะลอตัวเนื่องจากนโยบายปิดกั้นโควิด
- GDP ของจีนเติบโตขึ้นร้อยละ 3.9 ในไตรมาสสามปี 2565 และตัวเลขการเติบโตดังกล่าวนับเป็นสิ่งที่ “เลวร้าย” อย่างไม่กี่ตาม ประเทศที่พัฒนาแล้วจะเข้าสู่ภาวะถดถอยในปี 2565 และนั่นไม่ใช่สิ่งที่ “เลวร้าย”?! ประเทศจีนที่มีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจะทำให้ GDP ของประเทศเติบโตได้น้อยกว่าอัตราเป้าหมาย แต่จะเติบโตขึ้นและเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะยินดีกับการเติบโตนี้
- จีนมีแผนจะเพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศก่อนสิ้นเดือนตุลาคม ประเทศจีนเปิดทำการหรือไม่?
- “China and the Global Gloom” (ประเทศจีนและความเศร้าโศกของโลก) เป็นชื่อเรื่องของรายงานจาก Howe Robinson ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2565
- อุปสงค์ของจีนถูกจำกัดในเก้าเดือนแรกของปี 2565 เนื่องจากการปิดเมืองจากนโยบายปิดกั้นโควิดส่งผลให้ผู้คนราว 400 ล้านคนอยู่ห่างจากงาน/อาชีพของพวกเขาเป็นเวลาประมาณ 3 ถึง 4 เดือน ตามรายงานของ Bloomberg รัฐบาลจีนได้จัดทำแผนกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ซึ่งมีมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อต่อสู้กับผลกระทบด้านลบของนโยบายปิดกั้นโควิดที่มีต่อเศรษฐกิจ โดยน่าจะให้เห็นผลจากแผนกระตุ้นเศรษฐกิจดังกล่าวในปี 2566 ซึ่งน่าจะนำไปสู่การนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณมากขึ้นและการเพิ่มขึ้นของการผลิตกระแสไฟฟ้า
- ประเทศจีนกำลังผลิตอิเล็กโทรไลเซอร์ที่แยกน้ำออกเป็นออกซิเจนและไฮโดรเจนผ่านกระแสไฟฟ้า โดยมีค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับคู่แข่งในสหรัฐฯ และยุโรป นี่จะเป็นตัวเปลี่ยนเกมและจะอนุญาตให้ใช้ไฮโดรเจนเป็นเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์สำหรับทุกอุตสาหกรรม
- ชาวจีนอาจเป็นผู้ออมเงินที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมักจะลงทุนในอสังหาริมทรัพย์หรือตลาดหุ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเริ่มมีการระบาดใหญ่ ราคาอสังหาริมทรัพย์ก็ตกต่ำ ตลาดหุ้นตกต่ำ ปล่อยให้ผู้ออมเงินเหล่านี้สะสมเงินสดไว้สูงถึง 16.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!

- 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) ซึ่งนับเป็นครั้งที่สามที่นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เหล็กเป็นหลักเข้ามากระทบในช่วงจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2566?
- แม้การคาดการณ์ของ IMF จะมีการปรับลดลงสี่ครั้ง (ในเดือนมกราคม เดือนเมษายน เดือนกรกฎาคม และเดือนตุลาคม) การคาดการณ์ของ IMF สำหรับอัตราการเติบโตของ GDP โลกยังคงอยู่ในระดับที่คิดเป็นร้อยละ 3.2 สำหรับปี 2565 และร้อยละ 2.7 สำหรับปี 2566 นอกจากนี้ อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองได้แยกออกจากอัตราการเติบโตของ GDP โลกและขณะนี้อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับมาตรการการกระตุ้นของรัฐบาลหรือการขาดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ผลกระทบจากลาณีญา การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภูมิรัฐศาสตร์ ความไร้ประสิทธิภาพ การปิดเมือง ความแออัด ฯลฯ
- ภัยแล้งของสหภาพยุโรปเลวร้ายที่สุดในรอบ 5 ศตวรรษ!
- บริษัท Uniper ประกาศขาดทุนสุทธิ 12.5 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี 2565 และหากไม่ใช่เพราะการช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมัน ซึ่งตอนนี้เป็นเจ้าของร้อยละ 30 ของเงินทุนบริษัทก็คงจะล้มละลาย เยอรมนีกำลังพิจารณาให้บริษัท Uniper เป็นบริษัทของรัฐบาล!
- ปัจจัยตัวต่อไปอาจเป็นอะไรก็ได้ที่มีส่วนช่วยให้อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการซื้อขายสินค้าโภคภัณฑ์ หากสิ่งต่าง ๆ เป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือการหยุดชะงักใด ๆ หรือความแออัด ปัจจัยเหล่านี้เป็นเพียงตัวเร่งปฏิกิริยาบางส่วนซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าระวาง
- วัตถุประสงค์ของเรือเกาหลี่ 3 อันดับแรกสูญเสียเงิน 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี 2565 แต่การขาดทุนในปี 2564 ที่ 3.3 พันล้านเหรียญสหรัฐนั้นกลับมีมูลค่าสูงกว่า วัตถุประสงค์เหมือนจะสูญเสียเงินอยู่เสมอ และหากไม่ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลวัตถุประสงค์เหล่านั้นก็จะล้มละลาย
- โปรดจำไว้ว่า อุปทานส่วนเกินซึ่งเข้าสู่ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ในระดับต่ำมาก และแม้ว่าอัตราอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 ถึงปี 2552 (ร้อยละ 5.4 ต่อปี) ถึงปี 2565 (ร้อยละ 0.6 ตามข้อมูลจาก Clarksons) เนื่องจากอุปทานส่วนเกินถูกกำจัดในที่สุด อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2564 (ร้อยละ 3.8) เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานสุทธิที่แข็งแกร่งอย่างสมเหตุสมผล (ร้อยละ 3.6) ส่งผลช่วยผลักดันดัชนี BDI ให้พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด ในเดือนตุลาคม 2564

- ในไตรมาสสามของปี 2565 เปรียบเทียบกับไตรมาสสามของปี 2564 อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ อยู่ที่ 13,695 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 42,379 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ อยู่ที่ 17,172 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 33,629 เหรียญสหรัฐ อัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ อยู่ที่ 19,728 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 34,269 เหรียญสหรัฐ และอัตราค่าเช่ารายวันแบบเหมาลำโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ อยู่ที่ 18,709 เหรียญสหรัฐเปรียบเทียบกับอัตรา 32,194 เหรียญสหรัฐ
- The Wall Street Journal ระบุว่าสงครามรัสเซีย-ยูเครนทำให้เศรษฐกิจโลกเสียหายถึง 2.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ
- หากคุณเห็นการเติบโตที่ต่ำของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ที่คาดการณ์ไว้สำหรับปี 2565 การชะลอตัวของการนำเข้า/ส่งออกของจีน และการเติบโตของด้านอุปทานที่คาดหวัง เราไม่ควรจะมีเก้าเดือนแรกของปีที่แข็งแกร่งดังเช่นที่เรามีในปี 2565 หากดูที่รายได้จากดัชนีชี้วัดอัตราค่าระวางของเรือในไตรมาสสามของปี 2565 ดัชนีเหล่านี้แข็งแกร่งมากและไม่สามารถหาเหตุผลได้อย่างแน่นอนหากคุณคำนึงถึงเพียงแค่การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ดัชนีที่แข็งแกร่งนั้นเป็นผลมาจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง คำน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่สูงมากส่งผลให้เรือแล่นช้าลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งทำให้อุปทานของเรือลดลงอย่างมีประสิทธิภาพ และด้วยเหตุนี้ แม้จะมีอุปสรรคทั้งหมดที่มีอยู่จากการยุติมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของธนาคารกลาง การลดการอัดฉีดเม็ดเงิน การแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ภัยคุกคามจากภาวะซบเซาทั่วโลก การชะลอตัวของจีนเนื่องจากนโยบายปลอดโควิด โควิด-19 ที่ยังคงอยู่ และสงครามรัสเซีย-ยูเครน การขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นยังคงเติบโตได้ดี อย่างไรก็ตาม การเติบโตนี้อาจสิ้นสุดลงชั่วคราวเนื่องจากความต้องการยังคงลดลงในส่วนอื่นของโลก ในขณะที่การลดความแออัดจะเพิ่มประสิทธิภาพของกองเรือและปล่อยอุปทานมากขึ้นในตลาดที่มีความต้องการจำกัด
- อัตราค่าระวางที่สูงได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากอุปทานใหม่สุทธิที่มีปริมาณต่ำ การขาดแคลนคำสั่งต่อเรือใหม่อย่างสุดขั้วเนื่องจากความแออัดของคำสั่งต่อเรือก่อนหน้าของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ / เรือบรรทุกน้ำมัน / เรือบรรทุกก๊าซ / เรือขนส่งรถ ส่งผลให้มีการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของพื้นที่ว่างในอุต่อเรือ ช่วงเวลาเปลี่ยนผ่านของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือโลกเนื่องจากการปิดเมือง/ การกักกันโรคโควิด-19 และการเริ่มต้นของกฎเกณฑ์ EEXI ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ซึ่งบังคับให้เรือส่วนใหญ่ต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงอย่างถาวร เนื่องจากการถูกจำกัดของกำลังเครื่องยนต์
- อัตราเงินเฟ้อในสหราชอาณาจักรแตะร้อยละ 10.1 แตะร้อยละ 8.2 ในสหรัฐอเมริกาแตะร้อยละ 10.9 ในสหภาพยุโรปขณะที่ CPI ใน OECD เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.5 ตามลำดับในเดือนกันยายนของปี 2565 เปรียบเทียบกับเดือนกันยายนของปี 2564
- สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้ความไม่แน่นอนเกิดขึ้นมากมายในโลกที่แทบจะไม่สามารถรับมือกับการระบาดใหญ่ของโควิด-19 ได้ ในขณะที่กำลังเผชิญกับระดับเงินเฟ้อสูงสุดในรอบกว่า 4 ทศวรรษในสหรัฐอเมริกา สินค้าที่ขาดหายไปจากรัสเซียและยูเครนจะถูกแทนที่จากแหล่งที่อยู่ไกลออกไปเท่าที่ทำได้ และส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้น ความกลัวก็คือส่วนอื่นของโลกจะเข้าสู่ภาวะถดถอยโดยการลดการอัดฉีดเม็ดเงินร่วมกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากซึ่งบีบคั้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งผลลัพธ์ดังกล่าวนี้จะต้องหลีกเลี่ยง

- เนื่องจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่กำลังดำเนินอยู่ ด้านหินจึงถูกขนส่งจากออสเตรเลียไปยังยุโรป ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากจากผู้ผลิตด้านหินรายอื่น ๆ
- การขนส่งแร่ชนิดพิเศษที่จำเป็นสำหรับพลังงานหมุนเวียนและการผลิตแบตเตอรี่จะช่วยเพิ่มความต้องการในแง่ตัน-ไมล์สำหรับเรือขนาดใหญ่กว่า
- 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 ทว่าการลดลงของดัชนี BDI ในเก้าเดือนแรกของปี 2565 อยู่ที่ลดลงร้อยละ 25 เรือขนาดเคปไซส์ลดลงร้อยละ 45 เรือขนาดปานามาแมกซ์ลดลงร้อยละ 15 เรือขนาดซูปราแมกซ์ลดลงร้อยละ 4 และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ลดลงร้อยละ 2 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในเก้าเดือนแรกของปี 2564 ตัวเลขดัชนีดังกล่าวเป็นการยืนยันอีกครั้งว่าขณะนี้อุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลแล้ว และอัตราค่าระวางจะตอบสนองด้วยความผันผวนที่รุนแรงเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอุปสงค์ ความผันผวนจะยังคงอยู่ ดังนั้นจึงทำความเข้าใจกับมัน นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นว่าเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือมีความผันผวนน้อยกว่าและมีการลดลงของอัตราค่าระวางในอัตราที่ช้ากว่าเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ
- เนื่องจากราคาก๊าซที่สูงขึ้น การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 โดยประมาณในยุโรป ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2565 ส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้น
- ร้อยละ 24 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (68 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 4 และร้อยละ 62 มาจากออสเตรเลีย (178 ล้านตัน) ลดลงร้อยละ 3 ในไตรมาสสามของปี 2565 ตามข้อมูลจาก Dewry เนื่องจากปริมาณตัน-ไมล์ที่ไกลขึ้นจากบราซิลลดลงมากกว่าปริมาณตัน-ไมล์ที่สั้นกว่าจากออสเตรเลีย ส่งผลกระทบในทางลบต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์ในไตรมาสสามของปี 2565
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2565 สำหรับกลุ่มสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณร้อยละ 6.93 (ร้อยละ 7.00 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.90 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 1.43 ล้านเดเวทตันในช่วงไตรมาสสามของปี 2565 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 0.50 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 186) จากช่วงไตรมาสสามของปี 2564 กองเรือโลก ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2565 มีปริมาณ 76.96 ล้านเดเวทตัน หรือ ร้อยละ 8.01 (ร้อยละ 12.06 ของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 5.82 ของกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 6.93 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2568 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2565) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น

- ความล่าช้าจากความแออัดที่เกิดจากโควิด-19 การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงลูกเรือ และความล่าช้าเนื่องจากการกักกันเรือ ส่งผลให้อุปทานของเรือทั้งหมดดิ่งตัวในช่วงสองปีที่ผ่านมา เราคาดว่ากองเรือจะมีประสิทธิภาพลดลงมากขึ้น เนื่องจากเราไม่เห็นว่่าโควิด-19 จะหายไปเร็ว ๆ นี้ โดยเฉพาะเมื่อรวมกับนโยบายปิดกั้นโควิดของจีน ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้อุปทานสุทธิของเรือดิ่งตัว เมื่อได้รับแรงสนับสนุนจากคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากในปี 2565 ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยให้รับมือกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากเรือใหม่ได้อย่างง่ายดาย
- ด้วยราคาน้ำมันที่สูงกว่า 1,000 เหรียญสหรัฐต่อตัน เรือต่าง ๆ ได้รับคำสั่งให้แล่นด้วยความเร็วที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะทำให้อุปทานมีประสิทธิภาพดิ่งตัวเพิ่มมากขึ้น
- ตามการคาดการณ์ของ Clarksons อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.55 และร้อยละ 2.20 เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.42 และร้อยละ 0.55 ในปี 2565 และในปี 2566 ตามลำดับ (อุปสงค์คาดการณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และอุปทานคาดการณ์ ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2565) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของอุปทานสุทธิของเรือเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานในปี 2565 และปี 2566 ควรกว้างขึ้นและเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราควรจะเห็นปีที่คล้ายกันดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในปี 2564
- การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าจะอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.51 และร้อยละ 0.23 โดยเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของกลุ่มย่อยจะมีการเติบโตที่ร้อยละ 2.55 และร้อยละ 2.43 ในปี 2565 และในปี 2566 ตามลำดับ ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 76.96 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.01 ของกองเรือในปัจจุบัน (40.78 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.06 และ 36.18 ล้านเดทเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.82) ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 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

สหภาพยุโรปและการนำเข้าถ่านหิน:

ในสิ้นไตรมาสสามของปี 2565 การนำเข้าถ่านหินทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 876.0 ล้านตัน ในขณะที่การนำเข้าของสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.7 เป็น 83.4 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 87.1 ล้านตัน ในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของสหภาพยุโรปจากรัสเซียมีปริมาณมากถึงร้อยละ 44 จนถึง ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2565 รัสเซียเป็นผู้จัดหาถ่านหินให้แก่สหภาพยุโรปในปริมาณสูงที่ร้อยละ 25 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

การขนส่งทางตู้คอนเทนเนอร์:

ผลกำไรที่ทำนายแรงโน้มถ่วงในกลุ่มเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นั้นน่าประหลาดใจ ผู้เล่นที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 14 ของโลกการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทย่อยที่ดำเนินการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภายในเอเชียและเส้นทางอื่น ๆ ซึ่งมีเรือ 97 ลำ แต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุกต่ำกว่า 2,700 TEU (เจ้าของ 74 ราย) ประกาศกำไรสุทธิ 1.2 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับครั้งแรกของปี 2565! ความแออัดเป็นประวัติการณ์และการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานกำลังผลักดันรายได้ในภาคส่วนเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปสู่การทำลายสถิติ แม้ว่าอุปสงค์จะชะลอตัวและอุปทานของเรือเพิ่มขึ้นก็ตาม และถ้าคุณคิดว่ามินโนว์ทำได้ คุณควรเห็นผลงานของผู้เล่นรายใหญ่ กำไรสุทธิของบริษัท Maersk สำหรับไตรมาสสองอยู่ที่ 8.6 พันล้านเหรียญสหรัฐและครั้งแรกของปีมีกำไรอยู่ที่ 15.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ บริษัท ONE มีกำไรอยู่ที่ 5.5 พันล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสสอง 10.6 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี บริษัท Cosco มีกำไร 5.6 พันล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสสองและ 10.0 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี บริษัท Hapag Lloyd มีกำไร 4.8 พันล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสสองและ 9.4 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี บริษัท Evergreen มีกำไร 3.4 พันล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสสองและ 7.1 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี บริษัท OOIL มีกำไรในครั้งแรกของปีที่ 5.60 พันล้านเหรียญสหรัฐ บริษัท HMM มีกำไรในไตรมาสสองที่ 2.3 พันล้านเหรียญสหรัฐและ 4.9 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปี บริษัท Zim มีกำไรในไตรมาสสองที่ 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐและ 3.0 พันล้านเหรียญสหรัฐในครั้งแรกของปีตามลำดับ ขาวล่าสุดเกี่ยวกับอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์แสดงให้เห็นว่าดัชนีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ของเซี่ยงไฮ้ได้ลดลงกลับสู่ระดับก่อนเกิดโควิดนับจากระดับสูงสุดในเดือนมกราคม ข้อมูลจาก Sea-Intelligence ระบุว่า อัตราการขนส่งสินค้าในเส้นทางทรานส์แปซิฟิกไปยังชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกายังคงเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 54 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของช่วงก่อนเกิดการระบาดในปี 2562 ในขณะที่อัตราค่าระวางการขนส่งจากเอเชียไปยังยุโรปเหนือเพิ่มขึ้นร้อยละ 146 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของสามปีที่ผ่านมา โปรดทราบว่าระหว่างร้อยละ 60 ถึงร้อยละ 70 ของอัตราค่าระวางของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดเป็นอัตราค่าระวางตามสัญญาที่สูงถึง 3 ถึง 4 เท่าของระดับก่อนเกิดโรคระบาด อย่างไรก็ตาม หากมีการเจรจาต่อรองอัตราสัญญาใหม่เป็นจำนวนมาก ก็จะมีปัญหาสำหรับกองเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

ประเด็นสนทนาของ JP Morgan ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2565 ระบุว่า 1) ปริมาณการขนส่งล่าสุดอย่างน้อยยืนยันว่าภาคการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เคยเป็นและยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนตลาด ตรงกันข้ามกับข้อกล่าวหาเรื่องการสมรู้ร่วมคิดหรือการจัดการด้านราคาโดยสายการบินรายใหญ่ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา 2) หลังจากการปรับอัตราค่าระวางแล้ว เรายังเห็นการเพิ่มขึ้นของปริมาณการปลดระวางเรือเก่า/เรือที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเป็นการชดเชย (นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันการปลดระวางยังคงเป็นศูนย์ โดยมีอัตราการปลดระวางเพียงเล็กน้อยในครึ่งหลังของปี 2563 จนถึงครึ่งหลังของปี 2564) ท่ามกลางกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมปี 2566 (เช่น EEXI/CII) 3) ในด้านอุปสงค์ อาจมีการปรับสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้นเมื่อกระบวนการยกเลิกการสำรองสินค้าคงคลังอย่างต่อเนื่องเสร็จสิ้น ในขณะที่ฤดูกาลมีความเกี่ยวข้องน้อยกว่าเดิมนับตั้งแต่เริ่มการระบาดใหญ่

นโยบายปลอดโควิดของจีน:

ประเทศจีนมีผู้สูงอายุ 160 ล้านคนขึ้นไป ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้รับการฉีดวัคซีน พลเมืองที่เสี่ยงต่อการเจ็บป่วยร้ายแรงหรือเสียชีวิตด้วยเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนเชื้อสายพันธุ์ย่อยชนิดใหม่ที่เข้าสู่ประเทศจีน ด้วยการแบ่งปัน IP ของวัคซีน mRNA ที่ถูกควบคุมโดยสหรัฐอเมริกาผ่าน WTO ด้วยวัคซีน mRNA ในพื้นที่ใช้เวลามากกว่าในการพัฒนา ผู้ใช้แรงงานนอกหลักในสำนักงาน/โรงงาน/ธนาคารเพื่อทำงานต่อ และผู้คน 400 ล้านคนที่ต้องคืนเงินในการปิดเมืองอย่างเข้มงวดในเมือง/ภูมิภาคต่าง ๆ ตั้งแต่กลางเดือนมีนาคมถึงสิ้นเดือนตุลาคม นโยบายปลอดโควิดดูเหมือนจะเป็นทางเลือกเดียวที่เหลืออยู่สำหรับจีน เศรษฐกิจจีนได้รับผลกระทบโดยตรงจากภาวะโควิด-19 ในครั้งแรกของปี 2565 แต่ดูเหมือนจะฟื้นตัวในไตรมาสสามด้วย GDP ที่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.9 แต่ นโยบายปลอดโควิดคือสิ่งที่ช่วยให้ผู้สูงอายุปลอดภัยและไม่ต้องเผชิญกับการเสียชีวิต ดังที่ได้เกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ รวมถึงสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป และนโยบายดังกล่าวยังเป็นที่มาของความภาคภูมิใจและความสามัคคีในสังคมของจีน เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจที่ยั่งยืน จีนได้มีการประกาศมาตรการเยียวยาเพิ่มเติมจำนวน 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่ต้นปี 2565 ตามข้อมูลของ Bloomberg และเมื่อมาตรการดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการแล้ว จีนจะกลับสู่เส้นทางการเติบโตทางเศรษฐกิจตามปกติหากจีนได้จัดการให้ผู้สูงอายุในประเทศได้รับวัคซีน mRNA/วัคซีนอื่น ๆ

การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ:

“บ่อยครั้งที่ประเทศร่ำรวยได้ปฏิเสธความรับผิดชอบทางประวัติศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นการล่าอาณานิคม การเป็นทาส หรือความเสียหายจากสภาพอากาศในปัจจุบัน แต่ประเทศกำลังพัฒนาจะไม่ลืมว่าประเทศอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจเป็นตัวการหลัก อันมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างถาวรและทำให้เหตุการณ์ภัยพิบัติมีโอกาสเกิดขึ้นมากขึ้น”

ศาสตราจารย์เจฟฟรีย์ แซคส์ ข้อมูลจาก Project Syndicate วันที่ 13 กันยายน 2565

ปริมาณน้ำที่เกี่ยวข้องกับคลื่นความร้อน น้ำท่วมฉับพลัน ธารน้ำแข็งละลาย อุณหภูมิพื้นผิวโลกสูงขึ้นจนทำลายสถิติใหม่ เมืองสมัยใหม่คือแหล่งระบายความร้อน แม่น้ำในเยอรมนีและอิตาลีกำลังแห้งแล้ง พื้นที่เกษตรกรรมทั้งหมดไม่สามารถรับการชลประทานได้ พืชผลกำลังเหี่ยวเฉา ภูเขาที่ปกคลุมไปด้วยหิมะกำลังละลายหายไป อุณหภูมิอากาศเหตุสุดวิสัยจาก “ความร้อน” ชาวเมืองกำลังจะตายจากความร้อน หากแต่ชาวเมืองอีกหลายแห่งกำลังจะตายจากน้ำท่วมฉับพลัน เมืองชายฝั่งกำลังเผชิญกับระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้นซึ่งคุกคามและทำลายวิถีชีวิตของพวกเขา ทางรถไฟบีบีวี รั้วเวย์สนามบินไม่สามารถใช้งานได้ ถนนแตก ท่อรั่ว มีผู้เสียชีวิตกว่า 1,100 คน และอีก 33 ล้านคนต้องพลัดถิ่นจากน้ำท่วมฉับพลันในปากีสถาน เมืองที่ร้อนที่สุดในโลกตอนนี้ถูกน้ำท่วม รถแทรกเตอร์ถูกนำมาใช้ในเมืองเบงกอลูร์เพื่อช่วยชีวิตผู้คนจากชุมชนที่ถูกน้ำท่วม นั่นเป็นผลกระทบที่แม้แต่ผู้กลางแกลงใจเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศควรเลิกกลางแกลงใจและยอมรับเสียว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เกิดขึ้นแล้ว

มีบทความที่น่าสนใจใน [Project Syndicate](#) ซึ่งเขียนโดยนักเศรษฐศาสตร์เจฟฟรีย์ แซคส์ ซึ่งเขาเชื่อมโยงเหตุการณ์น้ำท่วม การเสียชีวิต และการพลัดถิ่นหนึ่งในสามของปากีสถานในปัจจุบันกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากประเทศร่ำรวยซึ่งควร

จะต้องใช้ค่าเสียหายในปัจจุบัน เขากล่าวว่า “ระหว่างปี 2393 ถึงปี 2563 การเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลส่งผลให้เกิดการปล่อย CO2 สะสมถึง 1.69 ล้านล้านตัน จากจำนวนก๊าซที่ถูกปล่อยออกมาทั้งหมดนั้น สหรัฐอเมริกามีสัดส่วนการปล่อยก๊าซประมาณร้อยละ 24.6 หรือคิดเป็นปริมาณ 417 พันล้านตัน ซึ่งมากกว่าส่วนแบ่งของประชากรโลกในปี 2564 อย่างมาก ที่ประมาณร้อยละ 4.2 ในทำนองเดียวกัน ประเทศที่มีรายได้สูงรวมกัน (รวมถึงสหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น และประเทศอื่น ๆ อีกสองสามประเทศ) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 58.7 ของการปล่อย CO2 สะสม แต่มีประชากรคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 15 ของประชากรโลกในปัจจุบัน ในทางตรงกันข้าม ปากีสถานปล่อยก๊าซ CO2 ประมาณ 5.2 พันล้านตันระหว่างปี 2393 ถึง 2563 ซึ่งคิดเป็นปริมาณเทียบเท่ากับที่สหรัฐฯ ปล่อยออกมาในแต่ละปีโดยประมาณ ส่วนแบ่งความรับผิดชอบทางประวัติศาสตร์จึงอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.3 ซึ่งต่ำกว่าส่วนแบ่งของประชากรโลก (ร้อยละ 2.9) และภาระความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ ในขณะที่สหรัฐฯ และประเทศที่มีรายได้สูงอื่นๆ เป็น “ผู้ส่งออกจากความเสียหายสุทธิจากสภาพอากาศ” ปากีสถานและประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางถึงต่ำส่วนใหญ่กลับไม่เต็มใจที่จะนำเข้ามาความเสียหายสุทธิเหล่านั้น

ด้วยสภาพอากาศที่เลวร้ายอยู่แล้ว การอพยพของเชื้อโรคจากสัตว์สู่คนจะเพิ่มขึ้น แต่โลกยังไม่พร้อมสำหรับการระบาดใหญ่ครั้งใหม่หรือวิธีต่อสู้กับการแพร่กระจายของเชื้อ ความเป็นจริงของการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มากขึ้นของโลกในช่วงนี้เห็นได้อย่างเด่นชัดในสหภาพยุโรป โดยที่ความแห้งแล้งของสหภาพยุโรปเลวร้ายที่สุดในรอบ 5 ศตวรรษ! สิ่งที่เราต้องเข้าใจก็คือการเปลี่ยนจากเชื้อเพลิงฟอสซิลไปเป็นพลังงานหมุนเวียนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเป็นปรากฏการณ์ที่ต้องใช้เวลาหลายทศวรรษ และไม่ใช่สิ่งที่สามารถทำได้ในชั่วข้ามคืน ซึ่งโลกที่คุ้นเคยกับ “กาแฟสำเร็จรูป” คงจะไม่เข้าใจ ช่วงเปลี่ยนผ่านนี้จะทำร้ายคนยากจนที่สุดที่อาศัยอยู่ในประเทศที่ยากจนที่สุด ค่าใช้จ่ายของการเปลี่ยนแปลงนี้จะอยู่ที่ประมาณ 3 ถึง 5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐต่อปีในช่วง 30 ปีข้างหน้า และแม้ว่าจะดูเหมือนเป็นเม็ดเงินจำนวนมหาศาล แต่ก็อยู่ระหว่างร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 5 ของ GDP โลกในปัจจุบัน โลกที่มีหลายชั่วซึ่งมีสหรัฐอเมริกาและจีนเป็นศูนย์กลาง ประเทศเหล่านี้ยังเป็นผู้มีส่วนร่วมรายใหญ่ที่สุดของการปล่อยก๊าซ GHG ดังนั้นประเทศเหล่านี้จึงจำเป็นต้องหาหรือถึงวิธีการลดระดับการปล่อยก๊าซดังกล่าวอย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกับคู่แข่งที่เท่าเทียมแต่เป็นมิตร จะช่วยให้โลกาภิวัตน์สามารถผลิตเงินทุนที่จำเป็นสำหรับการเปลี่ยนแปลงนี้ สิ่งที่เราไม่ต้องการคือโลกที่มีขั้วมากขึ้น เทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับการเปลี่ยนแปลงนี้อยู่ช่วงแรกเริ่ม ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ เรากำลังรอกคอยเครื่องยนต์เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์อื่น ๆ และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่จะใช้บังคับ เรือต้นแบบดังกล่าวควรอยู่ในน้ำภายในปี 2567 ทั้งนี้ IMO สามารถช่วยได้โดยการไม่อนุญาตให้มีการต่อเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใด ๆ ลำใหม่หลังจากสิ้นปี 2572 ซึ่งจะช่วยให้ผู้ต่อเรือและเจ้าของเรือมุ่งเน้นไปที่เรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEVs) โดยผลิตในขนาดที่พอเหมาะและในราคาที่ยอมรับได้ นี่คือนโยบายความจกรอยเตอร์เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม ที่เน้นย้ำถึงความยุ่งเหยิงที่โลกกำลังเผชิญจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ คลื่นยักษ์จึงเป็นปรากฏการณ์ที่ได้รับความสนใจมากขึ้นในอุตสาหกรรมของเรา บริเวณน้ำตื้น เช่น ทะเลเหนือและอ่าวบิสเคย์ ขึ้นชื่อในเรื่องสภาพคลื่นพายุฤดูหนาว แนวสันกลางมหาสมุทรแอตแลนติกเป็นเขตน้ำตื้นระหว่างอเมริกาเหนือและยุโรป ซึ่งอาจก่อให้เกิดคลื่นยักษ์ในฤดูหนาว คลื่นยักษ์นั้นหมายความถึงคลื่นที่มีความสูงเป็นสองเท่าของความสูงของคลื่นปกติ โดยที่ความสูงของคลื่นที่มีความสูงปกติกำหนดให้เป็นคลื่นที่มีความสูงเฉลี่ยสูงสุด 1/3 ของคลื่นในสเปกตรัม คลื่นยักษ์มักเกิดขึ้นใกล้กับบริเวณชายฝั่งที่กระแสน้ำในมหาสมุทรมีกำลังแรงที่สุด และบริเวณที่ความลึกของมหาสมุทรเปลี่ยนแปลงบ่อยกว่า (เช่น แอฟริกาใต้ที่มีกระแสน้ำ Agulhas) การศึกษาระยะเวลา 20 ปีที่ดำเนินการโดยศูนย์สมุทรศาสตร์แห่งชาติ

ของสหราชอาณาจักรและมหาวิทยาลัยเซาแทมป์ตัน วิเคราะห์การสำรวจหุ้น 20 ปีตามแนวชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา (ในระหว่างปี 2537 - ปี 2559) พบว่าคลื่นยักษ์มีความถี่ลดลงเล็กน้อย แต่มีความสูงเพิ่มขึ้น การศึกษายังพบว่าความสูงของคลื่นยักษ์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในแต่ละปีตลอดระยะเวลา 22 ปีของการศึกษา (จากข้อมูลหุ้นพื้นฐาน) นี่คือวิดีโอที่แสดงถึงเหตุการณ์ที่คลื่นยักษ์กระทบแท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเลเหนือในฤดูร้อนนี้

การศึกษาล่าสุดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศชี้ให้เห็นว่าภายในปี 2643 บางส่วนของโลกจะปิดตัวลงเป็นเวลาสองสัปดาห์ในแต่ละปีเนื่องจากความร้อนจัด (อุณหภูมิ 51 องศาเซลเซียส) คุณสามารถอ่านบทความได้ที่

เงินเฟ้อ:

“พาดหัวข่าวเกี่ยวกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงอย่างต่อเนื่องยังคงเป็นข้อคิดเห็นที่เร้าใจให้ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดอุปสงค์ ทว่าแนวทางนี้ไม่เพียงแต่จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือเงินสด ด้วยค่าใช้จ่ายของพนักงาน ธุรกิจ และผู้บริโภคจำนวนมาก การเพิ่มอัตราดอกเบี้ยยังไม่ใช่วิธีที่ดีที่สุดในการจำกัดราคาที่สูงขึ้น เราเพียงเห็น GDP ลดลงสองในสี่ไตรมาส ซึ่งดีกว่าที่ธนาคารกลางสหรัฐได้คาดการณ์ไว้แท้จริงแล้ว เมื่อปลายปีก่อนหน้าธนาคารกลางสหรัฐคาดการณ์การเติบโตที่แท้จริงที่ร้อยละ 4 (หลังจากที่ปรับอัตราเงินเฟ้อแล้ว) ในปี 2565 ดังนั้นจึงเป็นเรื่องแปลกประหลาดที่จะโต้แย้งว่าธนาคารกลางสหรัฐควรขึ้นอัตราดอกเบี้ยต่อไปเพื่อต่อสู้กับการตกต่ำของราคาพลังงานที่เริ่มจะหายไป ความจริงที่ว่าข้อโต้แย้งนั้นได้ผลดีกับกลุ่มผู้มั่งคั่งไม่ได้ทำให้ข้อโต้แย้งนั้นสมเหตุสมผล หรือฉลาด หรือดี”

ศาสตราจารย์เจมส์ เค. กัลเบรธ ข้อมูลจาก Project Syndicate วันที่ 5 สิงหาคม 2565

ราคาก๊าซในสหรัฐฯ ลดลงต่ำกว่า 4 เหรียญสหรัฐต่อแกลลอน ราคาน้ำมันพุ่งขึ้นในเดือนกรกฎาคม แต่ธนาคารกลางสหรัฐก็ตั้งใจที่จะขึ้นอัตราดอกเบี้ยในอัตราที่รวดเร็วที่สุดในรอบกว่า 4 ทศวรรษเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อ อย่างไรก็ตาม เส้นอัตราผลตอบแทนของกระทรวงการคลังสหรัฐที่กลับหัวกลับหางบอกเล่าเรื่องราวที่แตกต่างกันมาก การกำหนดราคาในภาวะถดถอยโดยที่อัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐจะถูกปรับลดลงอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเกิดขึ้นได้ในช่วงกลางปี 2566 นี่คือวิดีโอสั้น ๆ จาก *The Economist* ที่ช่วยอธิบายว่าอัตราเงินเฟ้อสูงหมายถึงอะไร

ในขณะเดียวกัน อัตราเงินเฟ้อของสหราชอาณาจักรเพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบ 4 ทศวรรษในเดือนกรกฎาคมที่ร้อยละ 10.1 ลดลงเป็นร้อยละ 9.9 ในเดือนสิงหาคม โดยธนาคารแห่งประเทศไทยอังกฤษคาดว่าอัตราเงินเฟ้อในไตรมาสสี่จะสูงถึงร้อยละ 13 และยังคงสูงขึ้นในปี 2566 แนวโน้มของโลกจะเข้าสู่ภาวะซบเซาเพิ่มขึ้นและสงครามในยูเครนไม่ได้ช่วยให้ดีขึ้น ด้วยการผลักดันราคาเชื้อเพลิง ปุ๋ย และราคาอาหารให้สูงกว่าที่ควรจะเป็น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ได้กล่าวไว้นั้นจะส่งผลกระทบต่อราคาเชื้อเพลิง อาหาร และปุ๋ยมากขึ้นไปอีก โดยการหดตัวของผลผลิตเนื่องจากสภาพอากาศที่รุนแรง โดยความร้อนจัด / เย็นจัดซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการพลังงานที่มากขึ้นสำหรับความเย็น/ความร้อน ครั้งสุดท้ายที่โลกประสบภาวะเงินเฟ้อสูงคือในปี 2513 ดังนั้นประสบการณ์ในการต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อของผู้นำโลกในปัจจุบันจึงไม่มีอยู่จริง ราคาอาหารและเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อคนยากจนที่อาศัยอยู่ในประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกอย่างไม่เป็นสัดส่วน

การขึ้นอัตราดอกเบี้ยคั่งที่ธนาคารกลางในส่วนอื่นของโลกกำลังทำอยู่นั้น ไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาเงินเฟ้อ เนื่องจากจะทำให้ความเจ็บปวดของคนยากจนที่สุดในกลุ่มคนยากจนมีเพิ่มมากขึ้นไปอีกจนไม่สามารถต้านทานได้ นี่เป็นครั้งแรกที่ทุกคนพูดแบบเดียวกัน เราอยู่ในภาวะถดถอย ภาวะถดถอยในอดีตมักเกิดขึ้นอย่างน่าประหลาดใจ นั่นคือธรรมชาติของพวกมัน และนั่นคือสาเหตุที่ทำให้ภาวะถดถอยถึงน่ากลัว แต่ดูเหมือนจะไม่ใช่วิธีนี้ ธนาคารกลางในส่วนอื่นของโลกเริ่มต้นด้วยการกล่าวว่าอัตราเงินเฟ้อเป็นสิ่ง “ชั่วคราว” และจะลดลงเมื่อเวลาผ่านไป เมื่อใช้เวลานานกว่าที่คาดการณ์ไว้เล็กน้อย พวกเขาระบุว่าอัตราเงินเฟ้อนั้น “คงที่” และเริ่มขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อระงับอัตราเงินเฟ้อ ด้วยราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ตกต่ำ ความเชื่อเรื่องเงินเฟ้อแบบชั่วคราวก่อนหน้านี้แน่นอนอาจยังคงมีอยู่ และคุณอาจเห็นว่าอัตราดอกเบี้ยจะลดต่ำลงภายในกลางปีหน้า นี่คือบทความโดย [Jim O'Neill](#) ที่สรุปความคิดเห็นเหล่านี้

หากคุณคิดว่ามีบางอย่างไม่ถูกต้องเบื้องหลังความปรารถนาให้ธนาคารกลางสหรัฐใช้มาตรการขึ้นดอกเบี้ยเพื่อชะลออัตราเงินเฟ้อในปัจจุบัน แม้ว่าอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นจะชะลอตัวลง คุณควรอ่านบทความนี้ซึ่งมีมุมมองที่ต่างออกไปสำหรับเหตุผลว่าทำไมภาวะถดถอยที่ไม่จำเป็นจึงมีความจำเป็น และในเรื่องของการรักษาภาวะเงินเฟ้อโดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ย [นักวิจัยของธนาคารกลางสหรัฐ](#) กล่าวว่า การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะสร้างภาวะถดถอย แม้ว่านายพาวเวลล์ หัวหน้าใหญ่ของพวกเขาจะอ้างว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะไม่ก่อให้เกิดภาวะถดถอยแล้วใครถูก? หัวหน้าใหญ่หรือนักวิจัย?

ผลกระทบของการขึ้นอัตราดอกเบี้ยนั้นเป็นที่ประจักษ์แล้วโดยหลากหลายองค์กรที่ได้รับดำเนินการเข้าทำ Leveraged ดังรายละเอียดข้อมูลจากบทความนี้โดย [FT](#) ลงวันที่ 13 กันยายน

เมื่อโลกเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์โดยการย้ายงานด้านการผลิตนอกชายฝั่งไปยังประเทศที่มีค่าครองชีพต่ำกว่ามาก โลกได้รับประโยชน์จากภาวะเงินเฟ้อ การลดโลกาภิวัตน์จะเป็นการทำสิ่งที่ตรงกันข้าม ด้วยการผลักดันให้เกิดการส่งเสริมจ้างงานใกล้ชายฝั่งและการสนับสนุนประเทศใกล้เคียงที่เงินเฟ้อสูงด้วยการย้ายการผลิตไปยังประเทศที่มีค่าแรงสูง ผู้บริโภคจะต้องจ่ายมากขึ้นสำหรับห่วงโซ่อุปทานบนบกที่มีความปลอดภัยในระยะยาว ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานจะสูงขึ้นเมื่อคุณใช้แหล่งพลังงานที่เข้าถึงได้ง่ายหมดแล้ว ไม่ว่าจะย้ายงานการผลิตไปที่ใด เมื่ออัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น ต้นทุนของเงินทุนก็จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำในรอบ 4 ทศวรรษได้ผ่านจุดต่ำสุดและกำลังพลิกกลับ การลดทอนทางการเงินของเศรษฐกิจจะปรับราคาสินทรัพย์ที่มีประสิทธิภาพจริงให้สูงขึ้นในขณะที่ลดค่าสินทรัพย์ทางการเงิน ผู้มั่งคั่งซึ่งเป็นเจ้าของสัดส่วนทางการเงินที่ใหญ่ที่สุดของเศรษฐกิจ จะถูกลดทอนความมั่งคั่งลงพร้อมกับการล่มสลายของตลาดหุ้น เมื่ออัตราการเกิดลดลงและอายุขัยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น แรงงานจะยังคงขาดแคลนและค่าแรงจะเพิ่มขึ้นตามความจำเป็น เพื่อดึงดูดแรงงานที่หดตัวกลับเข้าสู่ตลาด การระบาดใหญ่บีบบังคับผู้คนให้ตระหนักว่าอนาคตนั้นมีความเสี่ยงและคาดเดาไม่ได้ คนอายุน้อยจึงอยากสัมผัสชีวิตและใช้ชีวิตและไม่สะสมทรัพย์สิน พวกเขาจะไม่รับงานที่ไร้ความหมายและจะไม่อยู่ในฐานะ “ทาส” ของนายจ้าง งานที่ไม่จำเป็นจะหายไป แรงงานจะเป็นที่ต้องการ และได้รับค่าจ้างที่เหมาะสมและอยู่ในสภาวะการทำงานที่จำเป็นสำหรับงานที่ทำ การนัดหยุดงานของคนงานที่ทำเรื่องซึ่งมีนัยสำคัญนั้นไม่ได้เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว หากแต่เกิดขึ้นสองครั้ง ณ ท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์แห่งสำคัญของสหราชอาณาจักรเพิ่มอัตราเงินเฟ้อของสหราชอาณาจักร ตอนนี้ ขอให้ท่านผู้อ่านโปรดบอกว่าการขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะขัดขวางกดดันด้านเงินเฟ้อที่อธิบายข้างต้นโดยไม่ทำให้เกิดภาวะถดถอยได้อย่างไร

การตัดสินใจล่าสุดของกลุ่ม OPEC+ ในสัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 7 ตุลาคม ที่จะลดการผลิตน้ำมันลง 2 ล้านบาร์เรลต่อวันจะทำให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น และอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้น ซึ่งธนาคารกลางสหรัฐพยายามต่อสู้โดยการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย

ข่าวกระแสหลักดูเหมือนจะไม่หยุดพุ่งเป้าไปที่ประเด็นที่ว่า เพราะเหตุใดการหยุดยั้งอัตราเงินเฟ้อจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจึงเป็นสิ่งจำเป็น? อย่างไรก็ตาม มีนักเศรษฐศาสตร์จำนวนไม่น้อยที่ไม่เห็นด้วยกับมุมมองกระแสหลักและสนับสนุนให้ระงับการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจนกว่าจะสามารถตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อดูว่าวิธีนี้ใช้ได้ผลหรือไม่ บทความ ที่มีมุมมองอื่นได้ถูกจัดทำขึ้นอย่างยอดเยี่ยมโดย Joseph Stiglitz และ Dean Baker ซึ่งพวกเขา กล่าวว่า “มีเหตุผลหลายประการที่จะระงับการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย ประการแรกคืออัตราเงินเฟ้อที่ชะลอตัวอย่างรวดเร็ว อัตราเงินเฟ้อของดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ซึ่งเป็นมาตรวัดที่เกี่ยวข้องกับครัวเรือนมากที่สุดมีค่าเท่ากับศูนย์ในเดือนกรกฎาคม และมีแนวโน้มว่าจะเป็นศูนย์หรือแม้แต่ติดลบในเดือนสิงหาคม ในทำนองเดียวกันดัชนีราคาการใช้จ่ายด้านการบริโภคส่วนบุคคล (PCE) ซึ่งเป็นอีกมาตรวัดหนึ่งที่ใช้ชี้วัดโดยอ้างอิงจาก GDP ลดลงร้อยละ 0.1 ในเดือนกรกฎาคม”

สุดท้าย บทความจาก *Bloomberg* ที่เดือนว่าเรากำลังเข้าสู่ภาวะถดถอยเนื่องจากธนาคารกลางกำลังขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องโดยไม่คำนึงถึงอัตราเงินเฟ้อที่ชะลอตัวลง (ดูบทความด้านบน) ไม่ร่อช่องว่างระหว่างช่วงเวลาที่ขึ้นอัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง โดยไม่คำนึงถึงว่าสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนได้ผลักดันราคาของสินค้าหลักสามประการ (อาหาร ปุ๋ย และเชื้อเพลิง) ซึ่งอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นนี้จะไม่ส่งผลกระทบ

ความไม่เท่าเทียมกันที่เพิ่มขึ้นในโลก:

ความไม่เท่าเทียมกันอย่างมากในการกระจายความมั่งคั่งกำลังเพิ่มขึ้นแทนที่จะลดลง ในบทความที่เขียนใน *The Guardian* เฮอร์นิ แชนเดอร์ส ระบุว่ามหาเศรษฐีพันล้าน 3 อันดับแรกในสหรัฐอเมริกามีทรัพย์สินรวมมากกว่ามูลค่าทรัพย์สินของคนอเมริกันที่อยู่ต่ำสุด 160 ล้านคน เขากล่าวเพิ่มเติมว่า “ร้อยละ 45 ของรายได้ใหม่ทั้งหมดไปอยู่ที่ร้อยละ 1 ของผู้มั่งคั่ง และซีไอโอของบริษัทขนาดใหญ่ทำลายสถิติรายได้ที่ 350 เท่าของรายได้ที่คนงานของพวกเขาได้รับ” โปรดอ่านบทความ ที่ยอดเยี่ยมนี้ต่อพร้อมกับบทความสองบทความด้านบนนี้เพื่อจะได้เข้าใจถึงสิ่งที่เกิดขึ้น

นี่คือบทความที่กระตุ้นความคิดเกี่ยวกับความไม่เท่าเทียมกันของรายได้โดย John Burn Murdoch ซึ่งตีพิมพ์ใน *FT* ลงวันที่ 16 กันยายน ซึ่งเปรียบเทียบสหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักรกับเพื่อนชาวตะวันตก ข้อสรุปของเขาเป็นอย่างไร? ทั้งสองประเทศเป็น “สังคมที่ยากจนที่มีคนรวยจำนวนมาก”

วิดีโอ ๆ เกี่ยวกับช่องว่างที่ไม่ยั่งยืนซึ่งเพิ่มมากขึ้นระหว่างคนรวยกับคนจน โดยวุฒิสมาชิกเบอร์นี แชนเดอร์ส

สำหรับบริบทเพิ่มเติมเกี่ยวกับความไม่เท่าเทียมกันของค่าจ้างในองค์กรอเมริกา โปรดอ่านบทความนี้ ซึ่งระบุว่า “ระหว่างปี 2521 ถึง 2564 ตามการวิจัยใหม่จากสถาบันนโยบายเศรษฐกิจ (EPI) ค่าตอบแทนซีไอโอของบริษัทจดทะเบียนที่ใหญ่ที่สุด 350 แห่งของ

สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราเงินเฟ้อถึงร้อยละ 1,460 สูงกว่าค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.1 ที่คนงานทั่วไปของประเทศได้รับในช่วงเวลาดังกล่าว”

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2565 ด้วยอุปทาน 939.15 ล้านเคเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 960.33 ล้านเคเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.26) ณ สิ้นไตรมาสสามของปี 2565 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 5.98 กล่าวคือสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ จนถึงสิ้นไตรมาสสามของปี 2565) กับการส่งมอบตามกำหนดการในไตรมาสสี่ของปี 2565 และปี 2566 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 5 ล้านเคเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 3.29 ล้านเคเวทตันจนถึงสิ้นไตรมาสสามของปี 2565) จะเหลือการเคปโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.00 (เพิ่มขึ้นจาก 939.15 ล้านเคเวทตันเป็น 967.33 ล้านเคเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 330.10 ล้านเคเวทตันเป็น 340.87 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.26 และเพิ่มขึ้นจาก 609.05 ล้านเคเวทตันเป็น 626.46 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86) ภายในสิ้นปี 2565 และร้อยละ 2.74 ภายในสิ้นปี 2566 (เพิ่มขึ้นจาก 967.33 ล้านเคเวทตันเป็น 993.82 ล้านเคเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 340.87 ล้านเคเวทตันเป็น 350.32 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.77 และเพิ่มขึ้นจาก 626.46 ล้านเคเวทตันเป็น 643.51 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.72) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง ความล่าช้า เนื่องจากการกักกันเรือจากโรคโควิด-19 และการลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2566 / ปี 2567 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน

อุตสาหกรรมการเดินเรือเป็นหนึ่งในภาคที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในระบบห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นเมื่อถูกขัดขวาง ก็จะสร้างความไร้ประสิทธิภาพซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์เพิ่มขึ้นทันที สถานการณ์โควิด-19 และสงครามในยูเครนในปัจจุบันได้ขัดขวางระบบห่วงโซ่อุปทานตลอดจนทุกด้านของชีวิตและธุรกิจ ความแออัดของท่าเรือไม่ได้ลดลง เนื่องจากนโยบายปิดกั้นของจีนรวมกับเชื้อโควิดสายพันธุ์โอไมครอน ซึ่งเป็นเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่สามารถแพร่ระบาดได้มากที่สุด กำลังสร้างความแออัดในท่าเรือจีนให้เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือทั่วโลกได้รับผลกระทบต่าง ๆ จากความแออัดของท่าเรือจีน อุปสงค์ของสินค้าเป็นตัวตั้งให้เกิดความแออัด ในขณะที่ท่าเรือที่คับคั่งเป็นตัวผลักดันให้เกิดความแออัด การขาดการลงทุนในท่าเรือที่มีอยู่และความขาดแคลนของท่าเรืออัตโนมัติที่ทันสมัยในส่วนอื่นของโลกส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักไปทั่วโลก การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตกเป็นเหยื่อรายแรกของโอไมครอน ส่งผลให้ต้องลดจำนวนคนทำงานท่าเรือที่ได้รับผลกระทบจากโควิดลง พนักงานนำร่องซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการเริ่มต้นการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามท่าเรือได้ขาดแคลนเนื่องจากการติดเชื้อและการกักกันเรือที่เดินทางมาจากประเทศต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโอไมครอน จุดจอดสมออยู่ในจุดกักกันซึ่งขวางท่าเรือ คนประจำเรือผู้เปรียบเสมือนกาวที่ผูกมัดโลกาภิวัตน์ ต้องเผชิญกับการทดสอบโควิด ความล่าช้า การแยกตัว การอยู่บนเรือที่นานขึ้น และความกลัว

การระบาดของโควิด-19 บนเรือ เนื่องจากหลายประเทศยังคงไม่อนุญาตให้พวกเขาขึ้นจากเรือเพื่อเดินทางกลับบ้าน คนขับรถบรรทุกที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาด ส่งผลให้ความไม่มีประสิทธิภาพยิ่งเพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากสินค้าติดอยู่ที่ท่าเรือ การประเมินความยืดหยุ่น ความเชื่อถือได้ ความหลากหลาย การเข้าสู่ยุคดิจิทัล ประสิทธิภาพการทำงาน การลดความเสี่ยง และระดับสินค้าคงคลังที่เชื่อมโยงทั้งหมดในห่วงโซ่อุปทาน ได้กลายเป็นเรื่องสำคัญสำหรับธุรกิจและรัฐบาล ระดับสินค้าคงคลังในธุรกิจและประเทศต่าง ๆ ยังคงไม่เพียงพอต่อการหยุดชะงักในปัจจุบัน แม้ว่าการเติมสินค้าคงคลังจะสูงเป็นประวัติการณ์ก็ตาม หลักการใหม่ในขณะนี้คือ “การสำรองเพื่อกรณีฉุกเฉิน” (just-in-case) เปรียบเทียบกับหลักการ “การสำรองแบบทันเวลาพอดี” (Just-in-time) ในอดีต

การเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์

ผลการศึกษาวินิจฉัยใหม่ที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี Chalmers ประเทศสวีเดน ระบุว่า เครื่องดักจับเขม่าควันและน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันที่ปนเปื้อนสารพิษมีส่วนต้องรับผิดชอบถึงร้อยละ 9 ของการปล่อยสารก่อมะเร็งและสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลบอลติก น่าเสียดายที่ IMO ได้รวมเศรษฐศาสตร์กับกฎหมายว่าด้วยการป้องกันมลพิษเข้าด้วยกัน และเราต้องเผชิญกับความยุ่งเหยิงนี้ โดยสวีเดนมีแนวโน้มที่จะห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบเปิดในทะเลบอลติก

รัฐสภาสหภาพยุโรปได้ผ่านกฎหมายห้ามการขายรถยนต์ซึ่งเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลนับจากปี 2573 และเรโนลต์ สเตลเลนดีส และเบนทิลีจะยุติการผลิตรถยนต์ดังกล่าวภายในกำหนดเวลาเดียวกัน เกาหลีเหนือของจีนเพิ่งผ่านกฎหมายห้ามรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลทั้งหมดนับตั้งแต่ปี 2573 เป็นต้นไป การห้ามดังกล่าวและการเปลี่ยนแปลงการผลิตที่คล้ายกันนี้จะเกิดขึ้นในประเทศและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในขณะนี้ ซึ่งหน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ กำลังกำหนดเส้นตายอย่างเข้มงวด

ดังนั้น ผมจึงเป็นผู้สนับสนุนที่แข็งแกร่งสำหรับ IMO ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อสั่งห้ามการส่งมอบเรือต่อใหม่ซึ่งเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลนับตั้งแต่วันที่กำหนด กล่าวคือวันที่ 1 มกราคม 2573 เส้นตายที่ยากจะเปลี่ยนแปลงนั้นจะเน้นไปที่ การร่วมมือกันระหว่างผู้ต่อเรือ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ ผู้ควบคุม ผู้ผลิตเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ และห่วงโซ่อุปทานทางบก/ทางทะเลทั้งหมด และเจ้าของเรือในการเลือกใช้เชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (ZEVs) ในอนาคต เราต้องแทนที่เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลในทะเลที่มีอยู่ทั้งหมดด้วย ZEVs ภายในปี 2593 และวิธีเดียวที่เราจะไปถึงจุดนั้นได้คือ เราต้องดำเนินการตามเส้นตายที่ยากจะเปลี่ยนแปลงที่ IMO กำหนดให้ทันภายในต้นปี 2573 ยิ่งเร็วเท่าไรยิ่งดี

ตามข้อมูลจาก Class DNV เพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ CII ของ IMO จนถึงปี 2569 จำเป็นต้องมีการลด CII ลงร้อยละ 38 จากระดับในปี 2562 หากการลด CII สามารถทำได้โดยการลดความเร็วในการแล่นเรือลงเพียงอย่างเดียว การลดความเร็วดังกล่าวจะมีผลกระทบอย่างมากด้วยความเร็วสูงสุดที่ 8 นอต เมื่อเทียบกับความเร็วเฉลี่ยในปัจจุบันที่ประมาณ 12 นอต ในปี 2566 เรือประมาณร้อยละ 42 หรือคิดเป็นปริมาณ 441 ล้านเดทเวทตัน จะถูกจัดลำดับเป็น D หรือ E และจำนวนนี้จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 58 หรือคิดเป็นปริมาณ 596 ล้านเดทเวทตัน ภายในปี 2569 ตามข้อมูลรายงาน MRV ของสหภาพยุโรปในปี 2562 หากไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเพิ่มเติม หรือแม้จะติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเพิ่มเติมแล้วก็ตาม อุปกรณ์เหล่านี้จะไม่ส่งผลใด ๆ ต่อการ

ประเมินค่า CII ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศอาจห้ามเรือเหล่านี้จากการเดินเรือ การห้ามการเดินเรือดังกล่าวจะไม่เป็นประโยชน์เว้นแต่โลกจะพร้อมที่จะละทิ้งสินค้าทั้งหมด ซึ่งจำเป็นสำหรับวิถีชีวิตที่มีอยู่ของเราซึ่งถูกขนส่งด้วยเรือเหล่านี้

ในอดีต บริษัทฯ ได้ให้ลิงก์ไปยังวิดีโอที่แสดงการรั่วไหลของก๊าซมีเทนจากเรือที่กำลังเผาไหม้เชื้อเพลิง LNG โดยพาดพิงว่าเชื้อเพลิงดังกล่าวนี้ไม่ใช่เชื้อเพลิงที่ดีแม้ว่าจะใช้ในช่วงเปลี่ยนผ่านการใช้เชื้อเพลิง ในที่สุด ผู้เล่นในอุตสาหกรรมรายใหญ่ที่ได้ลงทุนอย่างหนักในเรือเผาไหม้เชื้อเพลิงคู่ที่ใช้เครื่องยนต์ LNG ต่างเห็นพ้องต้องกันว่าการรั่วไหลของก๊าซมีเทนปล่อยพลังงานอันก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่า CO₂ 27 ถึง 30 เท่าในช่วงระยะเวลา 100 ปี ในขณะที่ CO₂ จะยังคงอยู่ที่ 1 โดยไม่คำนึงถึงช่วงเวลา ตอนนี้พวกเขาจะทำการศึกษาเพื่อวัดการรั่วไหลของก๊าซมีเทน เทคโนโลยีที่มีส่วนช่วยในการลดปริมาณการรั่วไหลของก๊าซมีเทนและวิธีที่ทำให้ภาคอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเล็งการนำเทคโนโลยีใหม่เหล่านี้ไปใช้ในวงกว้าง

การเปลี่ยนแปลงความเร็วในการแล่นเรือให้เพิ่มขึ้นหรือลดลงนั้นขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันและตลาดค่าระวาง ยิ่งค่าระวางการขนส่งสินค้าในตลาดสูงขึ้นเท่าใด เรือก็จะเพิ่มความเร็วในการแล่นเรือขึ้น และในทางกลับกัน ยิ่งราคาน้ำมันสูง เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมก็จะแล่นเรือเร็วกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และในทางกลับกัน การเปลี่ยนแปลงความเร็วจะเห็นได้เด่นชัดขึ้นเมื่อข้อกำหนดด้านกฎระเบียบมีผลบังคับใช้ โดยบังคับให้เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงสูงต้องชะลอความเร็วในการแล่นเรือลงผ่าน Engine Power Limits

มุมมองของบริษัทฯ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ โควิด-19”

ในประเทศส่วนใหญ่ โควิดได้รับการปฏิบัติเหมือนเป็นไข้หวัด โดยอย่างน้อยต้องมีการแยกตัวออกจากกันเป็นบรรทัดฐาน สหรัฐอเมริกาอ้างว่าเนื่องจากร้อยละ 95 ของประชากรของอเมริกาได้รับการฉีดวัคซีนและ/หรือเคยติดเชื้อ โควิด ดังนั้นแม้แต่ผู้ที่ไม่ได้รับวัคซีนก็สามารถดำเนินชีวิตประจำวันได้โดยไม่มีข้อจำกัด และดูเหมือนว่า เชื้อไวรัสสายพันธุ์ปัจจุบันที่ระบาดระลอกใหม่นั้นร้ายแรงพอ ๆ กับไข้หวัดธรรมดา การสวมหน้ากากซึ่งเป็นวิธีการที่ง่าย ราคาไม่แพง และมีประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้คน ได้ถูกยกเลิกไปในประเทศแล้วประเทศแล้ว

การเดินทางทางอากาศและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ได้กลับมาเปิดบริการอีกครั้ง แต่ต้องเผชิญกับปัญหาใหญ่โดยมีการยกเลิกเที่ยวบินหลายเที่ยวบิน เครื่องบินประสบปัญหาทางไกล ลูกเรือไม่สามารถเข้าร่วมเที่ยวบินได้เนื่องจาก โควิด ห้องรับรองสั้น การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินเพื่อดูแลผู้โดยสาร การขาดแคลนของตัวจัดการกระเป๋าเดินทาง กระเป๋าเดินทางหาย และเหตุการณ์เหล่านี้ยังคงดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ ผู้คนจะเดินทางก็ต่อเมื่อจำเป็นเท่านั้น และจากนั้นก็เดินทางด้วยสัมภาระที่เบาที่สุดเท่าที่จะทำได้

การวิจัยหาวัคซีนที่ฉีดเพียงเข็มเดียวแล้วจบ ซึ่งไม่เพียงแต่จะช่วยป้องกันจากเชื้อไวรัสสายพันธุ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่จะมีขึ้นในอนาคตทั้งหมด ก็อาจจะบรรลุผลแล้วตามที่นักวิจัยของ Caltech กล่าว วัคซีนใหม่นี้ไม่เพียงแต่เป็นผลดีสำหรับการระบาดใหญ่ในปัจจุบัน แต่ยังมีประโยชน์ต่อการระบาดใหญ่ในอนาคต และสำหรับใช้กับโรคต่าง ๆ เช่น ไข้หวัดทั่วไป / ไข้หวัดใหญ่ โพรดอ่านบทความ [“วัคซีนโควิดครอบจักรวาล”](#)

พนักงานจะทำงานจากสำนักงาน แต่ไม่ใช่ทุกวัน พนักงานบางรายทำงานที่สำนักงานประมาณ 4 วันต่อสัปดาห์ พนักงานรายอื่นประมาณร้อยละ 50 ทำงานที่สำนักงานทุกสัปดาห์วันสัปดาห์ โดยต้องทำงานจากที่บ้านผสมกันไป ตัวกรองฝุ่นละอองประสิทธิภาพสูง (HEPA) และเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศจะกลายเป็นอุปกรณ์มาตรฐานของสำนักงาน

มุมมองอื่น ๆ ต่อตลาด

การค้าข้าวทั่วโลกในปีปฏิทิน 2565 ถูกคาดการณ์ไว้ที่ 48.8 ล้านตัน (ตามอัตราการค้า) เพิ่มขึ้น 0.1 ล้านตัน จากการคาดการณ์ก่อนหน้านี้ และสำหรับปี 2566 ได้มีการปรับขึ้นอย่างเป็นสัดส่วนเป็น 54.7 ล้านตัน (ข้อมูลจาก USDA วันที่ 16 สิงหาคม 2565)

เกือบจะเป็นที่แน่ชัดแล้วว่าเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปอยู่ในสภาวะถดถอย เงินเฟ้อใกล้เป็นตัวเลขสองหลัก และฤดูหนาวกำลังใกล้เข้ามาอย่างรวดเร็ว ราคาอาหารและพลังงานที่สูงส่งผลกระทบจากภัยแล้งที่รุนแรงและระดับแม่น้ำที่ต่ำซึ่งจำกัดการคมนาคมขนส่ง อัตราเงินเฟ้อของสหภาพยุโรปที่ร้อยละ 9 ซึ่งตัวเลขดังกล่าวไม่เคยเกิดขึ้นในช่วงกว่าครึ่งศตวรรษ อัตราเงินเฟ้อกำลังลดกำลังซื้อด้วยเงินสดที่ใช้กับน้ำมันเบนซิน ก๊าซธรรมชาติ และอาหาร ในเดือนมิถุนายน ยอดค้าปลีกลดลงร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้า โดยลดลงร้อยละ 9 ในเยอรมนี เกือบครึ่งหนึ่งของโรงงานถลุงอะลูมิเนียมและสังกะสีของสหภาพยุโรปปิดตัวลงแล้ว ขณะที่การผลิตปุ๋ยซึ่งต้องอาศัยก๊าซธรรมชาติก็ได้ปิดตัวลง ความเจ็บปวดนั้นมีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นด้วยต้นทุนพลังงานและอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นเนื่องจากสหภาพยุโรปเลิกจัดหาอุปทานพลังงานจากแหล่งที่ถูกริบที่สุด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 สิงหาคม 2565)

เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ ปักกิ่งตั้งเป้าลงทุนในโครงการพลังงานใหม่ รถไฟความเร็วสูง และอุโมงค์น้ำ จีนกำลังสูบน้ำเงินหลายล้านล้านหยวนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่อาจเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก ซึ่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจจากการปิดเมืองอันเนื่องมาจากโควิด-19 และความวุ่นวายในตลาดอสังหาริมทรัพย์ในปีนี้ ปักกิ่งกำลังจัดหาเงินทุนของรัฐบาลจำนวน 6.8 ล้านล้านหยวน (ประมาณ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) สำหรับโครงการก่อสร้าง ตามการคำนวณของ Bloomberg ตามประกาศอย่างเป็นทางการ เม็ดเงินทั้งหมดที่ใช้ในการกระตุ้นเศรษฐกิจอาจสูงกว่านั้นถึงสามเท่าของจำนวนที่ได้ประกาศ จากการประมาณการบางอย่างเมื่อคำนวณรวมเงินกู้จากธนาคารและกองทุนขององค์กร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 สิงหาคม 2565)

การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย การเติบโตที่ช้าลง และตลาดแรงงานที่อ่อนตัวลงจะ “นำความเจ็บปวดมาสู่ครัวเรือนและภาคธุรกิจ” แต่ธนาคารกลางสหรัฐมุ่งเน้นไปที่การลดอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นกว่าหลายทศวรรษ ประธานเจอโรม พาวเวลล์ กล่าวสุนทรพจน์ที่คาดหวังไว้สูงจากการประชุมนโยบายประจำปีของเฟดส์ ฮิลล์ กล่าวว่า อัตราดอกเบี้ยจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และไม่น่าจะลดลงในเร็ว ๆ นี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 สิงหาคม 2565)

บังกลาเทศเตรียมนำเข้าข้าวสาลี 500,000 ตันในราคา 430 เหรียญสหรัฐต่อตันจากรัสเซียในข้อตกลงแบบรัฐต่อรัฐ (G-to-G) ขณะที่กำลังต่อสู้เพื่อจัดหาเสบียงท่ามกลางราคาที่พุ่งสูงขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 27 สิงหาคม 2565)

ขณะนี้เศรษฐกิจของจีนคาดว่าจะเติบโตเพียงร้อยละ 3.5 ในปีนี้ ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ที่ร้อยละ 3.9 ตามการสำรวจของรายไตรมาสล่าสุดจากนักเศรษฐศาสตร์ของ Bloomberg (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 28 สิงหาคม 2565)

ในปี 2562 อัตราการว่างงานของสหรัฐเฉลี่ยร้อยละ 3.7 และดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 1.8 กรอไปข้างหน้าอย่างรวดเร็วสู่ปี 2565 และในขณะที่อัตราการว่างงานเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.7 ในช่วงเจ็ดเดือนแรกของปี แต่ดัชนีราคาผู้บริโภคก็พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วที่อัตราต่อปีมากกว่าร้อยละ 8 ซึ่งขัดต่อการอภิปรายที่รุนแรงที่อาจเกิดขึ้นที่ธนาคารกลางสหรัฐว่า นโยบายตลาดแรงงาน “ร้อนแรง” ที่ถูกนำมาใช้ก่อนที่การระบาดใหญ่ของ Covid-19 จะสามารถอยู่รอดได้ในภาวะเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นหรือไม่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 29 สิงหาคม 2565)

ความหวาดกลัวของยุโรปเกี่ยวกับปัญหาการขาดแคลนก๊าซที่เข้าสู่ฤดูหนาวอาจหลีกเลี่ยงได้ ต้องขอบคุณอควินซีมีชาวที่ไม่คาดคิดอย่างประเทศจีน ผู้ซื้อรายใหญ่ที่สุดของโลกกำลังขายก๊าซ LNG (จากรัสเซีย) บางส่วนของตนต่อ เนื่องจากอุปสงค์ด้านพลังงานที่อ่อนแอภายในประเทศ สิ่งนี้ทำให้ตลาดอัตราค่าระวางมีอุปทานที่เพียงพอในยุโรปแม้จะมีราคาสูงขึ้น (ข้อมูลจาก FT วันที่ 30 สิงหาคม 2565)

อัตราการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาสำหรับเรือคอนเทนเนอร์เป็นไปในเชิงบวกอย่างมากในปีนี้ สาเหตุหลักมาจากความรู้ประสิทธิภาพด้านการขนส่ง อัตราการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2565 จะเพิ่มขึ้นเป็น 1.03 ล้าน TEU (หน่วยมากกว่า 1,000 TEU) การเติบโตของกองเรือสุทธิจะชะลอตัวลงเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2565 จากนั้นจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นร้อยละ 7 ในปี 2566 กองเรือขยายตัวร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 อัตราส่วนคำสั่งซื้อต่อการซื้อขายอยู่ที่ร้อยละ 27.6 ในแง่ TEU ปริมาณของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มีความคงที่เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในครึ่งปีแรกของปี 2565 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 5 กันยายน 2565)

ออสเตรเลีย ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกข้าวสาลีรายใหญ่ที่สุดของโลกจะมีผลผลิตลดต่ำลงอีกครั้ง ผู้ปลูกกำลังดำเนินการเกี่ยวเกี่ยวข้าวสาลีปริมาณ 32.2 ล้านตันในปี 2565 - ปี 2566 น้อยกว่าระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 36.3 ล้านตันในปีก่อนหน้าเพียงเล็กน้อย เนื่องจากสภาพอากาศในฤดูหนาวที่เอื้ออำนวยช่วยเพิ่มศักยภาพในการให้ผลผลิต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 กันยายน 2565)

อัตราผลตอบแทนของกระทรวงการคลัง 2 ปี ซึ่งอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายมากที่สุด พุ่งขึ้นถึง 22 จุด ดันดัชนีพื้นฐานให้เพิ่มขึ้นมากกว่า 30 จุดเหนืออัตราในรอบ 10 ปี ซึ่งสูงสุดในศตวรรษนี้ และส่งผลให้เกิดการผกผันมากขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปแล้วคือค่าเดือนถึงภาวะถดถอย ค่าเงินสกุลเหรียญสหรัฐแข็งค่าขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 กันยายน 2565)

เศรษฐกิจจีนฟื้นตัวอย่างน่าประหลาดใจในเดือนสิงหาคม โดยผลผลิตจากโรงงานและยอดค้าปลีกเติบโตเร็วกว่าที่คาด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 กันยายน 2565)

เที่ยวบินไปกลับในชั้นธุรกิจของเส้นทางที่ยาวที่สุดระหว่างนิวยอร์กและซิดนีย์อาจมีราคามากกว่า 20,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 2 เท่าจากช่วงก่อนเกิดโรคระบาด ตามข้อมูลของบริษัทจัดการการเดินทาง CWT และ Global Business Travel Association

อัตราค่าโดยสารชั้นธุรกิจจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 ในปี 2565 และจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 6.2 ในปีหน้า (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 กันยายน 2565)

Noel Quinn ซีอีโอของ HSBC กล่าวว่า การแก้ไข “ครั้งใหญ่” ในตลาดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์ของจีนอาจมีเวลาอีกอย่างน้อยสองปีในการดำเนินการ และครัวเรือนของจีนคาดว่าจะเปลี่ยนเม็ดเงิน 127 ล้านล้านหยวน (18.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) จากอสังหาริมทรัพย์ไปเป็นผลิตภัณฑ์ทางการเงินในช่วงเก้าปีข้างหน้า CLSA กล่าวว่า นักเศรษฐศาสตร์ Nouriel Roubini ผู้ทำนายวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551 ได้ถูกคัดค้าน มองเห็นภาวะถดถอยที่ “ยาวนานและแย่” ซึ่งอาจทำให้หุ้นตกถึงร้อยละ 40 Roubini ผู้ซึ่งมองได้อย่างเฉียบขาดเกี่ยวกับความผิดพลาดของวิกฤตการณ์ฟองสบู่ที่อยู่อาศัยในปี 2550 - ปี 2551 กล่าวว่าผู้ที่คิดว่าเศรษฐกิจถดถอยในสหรัฐฯ จะเข้าสู่ภาวะถดถอยเพียงเล็กน้อยควรรู้อัตราส่วนหนี้สินขนาดใหญ่ของบริษัทและรัฐบาล เขากล่าวว่าการปรับลดอัตราเงินเฟ้อร้อยละ 2 โดยไม่ต้องรับผลกระทบที่รุนแรงนั้น “เป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้” สำหรับธนาคารกลางสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 20 กันยายน 2565)

ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน อัตราเงินเฟ้อ และแนวโน้มเศรษฐกิจจีน ล้วนนำไปสู่ความกังวลต่อแนวโน้มเศรษฐกิจ ถ้ามองดูชี้ให้เห็นว่าการเติบโตของ GDP ทั่วโลกประจำปีในปี 2565 และปี 2566 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 2 - ร้อยละ 3 ลดลงร้อยละ 1.5 จากคาดการณ์ “ก่อนเกิดความขัดแย้ง” กลุ่มสินค้าแห่งเทกอง (มีคำสั่งต่อเรือใหม่เพียงร้อยละ 6) ได้อ่อนตัวลงจากระดับสูงสุดในรอบ 13 ปี ในปี 2564 ท่ามกลางอุปสงค์ที่ผันผวน (รวมถึงแรงกดดันในจีน) และความแออัดที่ลดลง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนยังคงเป็นเรื่องที่มุ่งเน้นอย่างชัดเจน (การขนส่งทางทะเลเป็นส่วนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ร้อยละ 2.3 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก) ด้วยการสร้างกรอบการกำกับดูแลและนโยบาย มาตรการ EEXI และ CII ของ IMO มีผลบังคับใช้ในปี 2566 (และอาจรวมถึง EU ETS) นโยบายการปล่อยมลพิษอาจสร้างความผันผวนแก่ขาขึ้นของตลาดโดยขัดขวางอุปทาน การลดความเร็วในการแล่นเรือลง การริเริ่มมากขึ้น การต่ออายุกองเรือที่ไม่สม่ำเสมอ “การจัดลำดับ” และสัญญาเช่าที่ซับซ้อน ในระยะยาว การเปลี่ยนผ่านของพลังงานจะส่งผลกระทบต่อการค้า ความกังวลด้านเศรษฐกิจกำลังก่อตัว (และอาจส่งผลกระทบต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มากกว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง) แต่สำหรับการขนส่งทางทะเลนั้น มีปัจจัยที่ช่วยบรรเทา กล่าวคือ ความแออัด การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้า การลงโทษ และความมั่นคงด้านพลังงาน ในระยะกลาง การเติบโตของอุปทานที่จำกัดในหลายภาคส่วนและผลกระทบจากกฎระเบียบและนโยบาย “สีเขียว” มีศักยภาพที่จะให้การสนับสนุนพื้นฐานแก่ตลาด (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 23 กันยายน 2565)

การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกชะลอตัวลงมากกว่าที่คาดการณ์ไว้เมื่อไม่กี่เดือนก่อน จากการที่รัสเซียบุกยูเครน เนื่องจากวิกฤตด้านพลังงานและเงินเฟ้อเสี่ยงที่จะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอันนำไปสู่ภาวะถดถอยในประเทศเศรษฐกิจหลัก OECD กล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 กันยายน 2565)

การรุกรานยูเครนของรัสเซียจะทำให้เศรษฐกิจโลกสูญเสียเม็ดเงินอย่างน้อย 2.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในสิ้นปี 2566 ตามรายงานของ OECD (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 26 กันยายน 2565)

คำเตือนอันน่าตื่นจาก Wall Street แสดงให้เห็นว่าทัศนคติเชิงลบเกี่ยวกับแนวโน้มในอนาคตนั้นยังห่างไกลจากคำว่าสิ้นสุด การวิจัยของ Ned Davis ในขณะนี้มองเห็นโอกาสถึงร้อยละ 98 ของภาวะถดถอยทั่วโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 กันยายน 2565)

ยุคของความสงบสุขทางเศรษฐกิจในปี 2553 สิ้นสุดลงแล้ว ความกลัวคือการสูญเสียการควบคุม เนื่องจากระบบการเงินที่เคยชินกับอัตราดอกเบี้ยต่ำตื้นขึ้นมาจากต้นทุนการกู้ยืมที่พุ่งสูงขึ้น แต่หากมองไปข้างหน้าและแนวโน้มพื้นฐานในปี 2563 ถึงปี 2573 มีไว้สำหรับรัฐบาลของประเทศขนาดใหญ่ (เนื่องจากการใช้จ่ายด้านการดูแลสุขภาพ การป้องกันประเทศ และพลังงานเพิ่มขึ้น) ด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงที่ยังคงต่ำอยู่ (เนื่องจากประชากรสูงอายุในประเทศร่ำรวยสะสมเงินออมส่วนเกิน) ที่ก่อให้เกิดภาวะที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออกเฉียบพลันสำหรับธนาคารกลาง พวกเขาควรระวังเป้าหมายเงินเฟ้อร้อยละ 2 และเพิ่มเป็นร้อยละ 4 หรือไม่? โลกใหม่ที่ไม่มีเกรงกลัวต่อสิ่งใด ซึ่งมีค่าใช้จ่ายของรัฐบาลที่สูงขึ้นและอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น จะก่อให้เกิดทั้งโอกาสและอันตราย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 6 ตุลาคม 2565)

สัปดาห์นี้อาจทำให้ความหวังของ Wall Street ที่ว่าธนาคารกลางสหรัฐจะหันหลังให้กับความพยายามอย่างแข็งขันในการควบคุมอัตราเงินเฟ้อพังทลายลง อย่างไรก็ตาม มีการนำเสนอข่าวดีเพิ่มเติมสำหรับชาวอเมริกันที่กำลังมองหาการทำงาน รายงานการจ้างงานในเดือนกันยายนแสดงให้เห็นว่าอัตราการว่างงานกลับมาอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบ 50 ปี โดยนายจ้างยังคงจ้างงานในอัตราที่มั่นคง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 ตุลาคม 2565)

การคำนวณเงินมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและขณะนี้ได้ฟื้นตัวเต็มที่จนถึงระดับก่อนโควิด ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2565 การคำนวณเงินทางทะเลทั้งหมดเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 890.2 ล้านดอลลาร์จากปริมาณ 864.5 ล้านดอลลาร์ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าปริมาณ 957.1 ล้านดอลลาร์ในช่วงเดียวกันของปี 2562 แอฟริกาใต้เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่อันดับห้าของถ่านหิน รองจากอินโดนีเซีย ออสเตรเลีย รัสเซีย และสหรัฐอเมริกา ตอนนี้สหภาพยุโรปเป็นจุดหมายปลายทางที่ใหญ่เป็นอันดับสองสำหรับถ่านหินจากแอฟริกาใต้อีกครั้งรองจากอินเดียโดยมีส่วนแบ่งคิดเป็นร้อยละ 20.0 อินเดียยังคงเป็นจุดหมายปลายทางอันดับต้น ๆ สำหรับถ่านหินจากแอฟริกาใต้โดยมีการส่งออกร้อยละ 28.4 ในเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายนของปี 2565 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 14 ตุลาคม 2565)

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับลดประมาณการทั่วโลก เนื่องจากหัวหน้านักเศรษฐศาสตร์เตือนว่า “สิ่งที่เลวร้ายที่สุดยังไม่ถึง” และ “สำหรับคนจำนวนมาก ปี 2566 จะรู้สึกเหมือนกำลังถดถอย” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 ตุลาคม 2565)

ปริมาณการค้าในปี 2565 จนถึงขณะนี้ช่างน่าผิดหวัง ในเดือนมกราคมถึงกันยายนของปี 2565 ปริมาณการค้าแร่เหล็กลดลงร้อยละ 3.0 จากปีก่อนหน้าเป็น 1,124.7 ล้านดอลลาร์ ปริมาณการค้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 จากปีก่อนหน้าแต่จากบราซิลลดลงร้อยละ 3.8 จากปีก่อนหน้า ในเดือนมกราคมถึงกันยายนของปี 2565 ปริมาณการค้าถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เป็น 889.2 ล้านดอลลาร์ ปริมาณการค้าถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 5.9 อินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 รัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 และแอฟริกาใต้ลดลงร้อยละ 1.1 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 20 ตุลาคม 2565)

กว่าทศวรรษที่ผ่านมาการเป็นเจ้าของบ้านหมายถึงเงินที่ได้มาง่าย ๆ ราคาเพิ่มขึ้นอย่างมั่นคงเป็นเวลาหลายปีและจากนั้นได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างไม่คาดคิดท่ามกลางการระบาดใหญ่ ปัจจุบันราคาบ้านกำลังลดลงในเกือบทุกที่ที่สำรวจ จากสตอกโฮล์มถึงซิดนีย์ กำลังซื้อของผู้ที่กำลังลดลง อุปสงค์ตกต่ำ และสามารถบิบบสถานะทางการเงินของเจ้าของในปัจจุบัน ซึ่งหากพวกเขาโชคร้ายอาจถูกบังคับให้ขาย แต่เมื่อยุคของอัตราดอกเบี้ยต่ำสิ้นสุดลง วิกฤตราคาบ้านกำลังมาถึง และไม่มีการรับประกันว่าตลาดที่อยู่อาศัยจะดีขึ้นในท้ายที่สุด (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 22 ตุลาคม 2565)

ภาวะถดถอยของสหรัฐฯ ในช่วง 12 เดือนข้างหน้าเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ตามแบบจำลองโดยนักเศรษฐศาสตร์สองคนของ Bloomberg อย่างไรก็ตาม การสำรวจแยกของ Bloomberg จากนักเศรษฐศาสตร์ 42 คนเมื่อต้นเดือนนี้คาดการณ์ความน่าจะเป็นที่เพียงร้อยละ 60 ความเสี่ยงจากการหดตัวเพิ่มขึ้นจากสภาวะทางการเงินที่ตึงตัว อัตราเงินเฟ้อที่คงที่ และความคาดหวังที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ จะดำเนินการขึ้นอัตราดอกเบี้ยแม้จะทำให้ได้ยาก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 ตุลาคม 2565)

ค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นเกินคาดในเดือนกันยายน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 ตุลาคม 2565)

บริษัท Exxon Mobil บริษัท Chevron และบริษัทอื่น ๆ ประกาศผลกำไรมหาศาลจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นต้นทุนเดียวกันที่ทำให้พวกเราหลายคนมียอดคงเหลือในธนาคารที่น้อยกว่าและมีมูลค่าน้อยกว่า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุปทาน

บริษัทต่อเรือสามอันดับแรกของเกาหลีใต้ ได้แก่ สุนได ชัมซุง และแดวู ประสบความสำเร็จรวมกันอย่างมหาศาล 1.5 พันล้านวอน (1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ในช่วงครึ่งแรกของปี คู่ต่อเรือเกาหลีที่แข่งขันด้านราคาจากจีนได้ประสบกับการขาดทุน 3.3 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2564 (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 23 สิงหาคม 2565)

เราคาดว่าปริมาณการส่งมอบเรือใหม่จะมีค่อนข้างน้อยสำหรับปี 2565 ดังนั้นการคาดการณ์การเติบโตของกองเรือสุทธิในปีนี้ยังคงเป็น 25 ล้านเดทเวทตัน คำสั่งต่อเรือใหม่สำหรับปี 2565 อยู่ที่ 35.6 ล้านเดทเวทตันในเดือนมกราคม และอาจมีอัตราการส่งมอบล่าช้า 6 ล้านเดทเวทตันในปี 2566 ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ในแง่เดทเวทตันในปีหน้าจะมีปริมาณเทียบเท่ากับปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีนี้ โดยรวมแล้ว คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้า (67.2 ล้านเดทเวทตัน) ในเรือทุกขนาดส่วนใหญ่ได้สั่งต่อกับคู่ต่อเรือในประเทศจีน ยกเว้นเรือขนาดแชนด์ไฮด์ซึ่งคู่ต่อเรือของญี่ปุ่นยังคงมีส่วนในการรับคำสั่งต่อเรือใหม่ (ข้อมูลจาก Howe Robinson วันที่ 9 กันยายน 2565)

เริ่มมีการมองเห็นถึงสัญญาณการลดลงของความแออัด ณ ท่าเรือ มีเรือขนาดเคปไซส์ / ปานาแมกซ์ โดยเฉลี่ยร้อยละ 35.0 ณ ท่าเรือในครึ่งปีแรกของปี 2565 ร้อยละ 31.2 ของปริมาณกองเรือทั้งหมดอยู่ ณ ท่าเรือในเดือนตุลาคมจนถึงขณะนี้ ประมาณสามในสี่ของปริมาณกองเรือในช่วง “ก่อนเกิดโควิด” โดยในปี 2559 - ปี 2562 มีปริมาณกองเรือ ณ ท่าเรือเฉลี่ยที่ร้อยละ 30 ความแออัดที่ลดลงในจีนมีส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งของการลดลงนี้ โดยมีระวางบรรทุกทุกปริมาณ 57 ล้านเดทเวทตัน ณ ท่าเรือในจีนช่วงต้นเดือนตุลาคมลดลงร้อยละ 15 จากค่าเฉลี่ยในครึ่งปีแรก ดังนั้น ความแออัดได้ผ่อนคลายลงอย่างชัดเจน ซึ่งอาจสะท้อนถึงการหยุดชะงักที่ลดลงใน

จีนเนื่องจากผลกระทบของการปิดเมืองอันเนื่องมาจาก Covid-19 เมื่อต้นปีนี้ได้คลี่คลายลง และโดยทั่วไป เนื่องจากแนวโน้มอุปสงค์ที่ลดลงในบางภาคส่วนได้มีส่วนช่วยลดแรงกดดันต่อท่าเรือที่แออัดก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ความแออัดยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนตลาดที่สำคัญ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 14 ตุลาคม 2565)

อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2565 จะลดลงเหลือ 29 ล้านตัน ลดลงจาก 35.9 ล้านตันในปี 2564 การปลดระวางเรือจะยังคงอ่อนตัวอยู่ที่ 2.3 ล้านเดทเวทตัน อ้างอิงตามอายุเรือและแนวโน้มล่าสุด เทียบกับปริมาณ 6.5 ล้านเดทเวทตันในปี 2564 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวางมากกว่า 20,000 เดทเวทตัน จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2565 จากนั้นจะลดลงเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในปี 2566 โดยอ้างอิงจากคำสั่งต่อเรือใหม่ อัตราการส่งมอบลำช้า และการปลดระวางเรือ กองเรือขายตัวสุทธิร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2564 อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายเรือยังคงเป็นเพียงร้อยละ 6.7 ในแง่ของเดทเวทตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 20 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่ออัตราเงินเฟ้อ

อัตราเงินเฟ้อของสหราชอาณาจักรพุ่งขึ้นแตะระดับสูงสุดในรอบ 40 ปีที่ร้อยละ 10.1 ในเดือนกรกฎาคม สูงที่สุดในบรรดาประเทศ G7 และเหนือการคาดการณ์ของนักเศรษฐศาสตร์ที่ร้อยละ 9.8 อัตราเงินเฟ้อด้านอาหารทำสถิติสูงสุดในรอบ 20 ปีที่ร้อยละ 12.7 ในเดือนก่อนหน้า นำโดยราคามันฝรั่ง ผลิตภัณฑ์จากนม เนื้อสัตว์ และผักที่พุ่งสูงขึ้น ด้วยอัตราเงินเฟ้อที่พุ่งสูงขึ้นและการเติบโตของค่าจ้างที่คงที่ คาดว่าธนาคารกลางอังกฤษจะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีกร้อยละ 0.5 ในการประชุมครั้งต่อไป ธนาคารกลางอังกฤษคาดว่าอัตราเงินเฟ้อจะแตะร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 4 และยังคงอยู่ในระดับที่สูงในปีหน้า (ข้อมูลจาก FT วันที่ 18 สิงหาคม 2565)

อัตราเงินเฟ้อของดัชนีราคาผู้บริโภคของอังกฤษตั้งไว้ที่สูงสุดที่ร้อยละ 18 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายของธนาคารแห่งประเทศไทยถึง 9 เท่า ในช่วงต้นปี 2566 เนื่องจากราคาพลังงานที่พุ่งขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ นักเศรษฐศาสตร์ของธนาคาร Citi ของสหรัฐฯ กล่าว (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 สิงหาคม 2565)

ตำแหน่งงานว่างในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นอย่างไม่คาดคิดถึง 11.2 ล้านตำแหน่ง และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคพุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม เมื่อรวมกันแล้ว ตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความต้องการแรงงานที่แข็งแกร่งและอุปสงค์ของครัวเรือนที่ยืดหยุ่น แม้ว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ จะเข้มงวดขึ้นในการขยับขึ้นนโยบายทางการเงินก็ตาม หากไม่มีการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ชะลอตัวลงและการลดแรงกดดันด้านค่าจ้าง การต่อสู้ของธนาคารกลางสหรัฐฯ เพื่อนำอัตราเงินเฟ้อลงจากระดับที่สูงสุดในรอบหลายทศวรรษจะยากขึ้นมาก Goldman Sachs ออกถ้อยคำเตือนสติสำหรับสหราชอาณาจักร โดยคาดการณ์ว่าอัตราเงินเฟ้อจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 22 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 สิงหาคม 2565)

ฤดูร้อนนี้ ส.ว.เอลิซาเบธ วอร์เรน ได้เตือนอีกครั้งเกี่ยวกับประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ นายพาวเวลล์ ซึ่งครั้งนี้มีความเสี่ยงจากการขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ โดยเตือนว่าการตัดสินใจเพิ่มอัตราดอกเบี้ย “ความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดภาวะถดถอยอย่างรุนแรง” โดยอ้างอิงข้อมูลจากการวิจัยของธนาคารกลางสหรัฐฯเอง (ข้อมูลจาก The Intercept วันที่ 9 กันยายน 2565)

การรักษาอาจเลวร้ายยิ่งกว่าการเจ็บป่วย หากธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างจริงจัง ผลกระทบอาจลุกลามออกไปนอกประเทศ Mark Ashworth ได้กล่าวเตือนใน Bloomberg Opinion บางส่วนของเศรษฐกิจโลกจะพังทลาย การตกต่ำทั่วโลกจะส่งผลกระทบต่อสหรัฐฯ จากนั้นทุกคนจะพบว่าตัวเองกำลังมุ่งหน้าสู่ดินแดนมืดมิดอันมีผลลัพธ์ที่ไม่คาดคิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 กันยายน 2565)

ธนาคารกลางสหรัฐได้ทำการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยครั้งที่ห้าในปี 2565 และจะไม่ใช้ครั้งสุดท้ายอย่างแน่นอน นายพาวเวลล์เตือนคณะกรรมการตลาดเสรีกลางมีมติเป็นเอกฉันท์ให้ปรับขึ้นที่ 0.75 จุด คณะกรรมการยังได้ปรับเพิ่มความคาดหวังว่าอัตราดอกเบี้ยจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.4 ภายในสิ้นปีและร้อยละ 4.6 ในช่วงปี 2566 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กันยายน 2565)

หลังจากที่ได้ให้ความช่วยเหลือบริษัท Uniper ยักษ์ใหญ่ด้านพลังงานไม่ให้ล้มละลายไปเมื่อเร็ว ๆ นี้ ขณะนี้มีรายงานว่ารัฐบาลเยอรมนีกำลังเจรจากับผู้ผลิตพลังงานของรัฐในภูมิภาคหลายแห่ง เพื่อช่วยให้พวกเขารับมือกับราคาก๊าซธรรมชาติที่สูงลิ่ว ระบบสาธารณูปโภคในท้องถิ่นอาจต้องจ่ายเงินหลายหมื่นล้านยูโรเพื่อให้ดำเนินงานได้ การเอาตัวรอดจากการกดดันในการจัดหาก๊าซของปูตินนั้นพิสูจน์แล้วว่ามียาราคาแพงมาก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 23 กันยายน 2565)

ผู้กำหนดนโยบายในธนาคารกลางอิสระกำลังปิดผนึกเกณฑ์ในทศวรรษ 2513 และต้นทศวรรษ 2523 หลังจากอ้างว่ากฎเกณฑ์เหล่านั้นประสบความสำเร็จ หลังจากอ้างว่ากฎเกณฑ์ประสบความสำเร็จส่งผลให้มีอัตราเงินเฟ้อที่ต่ำและคงที่อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาสองทศวรรษ ขณะนี้พวกเขาต้องเผชิญกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงมาก อัตราเงินเฟ้อที่สูงมากในปัจจุบันอาจไม่ได้มีส่วนมาจากผู้กำหนดนโยบายทั้งหมด หากแต่เน้นนโยบายการเงินที่หละหลวมอย่างมากของพวกเขามีบทบาทสำคัญในการจุดประกายให้เกิดเงินเฟ้ออย่างไม่ต้องสงสัย (ข้อมูลจาก HSBC Global Economics วันที่ 25 กันยายน 2565)

เจมส์ บูลลาร์ด หัวหน้าธนาคารกลางแห่งเซนต์หลุยส์ ยังคงต่อต้านภาวะเงินเฟ้อ และเตือนว่าความน่าเชื่อถือของผู้กำหนดนโยบายของสหรัฐฯ ยังแขวนอยู่บนเส้นด้าย นักลงทุนมีความหวังว่าจุดสมดุลจะเข้ามาลดความตึงเครียดให้ลดลง เนื่องจากมีสัญญาณเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงอย่างกระทันหันของภาคอุปทาน และแรงกดดันด้านต้นทุนอื่น ๆ กำลังคลี่คลาย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 กันยายน 2565)

ไตรมาสสามไม่ได้ทำรายได้มากเท่าไตรมาสสอง เนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวลดลง แต่รายได้รวมของบริษัท TotalEnergies บริษัท Exxon Mobil บริษัท Chevron บริษัท BP และบริษัท Shell ควรรายงานรายได้สุทธิรวมกัน 50 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 24 ตุลาคม 2565)

การเติบโตของค่าจ้างแรงงานภาคเอกชนชะลอตัว บ่งชี้ว่าอัตราเงินเฟ้อพุ่งขึ้นสูงสุดหรือใกล้จะถึงจุดสูงสุด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 28 ตุลาคม 2565)

อัตราเงินเพื่อราคาผู้บริโภคของสหภาพยุโรปแตะร้อยละ 10.7 ในเดือนนี้ เพิ่มขึ้นเป็นตัวเลขสองหลักและแซงหน้าสหรัฐฯ ซึ่งอัตราเงินเพื่ออยู่ที่ร้อยละ 8.2 ความเหลื่อมล้ำบางส่วนสะท้อนถึงวิกฤตพลังงานที่เลวร้ายกว่าในยุโรป (ข้อมูลจาก Wall Street Journal วันที่ 31 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

ปูนซีเมนต์ แก้ว และเหล็กกล้า ของชีวิตคนเมืองได้เปลี่ยนเมืองสมัยใหม่ให้กลายเป็นแหล่งระบายความร้อนที่อันตราย แสงแดดจะถูกดูดกลืน จับเก็บ และปล่อยออกมาอย่างช้า ๆ ในชั้นบรรยากาศที่มีความร้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถดันอุณหภูมิของเมืองให้สูงขึ้นได้มากถึง 3 องศาเซลเซียส (5.4 องศาฟาเรนไฮต์) อุณหภูมิในปีนี้มีสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในกรุงเดลี (49 องศาเซลเซียส) และลอนดอน (40.2 องศาเซลเซียส) ในขณะที่ชาวเมืองหลายพันคนทั่วโลกเสียชีวิตท่ามกลางเมืองที่ร้อนระอุ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 สิงหาคม 2565)

การเก็บเกี่ยวข้าวโพดกำลังหดตัวในยุโรป จีนกำลังเผาถ่านหินเพื่อตอบสนองความต้องการไฟฟ้า จากอุทกภัยร้ายแรงไปจนถึงอุณหภูมิสุดขั้วในรัฐเคนตักกี คลื่นความร้อนในฤดูร้อนปีนี้ได้แสดงให้เห็นถึงความท้าทายในวงกว้างของวิกฤตสภาพภูมิอากาศ และจะยิ่งแย่ลงไปอีก ชั้นหิมะของสหรัฐฯ ส่งตะวันตกกำลังหายไป ทำลายแหล่งน้ำสำคัญสำหรับ 76 ล้านคน ขณะที่เขตเมืองต้องเผชิญกับความร้อนอบอ้าว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 สิงหาคม 2565)

ในอิตาลี ปริมาณน้ำในแม่น้ำโปต่ำมากจนเผยให้เห็นระเบิดสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 สิงหาคม 2565)

สหราชอาณาจักรกำลังวางแผนรับมือสำหรับช่วงเวลาหลายวันที่สภาพอากาศหนาวเย็นอาจก่อให้เกิดการขาดแคลนก๊าซทำให้ไฟฟ้าดับสำหรับภาคอุตสาหกรรมและแม้แต่ภาคครัวเรือน ภายใต้อุตสาหกรรมพลังงาน “สถานการณ์เลวร้ายที่สุดที่อาจเกิดขึ้น” ล่าสุดของรัฐบาล อังกฤษอาจเผชิญกับการขาดแคลนกำลังการผลิตไฟฟ้ารวมประมาณหนึ่งในหกของอุปสงค์ไฟฟ้าที่สูงสุด แม้หลังจากที่โรงไฟฟ้าถ่านหินถูกเนรเทศเปิดทำการขึ้นแล้วก็ตาม (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 สิงหาคม 2565)

ธารน้ำแข็งริมชายฝั่งของแอนตาร์กติกา กำลังละลายในอัตราที่เร็วกว่าที่ธรรมชาติสามารถเติมเต็มได้ ซึ่งทำให้ประมาณการการสูญเสียน้ำแข็งที่ใหญ่ที่สุดเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในช่วง 25 ปีที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 สิงหาคม 2565)

สภาพอากาศสุดขั้วอันเกิดจากวิกฤตสภาพภูมิอากาศทำให้กรุงโซลมีพายุฝนที่ตกหนักที่สุดในรอบ 80 ปี ทำให้เกิดภัยแล้งในหลายพื้นที่ของยุโรป (แม้กระทั่งทางตอนเหนือของอังกฤษ) และทำให้การผลิตเบียร์หยุดชะงักในเม็กซิโก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 สิงหาคม 2565)

รายงานจากมูลนิธิ First Street Foundation ซึ่งเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร พบว่า “Extreme Heat Belt” ในเขตใจกลางของอเมริกาที่ตัดผ่านตอนกลางของประเทศ ซึ่งทอดยาวจากเท็กซัสไปยังเกรตเลกส์ จะส่งผลกระทบต่อผู้คนมากกว่า 107 ล้านคนในช่วง 30 ปี

ข้างหน้า ผู้อยู่อาศัยอาจประสบกับอุณหภูมิที่สูงกว่า 125 องศาฟาเรนไฮต์ภายในปี 2596 ซึ่งเป็นสภาวะที่พบได้บ่อยในหุบเขามรณะของแคลิฟอร์เนียหรือในบางส่วนของตะวันออกกลาง (ข้อมูลจาก NBC News วันที่ 15 สิงหาคม 2565)

จีนกำลังดิ้นรนเพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนพลังงานและนำน้ำมาสู่อ่างน้ำที่ได้รับผลกระทบจากภัยแล้งของแม่น้ำแยงซีเกียง ในขณะที่จีนกำลังต่อสู้กับคลื่นความร้อนที่ทำลายสถิติ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 สิงหาคม 2565)

คลื่นความร้อนครั้งประวัติศาสตร์ที่พัดปกคลุมยุโรปตะวันตกในฤดูร้อนนี้ ทำให้เกิดความโกลาหลในการขนส่ง รางรถไฟบีบเคี้ยว รันเวย์สนามบินเกิดรอยร้าว และถนนสายสำคัญที่ทรุดตัว สิ่งเดียวกันนี้เกิดขึ้นทั่วทั้งอเมริกา ออสเตรเลีย จีน และแอฟริกา ถนนทั่วโลกไม่ได้สร้างมาเพื่อรองรับสภาพอากาศที่ร้อนขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเกิดจากภาวะโลกร้อน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 สิงหาคม 2565)

ในยุโรป แม่น้ำลัวร์ของฝรั่งเศสระดับน้ำได้ลดลงจนสร้างจุดต่ำสุดใหม่ ชายหาดหินโผล่ออกมาจากทะเลสาบการ์ดาของอิตาลี และเชิร์ชกำลังลุยข้ามแม่น้ำดานูบที่อันกว้างใหญ่ที่ระดับน้ำลดลง ฝนตกหนักกระทบทางตะวันตกและทางเหนือของเกาะใต้ของนิวซีแลนด์เป็นวันที่ 3 ติดต่อกัน ทำให้หลายร้อยคนต้องอพยพออกจากบ้าน ทำให้เกิดการปิดถนนและโรงเรียน และดินถล่ม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 18 สิงหาคม 2565)

ผู้คน 1.9 พันล้านคนที่อาศัยอยู่ในอนุทวีปอินเดียกำลังต้องเผชิญกับความเป็นไปได้ที่ความร้อนที่จะเพิ่มขึ้นซึ่งอาจถือเป็นเรื่องปกติในขณะนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 สิงหาคม 2565)

มณฑลเสฉวนของจีนขยายเวลาปิดใช้ไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรมและกระตุ้นการตอบสนองฉุกเฉินสูงสุดต่ออุณหภูมิที่ร้อนจัดและปริมาณน้ำฝนที่ตกเพียงเล็กน้อยตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ควบคู่ไปกับความต้องการเครื่องปรับอากาศที่เพิ่มขึ้น เพื่อรับมือกับการขาดแคลนอุปทานด้านไฟฟ้าที่ “รุนแรง” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 สิงหาคม 2565)

ความแห้งแล้งของยุโรปน่าจะเป็นครั้งที่เลวร้ายที่สุดของทวีปในรอบ 500 ปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 สิงหาคม 2565)

บรรดาประชาชาติทั่วโลกต่างตระหนักดีว่าเชื้อเพลิงฟอสซิลจำเป็นต้องถูกเลิกใช้ด้วยเหตุผลสองประการ ประการแรก น้ำมันเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีจำกัดและจะหมดลง ประการที่สอง การปล่อยเชื้อเพลิงฟอสซิล เช่น CO2 กำลังทำลายระบบภูมิอากาศของโลก ผลการศึกษาเมื่อเร็ว ๆ นี้ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มที่จะเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลโดยทดแทนด้วยการใช้พลังงานหมุนเวียน การเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลในช่วงกลางศตวรรษดูเหมือนจะเป็นไปไม่ได้ บนโลกนี้มีแร่ธาตุ/โลหะในปริมาณที่ไม่เพียงพอ (ข้อมูลจาก Counter Currents วันที่ 24 สิงหาคม 2565)

ออสเตรเลีย ซึ่งเป็นผู้ปล่อยคาร์บอนต่อจำนวนประชากรมากที่สุดในโลกกำลังเตรียมพร้อมที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และอาจผลิตพลังงานสีเขียวได้มากพอที่จะให้พลังงานแก่คนทั้งโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 สิงหาคม 2565)

แม่น้ำของโลกกำลังแห้งเหือดในขณะที่เรากำลังเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และนั่นส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างลึกซึ้ง การสูญเสียแหล่งน้ำหมายถึงความเสี่ยงอย่างร้ายแรงต่อเส้นทางการเดินเรือ การเกษตร แหล่งพลังงาน แม้กระทั่งน้ำดื่ม (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 สิงหาคม 2565)

ฝนที่ตกลงมาในศูนย์กลางการผลิตอันกว้างใหญ่ของจีนซึ่งเป็นที่ใกล้ชิดของมณฑลเสฉวน ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ที่ซึ่งได้รับความทุกข์ทรมานจากอุทกภัยที่แผดเผาในเดือนนี้ ได้รับการเตือนว่าจะมีน้ำท่วมขังท่ามกลางฝนที่ตกหนักอย่างต่อเนื่องหลายวัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 29 สิงหาคม 2565)

องค์การสหประชาชาติได้ยื่นอุทธรณ์ทันทีเมื่อวันอังคาร สำหรับเมล็ดเงินมูลค่า 160 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อช่วยปากีสถานรับมือกับอุทกภัยครั้งใหญ่ที่คร่าชีวิตผู้คนไปแล้วกว่า 1,100 คน อีกทั้งยังทำลายโครงสร้างพื้นฐานและพืชผลทางการเกษตร และส่งผลกระทบต่อผู้คน 33 ล้านคน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 สิงหาคม 2565)

ทางตอนใต้ของปากีสถานได้มีการเตรียมรับมือเพื่อไม่ให้เกิดอุทกภัยเพิ่มขึ้น เนื่องจากกระแสน้ำไหลลงสู่แม่น้ำสินธุ ประกอบกับหายนะในประเทศ ที่หนึ่งในสามของประเทศถูกน้ำท่วมไปแล้วจากภัยพิบัติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเมืองจาโกบাবัด เมืองที่ร้อนที่สุดในโลกขณะนี้จมอยู่ใต้น้ำ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 กันยายน 2565)

นักวิทยาศาสตร์ได้ออก “คำเตือนแก่มนุษยชาติ” อย่างเร่งด่วนเกี่ยวกับผลกระทบทั่วโลกของการสูญพันธุ์ของต้นไม้ เอกสารฉบับใหม่คาดการณ์ถึงผลกระทบร้ายแรงต่อผู้คน สัตว์ป่า และระบบนิเวศของโลก หากการสูญเสียดังไม้ยังคงดำเนินต่อไป ต้นไม้อย่างน้อย 17,500 สายพันธุ์ หรือประมาณหนึ่งในสามของต้นไม้ 60,000 สายพันธุ์ทั่วโลกมีความเสี่ยงที่จะสูญพันธุ์ (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 2 กันยายน 2565)

ในอินเดีย ทหารของรัฐบาลรัฐไชร์คราห์เพื่อช่วยเหลือผู้อยู่อาศัยในบ้านหรือน้ำท่วมขังหลังจากฝนตกหนักถึงสองวัน ส่งผลให้เกิดความโกลาหลแก่ศูนย์กลางด้านเทคโนโลยี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 6 กันยายน 2565)

คลื่นความร้อนต่อเนื่องที่กระทบบริเวณอ่าวและส่วนอื่น ๆ ของแคลิฟอร์เนียอาจเพิ่มขึ้นจนถึงระดับที่เลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยเมื่อวันอังคารที่ผ่านมาพบว่ามีอุณหภูมิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในทุกพื้นที่ตั้งแต่แฟร์ฟิลด์ (117 องศาฟาเรนไฮต์) ไปจนถึงตัวเมืองแซคราเมนโต (113 องศาฟาเรนไฮต์) (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 7 กันยายน 2565)

น้ำทะเลในซีกโลกเหนือได้มีระดับความร้อนผิดปกติในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมา โดยบางส่วนของมหาสมุทรแอตแลนติกเหนือและแปซิฟิกเหนือได้รับคลื่นความร้อนจากทะเลที่รุนแรงเป็นพิเศษ โดยมีอุณหภูมิสูงขึ้น 2 องศาเซลเซียส (3.6 องศาฟาเรนไฮต์) ถึง 5 องศาเซลเซียส (9 องศาฟาเรนไฮต์) เป็นระดับความร้อนที่ไม่เคยได้ประสบนับตั้งแต่การเริ่มบันทึกสถิติเมื่อประมาณหกทศวรรษที่แล้ว (ข้อมูลจาก NBC News วันที่ 7 กันยายน 2565)

อินเดีย ซึ่งเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ที่สุดของโลก เรียกเก็บภาษีจากการส่งออกบางส่วนเพื่อจัดหาอุปทานภายในประเทศหลังจากการเพาะปลูกหดตัวลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตลาดอาหารทั่วโลก ข้าวกล้องที่ยังไม่ได้สีและแกลบจะถูกเรียกเก็บภาษีส่งออกร้อยละบริษัท **พรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)**

ละ 20 โดยจะมีการเรียกเก็บภาษีในอัตราเท่ากันสำหรับชาวกิ่งสีและสีแล้วทั้งหมด ยกเว้นพันธุ์หนึ่งและข้าวบาสมาดิ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 กันยายน 2565)

ตามรายงานใหม่จาก IEA ระบุว่า ขณะนี้มีคนทำงานในภาคพลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้นอย่างน้อยเทียบเท่ากับผู้ที่ทำงานในภาคเชื้อเพลิงฟอสซิล ทั้งสองฝ่ายต่างมีการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นหลังโควิด-19 แต่ภาคส่วนของพลังงานสะอาดมีการเติบโตมากที่สุด จุดเปลี่ยนได้มาถึงแล้ว (ข้อมูลจาก AP วันที่ 8 กันยายน 2565)

คลื่นความร้อนที่แผดเผาและความแห้งแล้งที่ทวีความรุนแรงขึ้น ได้ทิ้งเชื้อไฟแห่งไว้ให้แก่แคลิฟอร์เนียหลายสัปดาห์ ก่อนที่ลมร้อนตามฤดูกาลจะพัดมาซึ่งสามารถจุดประกายให้เกิดเปลวไฟสูงตระหง่าน ปัจจัยเหล่านี้กำลังมาบรรจบกันซึ่งจะก่อให้เกิดการกลับมาของไฟลุกโชน การล่าถอยไฟ และการเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับไฟ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 กันยายน 2565)

ประเทศจีนเป็นผู้นำการแข่งขันด้านเทคโนโลยีที่สำคัญสำหรับการผลิตไฮโดรเจนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โรงงานในจีนผลิตอิเล็กโทรไลเซอร์ซึ่งใช้กระแสไฟฟ้าผ่านน้ำ โดยแยกออกเป็นออกซิเจนและไฮโดรเจน โดยมีค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับคู่แข่งในสหรัฐฯ และยุโรป เมื่อขับเคลื่อนด้วยพลังงานหมุนเวียน พวกเขาสามารถผลิตก๊าซไฮโดรเจนเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับทุกอย่างตั้งแต่รถยนต์ไปจนถึงโรงถลุงเหล็กโดยไม่มีคาร์บอน คำสั่งซื้อสำหรับระบบการผลิตดังกล่าวนี้กำลังเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีอุตสาหกรรมจำนวนมากที่พยายามลดการปล่อยคาร์บอน และนักวิเคราะห์มองว่าต้นทุนจะลดลงร้อยละ 30 ภายในปี 2568 เนื่องจากผู้ผลิตสามารถลดต้นทุนการผลิตได้โดยมีปริมาณกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 21 กันยายน 2565)

Jan Dieleman หัวหน้าฝ่ายการขนส่งทางทะเลของบริษัท Cargill Inc. กล่าวกับ Bloomberg ว่า ผู้นำเข้าของสหภาพยุโรปกำลังจ้างเรือบรรทุกน้ำมันสำหรับการขนส่งผลิตภัณฑ์พลังงานทางไกลจากประเทศต่าง ๆ ครึ่งทางทั่วโลก หากไม่ใช่เพราะการคว่ำบาตร ก๊าซธรรมชาติและผลิตภัณฑ์พลังงานกลั่นอื่น ๆ จะถูกขนส่งผ่านท่อส่งก๊าซจากรัสเซีย แต่เนื่องจากยุโรปกำลังเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในห่วงโซ่อุปทานพลังงานทั้งหมดออกจากรัสเซีย ผู้นำเข้าของสหภาพยุโรปจึงจ้างเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อจัดหา LNG จากเอเชีย (ข้อมูลจาก Zero Hedge วันที่ 23 กันยายน 2565)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศดูเหมือนเป็นภัยคุกคามที่อยู่ห่างไกล คำกล่าวข้างต้นใช้ไม่ได้อีกต่อไป ตอนนี้โลกได้เผชิญหน้ากับการเปลี่ยนแปลงทางภูมิอากาศทั้งหมดแล้ว โลกได้เห็นความเปลี่ยนแปลงทางสภาพอากาศผ่านพายุเฮอริเคนทุกลูก พายุฝน น้ำท่วม คลื่นความร้อน ไฟป่า และภัยแล้ง (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 30 กันยายน 2565)

UNDP เปิดเผยว่าประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกต้องการการบรรเทาหนี้ทันทีเพื่อหลีกเลี่ยงความยากจนที่รุนแรงยิ่งขึ้นและให้โอกาสพวกเขาในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในขณะที่รายงานแยกจากเครือข่ายยุโรปว่าด้วยหนี้และการพัฒนา (Eurodad) แสดงให้เห็นว่ารัฐกำลังพัฒนาขนาดเล็กที่ตั้งอยู่บนเกาะ กำลังเผชิญกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างหนัก โดยใช้จ่ายเงินในการชำระหนี้มากกว่าจำนวนเงินที่พวกเขาได้รับการสนับสนุนเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างน้อย 18 เท่า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 ตุลาคม 2565)

นักวิจารณ์กล่าวว่า อีเทนแครกเกอร์ ของบริษัทเชลล์มีกำหนดจะเปิดตัวในรัฐเพนซิลเวเนียเร็ว ๆ นี้ แครกเกอร์จะได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ก่อมลพิษรายใหญ่ ซึ่งเป็นผู้ปล่อยสารเคมีอินทรีย์ระเหยง่ายในปริมาณที่มากเป็นอันดับสองในรัฐ หลังจากได้รับใบอนุญาตทางอากาศของรัฐในการปล่อยสารประกอบอินทรีย์ระเหยง่ายในปริมาณที่มากกว่า Clairton Coke Works ซึ่งเป็นผู้ก่อมลพิษในท้องถิ่นที่มีชื่อเสียง โรงงาน “แคร็กเกอร์” จะได้รับการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมแฟรกกิ่งซึ่งเริ่มในช่วงกลางยุค 2543 (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 21 ตุลาคม 2565)

ผลการสำรวจแสดงให้เห็นว่าร้อยละ 71 ของผู้บริโภคในสหภาพยุโรปกำลังลดการใช้จ่ายสำหรับสินค้าในชีวิตประจำวัน รวมถึงอาหาร เพื่อให้มีค่าใช้จ่ายเพียงพอท่ามกลางวิกฤตค่าครองชีพที่เลวร้ายลง ผู้บริโภคใน 6 ตลาดหลักของยุโรปได้เปลี่ยนแปลงวิธีการจับจ่ายซื้อของอย่างมากเพื่อรับมือกับภาวะเงินเฟ้อ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 24 ตุลาคม 2565)

IEA ระบุว่าอุปทานเชื้อเพลิงฟอสซิลของรัสเซียที่ลดลงสามารถช่วยเร่งการเปลี่ยนแปลงไปใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แต่ทำได้จริงหรือไม่? ก่อนที่จะแสดงความยินดีกับสิ่งนี้ เมื่อสัปดาห์ที่แล้ว เราได้ชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของโรงไฟฟ้าถ่านหินที่เปิดขึ้นใหม่เพื่อรับมือกับวิกฤตพลังงานในฤดูหนาวนี้ นี่คือนักวิเคราะห์ AIB ได้เตือนรัฐบาลว่าการกระทำดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหลายทศวรรษ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 27 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการสงคราม

โฆษกสภาผู้แทนราษฎร Nancy Pelosi ได้เดินทางเยือนเอเชียเพื่อแสดงถึงการสนับสนุนที่ “แข็งแกร่งและไม่สั่นคลอน” ของสหรัฐฯ สำหรับภูมิภาคนี้ ส่งผลให้หลายประเทศตกอยู่ในความงุนงง ปฏิกริยาที่ตอบสนองต่อการเยือนของเปโลซีในไต้หวันยังคงเห็นได้อย่างเด่นชัด หลังจากที่จีนเริ่มดำเนินการและขยายเวลาการซ้อมรบทางทหารที่ออกแบบมาเพื่อแสดงความสามารถในการล้อมรอบเกาะและตัดช่องแคบไต้หวัน ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางการค้าที่พลุกพล่านที่สุดในโลก รัฐบาลหลายแห่งมองว่าการเยือนครั้งนี้เป็นการกระทำที่มากเกินไป และรัฐบาลเหล่านั้นไม่ต้องการติดอยู่ตรงกลางระหว่างสองฝ่าย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 สิงหาคม 2565)

เยอรมนีจะเป็นเจ้าภาพการประชุมระดับนานาชาติที่กรุงเบอร์ลินในเดือนตุลาคมเพื่อจัดระเบียบการฟื้นฟูยูเครนหลังจากการรุกรานของรัสเซีย นายกรัฐมนตรี Scholz กล่าวว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชลซึ่งช่วยให้ยุโรปฟื้นตัวจากสงครามโลกครั้งที่สอง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 สิงหาคม 2565)

บริษัทสาธารณูปโภค Uniper ของเยอรมัน ซึ่งเป็นเหยื่อรายใหญ่ที่สุดของวิกฤตพลังงานของสหภาพยุโรป รายงานผลขาดทุนสุทธิ 12.5 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับครั้งแรกของปี 2565 และเตือนว่าอาจจะต้องใช้เวลาจนถึงปี 2567 กว่าที่บริษัทจะสามารถทำกำไรได้อีกครั้ง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 17 สิงหาคม 2565)

กิจกรรมทางเศรษฐกิจอ่อนตัวลงนับตั้งแต่สหรัฐฯ ไปยังยุโรป และเอเชีย ตอกย้ำความกังวลว่าราคาที่พุ่งสูงขึ้นและสงครามในยูเครนจะทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย กิจกรรมทางธุรกิจของสหรัฐฯ หดตัวเป็นเดือนที่สองติดต่อกันในเดือนสิงหาคม โดยลดลงสู่ระดับที่อ่อนแอที่สุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 ในขณะที่ผลผลิตในยูโรโซน 19 ประเทศลดลงเนื่องจากอุปสงค์ด้านพลังงานและ

อาหารที่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ ในเอเชีย ผลผลิตของญี่ปุ่นหดตัว ภาคการบริการของออสเตรเลียหดตัว และจีนกำลังเผชิญกับวิกฤตด้านอสังหาริมทรัพย์และนโยบายปลอดโควิดที่สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ ออสเตรเลียกำลังโต้เถียงกับราคาค่าเช่าบ้านที่ตกต่ำ โดยราคาค่าเช่าที่ซิดนีย์ตกลงไปร้อยละ 5 สิ่งเหล่านี้จะเพิ่มความเสี่ยงต่อภาวะถดถอย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 สิงหาคม 2565)

ในขณะที่ประเทศตะวันตกพยายามทำลายเศรษฐกิจ 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐของรัสเซียด้วยอาวุธใหม่ดังเช่นการคว่ำบาตรประสิทธิภาพของการคว่ำบาตรครั้งนี้มีความสำคัญต่อผลลัพธ์ของสงครามยูเครน ช่างน่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง จนถึงตอนนี้ สงครามการคว่ำบาตรนั้นยังไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 25 สิงหาคม 2565)

ญี่ปุ่นเตรียมอนุมัติการใช้จ่ายด้านการป้องกันประเทศที่เป็นการเพิ่มขึ้นมากที่สุดนับตั้งแต่สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งอาจผลักดันให้ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการใช้จ่ายทางทหารเป็นอันดับที่ 9 ของโลกขึ้นมาอยู่อันดับ 3 รองจากสหรัฐฯ และจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 25 สิงหาคม 2565)

ฝ่ายบริหารของไบเดนกำลังวางแผนที่จะขอให้สภาองเกรสอนุมัติการขายอาวุธมูลค่า 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับไต้หวัน ซึ่งรวมถึงขีปนาวุธต่อต้านเรือรบและขีปนาวุธต่อต้านอากาศยาน Politico รายงานเมื่อวันจันทร์ (ข้อมูลจาก Antiwar.com วันที่ 30 สิงหาคม 2565)

มีรายงานว่ารัฐบาลเยอรมันกำลังพิจารณาให้บริษัท Uniper ซึ่งเป็นผู้นำเข้าก๊าซธรรมชาติรายใหญ่ที่สุดของประเทศเป็นบริษัทของรัฐ โดยรัฐได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 30 เมื่อต้นปีเพื่อหยุดยั้งไม่ให้บริษัทล้มละลาย บริษัท Uniper ยังคงต้องการความช่วยเหลือต่อไป ขณะนี้คณะกรรมการยุโรปสนับสนุนการแยกผลกระทบจากราคาก๊าซที่สูงต่อราคาไฟฟ้า เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถ “เก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากพลังงานหมุนเวียนที่มีต้นทุนต่ำ” และคาดว่าสหภาพยุโรปจะเพิ่มเงินกว่า 140 พันล้านเหรียญสหรัฐจากภาษีถาวรออกจากผลกำไรของบริษัทพลังงาน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 กันยายน 2565)

ประธานาธิบดีโจ ไบเดน กล่าวว่า กองกำลังทหารของสหรัฐฯ จะปกป้องไต้หวันจาก “การโจมตีที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน” คำมั่นสัญญาล่าสุดของเขาที่จะให้การสนับสนุน ในขณะที่ฝ่ายบริหารของเขาพยายามที่จะยับยั้งจีนไม่ให้เพิ่มแรงกดดันทางทหารต่อรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้งตามระบอบประชาธิปไตยในไต้หวัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 กันยายน 2565)

จีนอาจบุกไต้หวันในปีหน้าหรือปีหน้า ตามที่พลเรือเอกไมค์ กิลเคย์ หัวหน้ากองทัพอากาศสหรัฐฯ กล่าว “ผมไม่ได้ตั้งใจจะเป็นคนดันตระหนก” เขาบอกกับสภาแอตแลนติก “การที่จีนบุกไต้หวันเป็นสิ่งที่เราไม่สามารถยับยั้งได้” มีคำเตือนก่อนหน้านี้ในสหรัฐฯ ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวอาจเกิดขึ้นภายในปี 2570 และผู้เชี่ยวชาญของจีน Bonnie Glaser กล่าวว่าช่างเป็นการ “ไร้ความรับผิดชอบ” ที่กิลเคย์คาดการณ์ว่าจะมีการบุกไต้หวันก่อนปี 2567 (ข้อมูลจาก FT วันที่ 20 ตุลาคม 2565)

สัปดาห์นี้ นาโตได้เริ่มการฝึกความสามารถด้านนิวเคลียร์ในเบลเยียมและสหราชอาณาจักร แม้ว่าการฝึกซ้อมของนาโตมีกำหนดไว้มานานแล้ว แต่ตอนนี้พวกเขารู้สึกไม่สบายใจ การฝึกซ้อมข้ามชาติพยายามจะบรรลุจุดประสงค์ใด? และเหตุใดนาโตจึงตัดสินใจที่จะ

ดำเนินการฝึกซ้อมต่อไปในตอนนี้? การซ้อมรบครั้งนี้เป็นงานใหญ่และมีประเทศสมาชิกอย่างน้อย 14 จาก 30 ประเทศเข้าร่วมการฝึกซ้อม (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 20 ตุลาคม 2565)

ประธานพรรคการเมืองก้าวหน้าของสภาผู้แทนราษฎรแห่งสหรัฐอเมริกา Pramila Jayapal ได้เพิกถอนจดหมายที่ส่งมาจากสมาชิก 30 คนซึ่งเรียกร้องให้ประธานาธิบดีไบเดนเข้าร่วมการเจรจาโดยตรงกับรัสเซียเพื่อยุติสงครามในยูเครน (ข้อมูลจาก The Guardian วันที่ 25 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์

เหลือเวลาอีกเพียง 163 วันจนกว่า EEXI ของ IMO จะมีผลบังคับใช้ มากกว่าร้อยละ 75 ของเรือบรรทุกน้ำมัน เรือขนส่งสินค้าแห่งทะเล และเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดจะมีคุณสมบัติไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด อ้างอิงตามรายงานใหม่จาก VesselsValue กฎเกณฑ์ EEXI เพียงอย่างเดียวจะสร้างความท้าทายมากมายให้กับเจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติงาน และนักการเงิน กฎเกณฑ์ใหม่เป็นข้อบังคับด้านการขนส่งที่สำคัญที่สุดในรอบหลายปี ซึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงขั้นพื้นฐานในอุตสาหกรรม (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 2 กรกฎาคม 2565)

เหลือเวลาอีกเพียงสี่เดือนก่อนที่กฎเกณฑ์ EEXI และ CII จะเริ่มบังคับใช้ บริษัท Maersk ประมาณการว่าอาจต้องเพิ่มระวางบรรทุกขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 5 เนื่องจากการลดความเร็วในการแล่นเรือลงอาจมี “ผลกระทบสำคัญ” ซึ่งต้องการระวางบรรทุกเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 15 บริษัท Hapag-Lloyd คาดการณ์ตัวเลขไว้ในส่วน “เลขตัวเดียวระดับสูง” บริษัท Global Ship Lease แนะนำว่าการลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเฉลี่ยเพียง 1 นอตสามารถลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพได้ร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 7 ของกองเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก แต่ความเร็วในการแล่นเรืออาจลดลง 2 ถึง 3 นอต นั่นแสดงว่าคุณต้องการระวางบรรทุกเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 18 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 15 สิงหาคม 2565)

การวัดปริมาณการปล่อยก๊าซมีเทนและความเข้าใจว่าจะสามารถจัดการให้ปริมาณการปล่อยก๊าซอยู่ในระดับเล็กน้อยได้หรือไม่ จะเป็นการส่งสัญญาณว่าก๊าซ LNG จะเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้งานได้จริงหรือไม่ ในการช่วยให้บรรลุเป้าหมายการลดคาร์บอนในปี 2593 แผนการที่สองในการเร่งความเร็วของเทคโนโลยีในการวัดและการลดก๊าซมีเทนจะช่วยขับเคลื่อนวิธีแก้ปัญหาสำหรับอุตสาหกรรม การเดินเรือ ในการสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 6 กันยายน 2565)

การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและผลกระทบของนโยบายการปล่อยมลพิษ หมายความว่าแนวโน้มความเร็วจะแตกต่างกันไปสำหรับเรือแต่ละลำที่มีลักษณะแตกต่างกัน ในเรือขนาดเคปไซส์ (ความเร็วเฉลี่ย 11.0 นอต) ความเร็วเฉลี่ยสำหรับเรือ “ประหยัดพลังงาน” (11.2 นอต) นั้นเร็วกว่าเรือที่ไม่ประหยัดพลังงาน (10.9 นอต) และในทำนองเดียวกันสำหรับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (11.1 นอต) และเรือที่ไม่ได้ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (10.8 นอต) แนวโน้มเหล่านี้สะท้อนถึงความแตกต่างของต้นทุนเชื้อเพลิง เรือที่ “ประหยัดพลังงาน” เนื่องจากการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ลดลง และเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเนื่องจากความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันสูงกว่าที่มีราคาต่ำกว่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของรายได้ ในตลาดที่แข็งแกร่ง เรือที่มีค่าเชื้อเพลิงที่ต่ำกว่ามีแนวโน้มที่จะแล่นเรือได้เร็วขึ้น ในขณะที่ในตลาดที่อ่อนแอ เรือที่มีค่าน้ำมันที่สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะลดความเร็วในการแล่นเรือลง

บริษัท ตรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

จนถึงปัจจุบัน การประหยัดเชื้อเพลิงดูเหมือนจะเป็นตัวขับเคลื่อนที่ชัดเจนของการเปลี่ยนแปลงความเร็ว ในขณะที่ “การเปลี่ยนเชื้อเพลิง” ยังคงพัฒนาต่อไป จึงมีความเป็นไปได้ที่ความแตกต่างของแนวโน้มความเร็วจะกว้างขึ้นเมื่อมีการพัฒนาตลาดที่ “แบ่งเป็นลำดับขั้น” มากขึ้น (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 9 กันยายน 2565)

งานวิจัยชิ้นใหม่จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยี Chalmers ในสวีเดนชี้ให้เห็นว่าน้ำที่ระบายออกจากเครื่องดักจับเขม่าควันแบบเปิด มีส่วนรับผิดชอบต่อการปล่อยสารก่อมะเร็งและสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมถึงร้อยละ 9 ในทะเลบอลติก ซึ่งมากกว่าที่เคยได้รับรู้มา นอกจากนี้ จำนวนเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันยังเพิ่มขึ้นมากกว่าสามเท่านับตั้งแต่ทำการศึกษา หากนักการเมืองสวีเดนปฏิบัติตามแนวทางของนักวิจัย สวีเดนจะเป็นประเทศแรกในภูมิภาคนอร์ดิกที่นำมาตราการห้ามเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันเข้าสู่่านน้ำของทะเลบอลติกมาใช้ (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 20 ตุลาคม 2565)

มุมมองอื่น ๆ ต่อ “เชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19”

ผลการศึกษาใหม่ระบุว่า เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลที่ได้รับวัคซีนไฟเซอร์เข็มที่สี่มีโอกาสน้อยมากที่จะติดเชื้อโควิด-19 เมื่อเทียบกับเพื่อนร่วมงานที่ได้รับวัคซีนสามเข็ม ผลการวิจัยที่ตีพิมพ์เมื่อวันอังคารในวารสาร open access ของ American Medical Association เป็นข้อมูลล่าสุดที่ยืนยันถึงประโยชน์ของวัคซีนเข็มกระตุ้นครั้งที่สองในการต่อต้านการติดเชื้อที่เกิดจากเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 สิงหาคม 2565)

มีเบาะแสใหม่ในการทำความเข้าใจภาวะลงโควิด นักวิจัยพบว่าฮอร์โมนความเครียดคอร์ติซอลที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดเป็นตัวบ่งชี้ที่ชัดเจนที่สุดสำหรับผู้เข้าสู่ภาวะลงโควิด การศึกษาใหม่ระบุตัวขับเคลื่อนที่เป็นไปได้หลายประการของอาการโควิดที่ยังคงแสดงอาการอยู่ซึ่งสร้างความเจ็บปวดให้กับผู้รอดชีวิตหลายล้านคน เจ้าหน้าที่สาธารณสุขในสหรัฐฯ ระบุว่า ชาวอเมริกันไม่ต้องกักตัวอีกต่อไปหลังจากสัมผัสเชื้อโควิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 สิงหาคม 2565)

ศูนย์ควบคุมและป้องกันโรคของสหรัฐอเมริกา (US CDC) กล่าวในแนวทางฉบับปรับปรุงว่า จะเลิกแนะนำให้มีการกักตัวหรือโครงการ Test-to-Stay เพื่อเข้าพักรักษาตัวในโรงเรียนหรือศูนย์รับเลี้ยงเด็กสำหรับผู้ติดเชื้อโควิดอีกต่อไป หน่วยงานยังคงกล่าวอีกว่าไม่แนะนำให้ผู้ที่ไม่ได้รับวัคซีนกักตัวหลังจากได้รับเชื้ออีกต่อไป เนื่องจากประมาณร้อยละ 95 ของประชากรสหรัฐฯ ได้รับการฉีดวัคซีน เคยติดเชื้อโควิด หรือทั้งสองอย่าง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 12 สิงหาคม 2565)

ผู้รอดชีวิตจากโควิด-19 ยังคงมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นโรคทางจิต สมองเสื่อม และอาการที่คล้ายคลึงกันเป็นเวลาอย่างน้อยสองปี ตามการศึกษาของมหาวิทยาลัยอ็อกซ์ฟอร์ด จากบันทึกของผู้ป่วย 1.25 ล้านคน “หมอกในสมอง” โรคลมบ้าหมู อาการชัก และความผิดปกติทางสุขภาพจิตและสมองในระยะยาวอื่น ๆ ยังคงเพิ่มขึ้นใน 24 เดือนต่อมา แม้แต่ผู้ป่วยโควิดที่ไม่รุนแรงก็มีความเกี่ยวข้องกับการหดตัวของสมองเทียบเท่ากับการแก่ชราตามปกติจนถึงสิบปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 สิงหาคม 2565)

ยารักษา Covid-19 ของไฟเซอร์ดูเหมือนจะให้ประโยชน์เพียงเล็กน้อยหรือไม่มีเลยสำหรับคนหนุ่มสาว ในขณะที่ตัวยาดังกล่าวยังคงลดความเสี่ยงของการรักษาตัวในโรงพยาบาลและการเสียชีวิตสำหรับผู้สูงอายุที่มีความเสี่ยงสูง ตามการศึกษาขนาดใหญ่ (ข้อมูลจาก AFP วันที่ 25 สิงหาคม 2565)

เมืองใหญ่หลายแห่งของจีนได้เพิ่มข้อจำกัดด้านโควิด-19 พื้นฟูความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ และเลื่อนการเริ่มต้นปีการศึกษาออกไป มาตรการใหม่เหล่านี้มีกำหนดบังคับใช้เพียงไม่กี่วันหลังจากนี้ ซึ่งสะท้อนถึงการขึ้นกรานของจีนต่อนโยบายที่เรียกว่า “โควิดเป็นศูนย์กลางโดยสิ้นเชิง” (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 30 สิงหาคม 2565)

สหรัฐฯ ได้แนะนำให้ใช้วัคซีนเข็มกระตุ้นชนิดใหม่ของ Moderna และ Pfizer ในการป้องกันเชื้อไวรัสสายพันธุ์โอไมครอน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 กันยายน 2565)

การยุติการระบาดของโควิดอาจต้องใช้วัคซีนที่ป้องกันเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ นักวิจัยของ Caltech อาจพบกลยุทธ์ที่จะได้ผลอนุภาคนาโนอาจเป็นกุญแจสำคัญในการผลิตวัคซีนป้องกันโควิดที่สามารถป้องกันเชื้อไวรัสได้ทุกสายพันธุ์ (ข้อมูลจาก MIT Technology Review วันที่ 5 กันยายน 2565)

โคโรนาไวรัสกำลังจะหมดไปหรือไม่? คำตอบคือไม่ การระบาดใหญ่ยังคงมีอยู่ และเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่มีความสามารถในการหลบเลี่ยงวัคซีนอาจยังปรากฏขึ้น ยิ่งกว่านั้น นักวิทยาศาสตร์คาดการณ์ว่าความหายนะที่กินเวลานานกว่าการระบาดของไข้หวัดใหญ่ในปี 2461 จะยังคงดำเนินต่อไปในอนาคต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 กันยายน 2565)

หัวหน้าองค์กรอนามัยโลกกล่าวว่า โลกไม่เคยอยู่ในสถานะที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ในการยุติการระบาดใหญ่ของโควิด-19 นับเป็นมุมมองในแง่บวกที่สุดของเขาเกี่ยวกับวิกฤตการณ์ที่คร่าชีวิตผู้คนไปแล้วกว่า 6 ล้านคน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 15 กันยายน 2565)

BCI TC Avg	3,413	-2,854	BPI TC Avg	12,344	-2,844	BSI TC Avg	19,183	101	BHSI TC Avg	16,794	-491
		HRDI	1,065	-189	HRCPI	270	-226	HRSCI	2,516	-215	

CHINA AND THE GLOBAL GLOOM

Whether it be wars, embargoes, plagues or natural disasters, the productivity loss stemming from the disruption to normal trade patterns invariably results in supply shortages and steep price hikes. The shock to energy and agricultural markets following the Ukraine conflict, coming so soon after the Pandemic, has been no exception. But whereas producers, not least those in transport sectors thanks to the mobility of their assets, are relatively quick to adapt to logistical change, the delayed effects of shocks to consumer / investor incomes, confidence, sentiment and expectations are starting to bite and may be more prolonged. The world economy is now entering this second phase as the 2021 early 22 commodity price spirals give way (with the notable exception of gas), to their consequential negative effects on inflation and demand growth.

COVID caused a record 85% of all countries to plunge into negative growth in 2020 (Chart 1) and the nascent 2021 recovery when is already collapsing. According to the IMF's June estimates (which will almost certainly be further downgraded as the Ukraine war continues past its six-month anniversary) world growth will more than halve and inflation more than double in both advanced and emerging economies this year (Table 1). The downturn may be less severe than in 2020 but, with the exception of a few energy exporters, it will be just as wide-spread.

CHART 1 PERCENTAGE OF COUNTRIES EXPERIENCING NEGATIVE PER CAPITA GROWTH (1901-2021)



Source: IMF

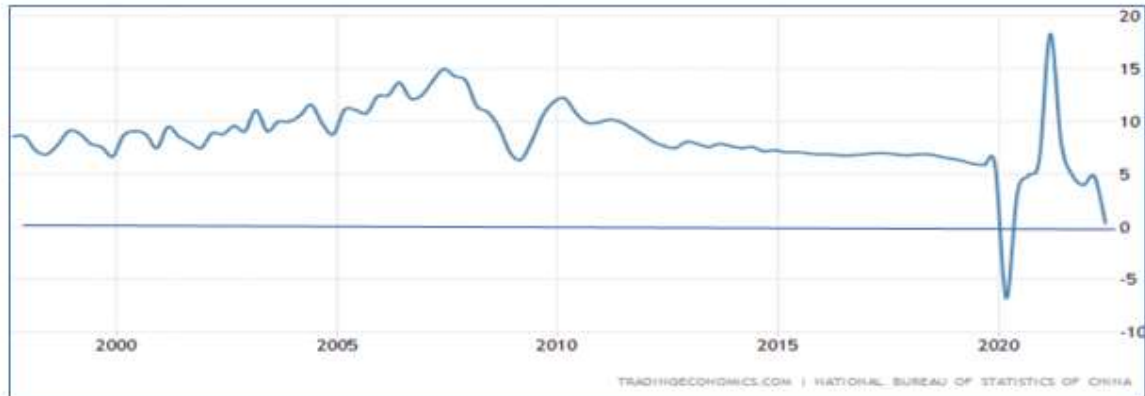
TABLE 1 IMF MACROECONOMIC GROWTH FORECASTS

	2020	2021	2022	2023
GDP Growth				
World	-3.1%	6.1%	3.2%	2.9%
Advanced Economies	-4.5%	5.2%	2.5%	1.4%
Emerging Economies	-2.0%	6.8%	3.6%	3.9%
Consumer Price Inflation				
World	3.2%	4.7%	8.3%	5.7%
Advanced Economies	0.7%	3.1%	6.6%	3.3%
Emerging Economies	5.2%	5.9%	0.5%	7.3%
World Trade Volume				
Goods and Services	-7.9%	10.1%	4.1%	3.2%

Source: IMF Jun 2022

But important as the pervasive nature of this downturn is for world trade, it is China's economic deceleration that constitutes the most serious issue, particularly for dry bulk shipping as it accounts for around 50% of all its cargoes. Thanks to Deng Xiaoping's hugely successful "socialist market economy" policies, China generated 25% of the global increase in GDP during the last two decades and until COVID struck it had consistently enjoyed positive growth during every single quarter of the previous 25 years (Chart 2).

CHART 2 CHINA ANNUALISED QUARTERLY GDP GROWTH



Although, as might be expected in a maturing economy, rates have trended down from double digit levels since 2008, China has proved a reliable and dynamic source of growth for dry bulk imports. However, even allowing for the questionable accuracy of these historical GDP figures, it is clear that since 2020 China's economy has entered a considerably more volatile phase, especially if compared to the 2008/9 financial crisis when quarterly growth never dipped below 5%.

The latest Q2 fall to 0.4% suggests China now faces a number of headwinds that were not blowing during the first two decades of the century. Like all trading countries, it faces overall weakening markets for its exports (though in the case of steel sharply increased stockpiles at home have led to near record shipments abroad in the past 3 months). Protectionism, the retreat from globalisation, the growing Sino-American split and worsening geopolitical climate are undoubtedly all contributory factors. But there are also homegrown problems which add force to these winds.

Fines, new regulations and a drive to reduce reliance on imported western components have caused the tech industry, which accounts for 8% of GDP, to stagnate. The zero-COVID policy, which has been in force for two and a half years is another culprit. During that time over 200 million people have been living under restrictions that have disrupted both industrial production and domestic demand and it looks as if restrictions due to COVID outbreaks may continue into 2023. because of China's refusal to import western RNA vaccines to combat the highly transmissible Omicron variant.

Another violent headwind has been the progressive deterioration of the real estate sector. Thanks to Ponzi type abuses of China's 'presale' system of property purchase, a vicious circle has developed. Payment strikes on 5-6% mortgages for homes homeowners worry may never get built have reduced the liquid funds available to developers by over 25% this year causing more than 60% of developers to hit one of the three debt thresholds set by regulators and about 10%, Evergrande included, to breach all three. In consequence the property boom which started in the early 2000s and peaked in 2018 has plunged deep into negative territory this year (Chart 3).

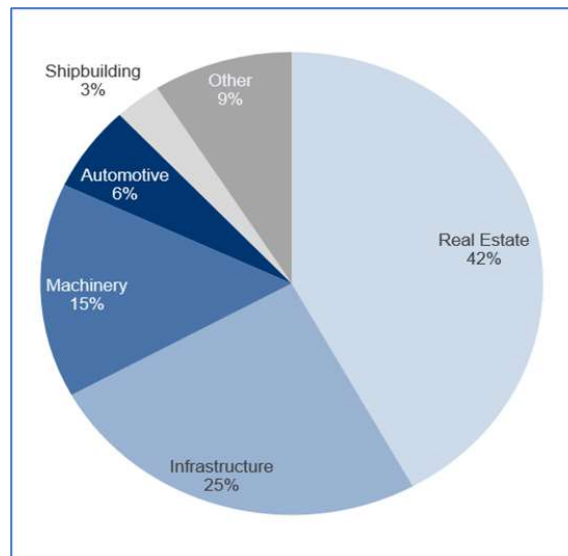
CHART 3 CHINA REAL ESTATE INDEX AND NEW HOUSE SALES



Source: National Bureau of Statistics of China

The crisis is highly significant because of real estate’s size (the Economist estimates the sector constituted around 24% of GDP in 2021), because of its financial links to banks (around 25% of whose assets is in property) and, most directly for dry bulk shipping, because of the critical importance of building construction and its associated infrastructure of roads, rail links and utility projects for steel demand (Chart 4).

CHART 4 CHINA STEEL CONSUMPTION BY END USE SECTOR



None of this is evidence that China is going to suffer a full-blown financial collapse comparable to the US mortgage-backed securities disaster of 2008/9. Their big banks are publicly owned and underwritten by central government. The People’s Bank of China (PBOC) is already easing interest rates and compared to indebted US and European homeowners in 2008, Chinese households have high savings rates with which to service their mortgage payments. But the inevitable consequence of so many challenges at home and some economic shift away from manufacturing towards real estate development and the services sector, is that China is less likely to lead the world out of any impending global recession as it did in 2008/9 and more likely to experience greater GDP growth volatility in the future.