



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานประจำปี 2565

“ *Every gun that is made, every warship launched, every rocket fired signifies, in the final sense, a theft from those who hunger and are not fed, those who are cold and are not clothed. This world in arms is not spending money alone. It is spending the sweat of its laborers, the genius of its scientists, the hopes of its children. The cost of one modern heavy bomber is this: a modern brick school in more than 30 cities. It is two electric power plants, each serving a town of 60,000 population. It is two fine, fully equipped hospitals. It is some fifty miles of concrete pavement. We pay for a single fighter plane with a half million bushels of wheat. We pay for a single destroyer with new homes that could have housed more than 8,000 people. In the councils of government, we must guard against the acquisition of unwarranted influence, whether sought or unsought, by the military-industrial complex. The potential for the disastrous rise of misplaced power exists and will persist*

”

**Dwight D. Eisenhower,
POTUS, April 16, 1953.**

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสที่ 2565/ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("บริษัทฯ") ครึ่งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสที่ 2565 อยู่ที่ 14,343 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 19,924 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือต่ำกว่าทั้งตัวเลขประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้และตัวเลขค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสที่ 2565 อยู่ที่ 4,815 เหรียญสหรัฐ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือทั้งปีอยู่ที่ 4,895 เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,960 เหรียญสหรัฐ สำหรับปีนี้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือปีที่แล้วซึ่งอยู่ที่ 5,090 เหรียญสหรัฐ

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสที่ 27.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐและตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 180.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับในไตรมาสที่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 15.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.35 บาทต่อหุ้น โดยบริษัทฯ มีกำไรทั้งสิ้นไตรมาสสำหรับปีนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 138.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงกับกำไรสุทธิที่สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 154.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2548 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 3.11 บาทต่อหุ้นสำหรับปีนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2565	ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี	
			2565	ไตรมาส 4 ปี 2564
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	52,816	50,336	36,948	50,336
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	19,924	20,338	14,343	26,429
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดเฮนดี้ไชล์)	17,523	18,804	12,525	25,062
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	20,371	19,378	16,162	22,823
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	25,422	25,062	17,066	33,734
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	22,748	22,053	16,587	27,958
(สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)				

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2565	ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี	
			2565	2564
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,895	5,090	4,815	5,241
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	180.33	175.17	27.89	62.42
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	138.66	132.76	17.16	52.68
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	138.61	136.96	15.26	53.01
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษ ต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	3.11	2.79	0.40	1.13
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	3.11	2.87	0.35	1.14

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

บริษัทฯ ได้รายงานผลกำไรสุทธิสูงสุดในรอบ 14 ปี เป็นเงินจำนวน 4,850.79 ล้านบาท (ปี 2564 : 4,474.93 ล้านบาท) โดยมีรายได้รวมเป็นจำนวน 9,146.64 ล้านบาท (ปี 2564 : 8,814.29 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 16,462.81 ล้านบาท (ปี 2564 : 14,365.02 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 24,303.96 ล้านบาท (ปี 2564 : 23,530.50 ล้านบาท) โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการซื้อเรือเพิ่มจำนวน 2 ลำ ทำให้ปี 2565 จำนวนเรือทั้งหมดของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 36 ลำในปี 2564

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 อัตราค่าระวางสำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของปีเป็นแนวโน้มขาขึ้น แต่อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงในช่วงครึ่งปีหลังเนื่องมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐฯ ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถดถอยในจีน และสินค้าที่ขนส่งออกจากยูเครนลดลงเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 19,924 เหรียญสหรัฐในปี 2565 ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 20,338 เหรียญสหรัฐในปี 2564 รายได้จากเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจาก 5,090 เหรียญสหรัฐในปี 2564 เป็น 4,895 เหรียญสหรัฐในปี 2565 สาเหตุหลักๆ มาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 เนื่องมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 11 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 14 ลำเข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในอุ้งแห่งในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นปีสำหรับ 29 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2565 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 15.10 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 29 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ถึงร้อยละ 16.31 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ค่าเฉลี่ยดัชนี	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066	2,943	1,934
ค่าระวางเรือ (BDI)													
กำไร (ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)	136.96	138.61
จำนวนเรือเฉลี่ย	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36	36	36.99
กำไร (ขาดทุน)สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)	3.80	3.75

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

สัญญาเงินกู้ยืมจำนวน 3 ฉบับ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 1 ฉบับ และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 2 วง และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 2 ลำ บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมสำหรับปีนี้เป็นจำนวนรวม 69.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

กองเรือของบริษัทฯ : ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,657,579 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 43,621 เดทเวตันต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 11 ปี ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรที่ผันผวนและคาดเดาได้ยาก จึงหวั่นไหวในการตกลงซื้อเรือ นั่นคือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

การเปรียบเทียบประจำปี

การเปรียบเทียบประจำปี 2564 ของ Marine Money แสดงให้เห็นว่าในบรรดา 22 บริษัทที่จดทะเบียนทั่วโลกในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทอยู่ในลำดับที่สองของกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง และบริษัทฯ มีอัตรากำไรจากการดำเนินงานสูงสุดเป็นลำดับที่สามที่ร้อยละ 70.7 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของภาคธุรกิจที่ร้อยละ 58.3 ประสิทธิภาพโดยรวมของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกทั้งหมด 83 แห่ง บริษัทฯ อยู่ในลำดับที่ 10

รางวัลและเกียรติยศ:

- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยประจำปี 2565
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการในระดับ “ดีเยี่ยม” เป็นระยะเวลา 13 ปีติดต่อกัน นับตั้งแต่ปี 2553 ถึง ปี 2565 โดย IOD และ National CG Committee
- บริษัทฯ ได้รับคะแนนการประเมิน AGM เต็ม 100 ติดต่อกันเป็นเวลา 5 ปีตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2565 ตามการตัดสินใจของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- ในปี 2565 เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน บริษัทฯ ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทฯ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองระดับโลกที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุดในการจัดอันดับการประเมินความยั่งยืนขององค์กร (CSA) ของ S&P ประจำปี 2564
- บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASEAN Asset Class Award ประจำปี 2564 จากการมีคะแนน CG ขึ้นต่ำ 97.50 ใน ASEAN CG Scorecard

การแบ่งส่วนตลาดในปี 2565

ในระหว่างปี 2565 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,185 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 21,337 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 17,523 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 17.88 ในปี 2565 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,014 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 22,152 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัคราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 22,748 เหรียญสหรัฐสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 2.69 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

ชนิดของเรือ	อัตราค่าเช่าเรือของดัชนีโดยเฉลี่ยในปี 2565 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (A)	อัตราค่าเช่าเรือของ ทีเอสแอล โดยเฉลี่ยในปี 2565 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (B)	ความแตกต่างของเรือของ ทีเอสแอล จากเรือในดัชนีในอัตราหน่วยร้อยละ (C)	ส่วนต่างของเรือที่ทำสัญญาเช่าเรือในวันแรกเทียบกับค่าเฉลี่ยของไตรมาสสี่ (D)	$A*(C+D) = (E)$ ในอัตราเหรียญสหรัฐ	อัตราค่าเช่าเรือที่แท้จริงของ ทีเอสแอล ในหน่วยเหรียญสหรัฐ (B+E)	ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของ ทีเอสแอล เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีในอัตราร้อยละ
เรือขนาดแสนดีไซส์	21,337	17,523	-17.88%	4.67%	6,331	23,854	+11.8%
เรือขนาดซูปราแมกซ์	22,152	22,748	2.69%	1.74%	2,601	25,349	+14.4%

เหตุผลสองประการซึ่งส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีในปี 2565 คือ ประการแรก เรือของบริษัทฯ มีขนาด “แตกต่าง” จากเรือที่ใช้คำนวณดัชนี หากเปรียบเทียบอย่างแท้จริงแล้ว เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 10 ประการที่สอง เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ 9 ลำ จากกองเรือขนาดแสนดีไซส์ทั้งหมด 21 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 18,474 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ 13 ลำ จากกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ทั้งหมด 17 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 21,267 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวทั้งสองนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 21,337 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 22,152 เหรียญสหรัฐ) หากบริษัทฯ นำปัจจัยทั้งสองประการดังกล่าวมาคำนวณผลประกอบการของบริษัทฯ จะเห็นว่า ผลประกอบการ “ที่แท้จริง” ของบริษัทฯ นั้นทำรายได้ดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดแสนดีไซส์ร้อยละ 11.8 และดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 14.4 ดังที่ได้แสดงในตารางข้างต้น

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 148 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,870	13,908	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,420	1,870	1,825	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	39%	13%	13%	13%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	11,752	15,222	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	63.69	28.47	27.95	27.95

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 7 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2566 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

วัน SET Opportunity Day ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามปี 2565 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2565 มีผู้เข้าชมผ่านทาง การถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 268 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 18 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 286 ราย บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการครั้งต่อไป ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสถัดโดยละเอียดมากขึ้น

ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

นับจากที่ได้รายงานไปคราวที่แล้ว คดีนี้ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ดังที่ระบุในรายงานฉบับที่แล้ว การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 โดยกำหนดการพิจารณาคดีครั้งต่อไปในเดือนมีนาคม 2566 บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมาย เพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้จะสิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

คำทำนายสำหรับปี 2566?

ปี 2565 เป็นปีที่สิ่งต่าง ๆ เลวร้ายลงเรื่อย ๆ เริ่มด้วยการรุกรานยูเครนของรัสเซียเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ตามมาด้วยการคว่ำบาตรการส่งออกถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซ อาหารธัญพืช และปุ๋ยของรัสเซีย สหภาพยุโรปจ่ายราคาที่แพงขึ้นสำหรับการคว่ำบาตรเหล่านี้ในขณะที่สหรัฐอเมริกาเก็บเกี่ยวผลประโยชน์โดยการส่งออกถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซ และอาหารธัญพืชในราคาที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ไปยังสหภาพยุโรป/ส่วนอื่นของโลก ทั้งหมดนี้เพื่อลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากรัสเซียของสหภาพยุโรป ผู้คนทั่วโลก โดยเฉพาะคนจนไม่ว่าจะอยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนา ต่างจ่ายราคาอาหาร เชื้อเพลิง และปุ๋ยในราคาที่สูงขึ้น นำไปสู่การลดการใช้ขี้ดลงเรื่อย ๆ ในทุกๆด้าน ส่งผลให้ผู้คนเหล่านั้นกำลังได้รับผลกระทบอย่างสาหัสจากการดำรงอยู่ที่ต่ำต้อยของพวกเขา

ในทางตรงกันข้าม ปี 2566 ที่กำลังจะมาถึงดูเหมือนจะเป็นเรื่องของสองสถานการณ์ที่ตรงกันข้าม สถานการณ์หนึ่งดีและอีกสถานการณ์หนึ่งเลวร้าย

ประการแรกข่าวร้าย ภูมิรัฐศาสตร์อาจแย่ง จุดเปลี่ยนที่เลวร้ายในสงครามรัสเซีย-ยูเครน เช่น การโจมตีด้วยอาวุธนิวเคลียร์หรือแย่งกันนั้น ข้อพิพาทระหว่างไต้หวัน-จีน จะกลายเป็นสงครามที่ร้อนระอุ เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแอจากการตัดสินใจด้านนโยบายที่ผิดพลาด การระบาดครั้งใหม่ส่งผลให้เก็บภาษีได้น้อยลง ราคาพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นเนื่องจากการคว่ำบาตรด้านพลังงานของรัสเซีย การโจมตีทางไซเบอร์ที่ปิดการใช้งาน โครงสร้างพื้นฐานทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย การล่มสลายของโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินทั่วโลกที่เป็นไปได้ซึ่งยังคงคืบคลานหลังวิกฤตการเงินปี 2551 ความเสี่ยงด้านหนี้สิน การจ่ายเงินต้นหรือดอกเบี้ย ในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศยากจนสร้างคลื่นเศรษฐกิจที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งเลวร้ายลงด้วยราคาพลังงานและราคาอาหารที่สูง ส่งผลทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย หรือประชาธิปไตยที่พัฒนาแล้วถูกบ่อนทำลายโดยระบบทุนนิยมทางการเงิน ก่อให้เกิดความขาดแคลน ความโกรธแค้น ความขุ่นเคืองใจ และในที่สุด การโค่นล้มสถานประกอบการอย่างรุนแรง

แต่สิ่งต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องหมกมุ่นอยู่กับความเศร้าโศกและหายนะ เราอาจมีข่าวดีในปี 2566 หากคุณเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ แสดงว่าโดยขั้นต้นแล้วคุณมองโลกในแง่ดี และด้วยเหตุนี้จึงเอนเอียงไปในทางที่ว่าข่าวที่ดีกว่าที่จะตามมา โลกรอดพ้นจากโรคระบาดที่มีอยู่มาได้สามปีแล้ว หนึ่งในปีของสงครามรัสเซีย - ยูเครน นโยบายปลอดโควิดสามปีของจีน การลดการอัดฉีดเงินเข้าระบบของธนาคารกลางสหรัฐ และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ทั้งหมดนี้อยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอสมควร เราอาจสามารถหาข้อยุติเกี่ยวกับสงครามรัสเซีย-ยูเครนได้ ไม่มีสงครามที่ร้อนระอุระหว่างไต้หวันกับจีน การพลิกกลับนโยบายปลอดโควิดของจีนที่ประสบความสำเร็จ การกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนเกิดขึ้น ค่าเงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่า การค้าโลกดีขึ้น ด้านอุปทานของเรือใหม่ยังคงตึงตัวเนื่องจากการริไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นเนื่องจากตลาดที่ตกต่ำเมื่อต้นปี 2566 และกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมใหม่เริ่มมีผลใช้บังคับ การต่อสู้ภาวะเงินเฟ้อที่ประสบความสำเร็จ อัตราดอกเบี้ยที่สูงหยุดการเพิ่มขึ้นและเริ่มลดลง ไม่มีวิกฤตหนี้ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่ยากจน ตลาดการเงินกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และผู้ถือโอกาสแบ่งปันส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมทางการเงินในประเทศที่พัฒนาแล้ว

ในบทความจาก [FT ฉบับวันที่ 31 ธันวาคม 2565](#) ภายใต้การคาดการณ์ในปี 2566 อัญมณีชิ้นนี้คือ “จีนสามารถฟื้นฟูการเติบโตทางเศรษฐกิจให้มากกว่าร้อยละ 5 ได้หรือไม่? คำตอบคือได้ จีนกำลังเผชิญกับจุดจบอันเยือกเย็นถึงปี 2565 การเปิดใช้

นโยบาย “ปลอดโควิด” นั้นช่างน่าเศร้าคร่ำครวญผู้คนจำนวนมากและผู้ป่วยอีกท่วมท้นในโรงพยาบาล เช่นเดียวกับที่เคยมีการระบาดที่อื่นในปี 2563 - ปี 2564 แต่หลายอย่างสามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายในหนึ่งปี เมื่อจีนเรียนรู้ที่จะ “อยู่ร่วมกับโควิด” กิจกรรมทางเศรษฐกิจน่าจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง การใช้จ่ายของผู้บริโภคจะได้รับพลังจากเงินออมที่สิ้นเปลืองจากการระบาดใหญ่ และปักกิ่งจะเปิดตัวมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลโดย เจมส์ โคน์”

ตามบทความจาก [FT เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2566](#) เรื่อง “แผนของ สี จิ้นผิง เพื่อรีเซ็ตเศรษฐกิจของจีนและกลับมาเพิ่มพันธมิตร” จีนต้องการปรับปรุงความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตกับสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป เป้าหมายคือการลดค่าใช้จ่ายในการยกเลิกมาตรการปลอดโควิด สอดคล้องกับ “จิตวิญญาณ” ของการประชุมใหญ่ครั้งที่ 20 ของ CCP ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม การบรรลุการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งผ่านแนวทางปฏิบัติทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการเติบโตของภาคเอกชน ปรับปรุงการทำงานของแรงงานในชนบทจำนวนมากให้ดีขึ้น สร้างเสถียรภาพให้กับตลาดอสังหาริมทรัพย์ รักษาเสถียรภาพทางการเงินของรัฐบาลท้องถิ่น เพิ่มจำนวนชนชั้นกลางให้มากขึ้น อัดฉีดเงินออมของครัวเรือนที่ 4.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเพิ่มการใช้จ่ายของผู้บริโภค เพิ่มรายได้ต่อหัว ตั้งเป้าเศรษฐกิจด้วยตัวเลขจีดีพีเติบโตที่ร้อยละ 6 ปรับปรุงความสัมพันธ์กับญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และเวียดนาม ประเมินความสัมพันธ์กับรัสเซียใหม่ ยับยั้งรัสเซียจากการใช้อาวุธนิวเคลียร์ ทำหน้าที่เป็นผู้สร้างสันติและมีส่วนร่วมในการสร้างยูเครนขึ้นใหม่

ข้อมูลต่อไปนีจาก Bloomberg ลงวันที่ 16 มกราคม 2566 “การเปิดประเทศอีกครั้งอย่างกะทันหันของจีนหลังจากสามปีมีขึ้นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโลกที่กำลังย่ำแย่ แรงกระตุ้นการเติบโตจะเห็นได้ในภาคบริการ เช่น การบิน การท่องเที่ยว และการศึกษา เนื่องจากชาวจีนเตรียมเดินทางระหว่างประเทศ ผู้บริโภคอื่น ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ เช่น ซิลิโคนและบราซิล ในขณะที่การนำเข้าแร่จากออสเตรเลียกลับมาอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ หัวหน้ากองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) อธิบายว่าจุดเปลี่ยนของจีนจากนโยบายปลอดโควิดน่าจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดเพียงปัจจัยเดียวสำหรับการเติบโตของโลกในปี 2566 ในขณะที่การเปิดประเทศอีกครั้งได้เพิ่มความหวังว่าเศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวจากอัตราเงินเฟ้อที่น่ากลัวที่สุดในรอบหลายทศวรรษโดยไม่ประสบภาวะตกต่ำ”

บทความจาก [สำนักข่าวรอยเตอร์ลงวันที่ 18 มกราคม 2566](#) กล่าวว่า “การกลับมาเปิดประเทศอีกครั้งของจีนจากข้อจำกัดการแพร่ระบาดสามารถผลักดันการเติบโตทั่วโลกเกินความคาดหมาย และช่วยหลีกเลี่ยงภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่กว้างขึ้น แม้ว่าประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดของโลกบางแห่งต้องดิ้นรนเพื่อเอาชนะภาวะตกต่ำ เจ้าหน้าที่การเงินชั้นนำได้กล่าว ณ สภาเศรษฐกิจโลก (the World Economic Forum)

บทความจากสำนักข่าวรอยเตอร์ลงวันที่ 19 มกราคม 2566 กล่าวว่า “จีนอาจเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วตั้งแต่ไตรมาสที่สองเป็นต้นไป โดยอิงจากแนวโน้มการติดเชื้อในปัจจุบัน หลังจากการยกเลิกข้อจำกัดส่วนใหญ่ด้านโควิด” Gita Gopinath รองกรรมการผู้จัดการกองทุนการเงินระหว่างประเทศกล่าว”

ในเมื่อสื่ออย่าง FT และสื่อตะวันตกส่วนใหญ่ เน้นแต่ข่าวในแง่ลบ ไม่เคยพูดถึงข่าวในแง่บวก เมื่อพวกเขาพูดถึงจีน เราจึงสงสัยว่าเหตุใดสื่อตะวันตกจึงพูดถึงจีนในแง่บวกเช่นนี้ เป็นไปได้ไหมว่าพวกเขาตระหนักว่าเงินจะกลับมายังใหญ่ในปี 2566?

หากเราดูที่การขนส่งระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เมื่อโลกได้รับผลกระทบจากโรคระบาดทั่วโลกที่ยาวนานถึง 3 ปี สงครามใหญ่ในยุโรปครั้งแรกหลังจากผ่านไปกว่า 7 ทศวรรษ และส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักมากมาย อุตสาหกรรมของเรายังคง

ดำเนินไปได้ด้วยดี ความวุ่นวายทางเศรษฐกิจอาจถึงจุดสูงสุดในปี 2565 จีนยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและเริ่มใช้ชีวิตอยู่กับไวรัส การกระตุ้นเศรษฐกิจที่ถูกคุมขังจากจีนน่าจะส่งผลดีต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของพวกเขา และนำการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วกลับคืนสู่โลกของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การฟื้นตัวนี้จะได้รับความช่วยเหลือจากอัตราส่วนการส่งออกเรือใหม่ที่ต่ำมากที่ร้อยละ 7.16 เมื่อเทียบกับอุปทานที่มีอยู่ในช่วงต้นปี 2566 และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจาก EEXI และ CII ซึ่งส่งผลให้เรือต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงและเพิ่มแรงกดดันในการรีไซเคิลเรือที่เริ่มในปี นี้ ความวุ่นวายและการหยุดชะงักนั้นดีต่อการขนส่ง ดังที่เราได้เห็นในช่วงที่มีการระบาดใหญ่และผลการดำเนินงานที่ประกาศในปี 2565 นั้นสูงกว่าหรือใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในปี 2564 เป็นที่แน่นอนว่าสถานะเศรษฐกิจอาจอ่อนแอในปี 2566 แต่สิ่งนี้สามารถเอาชนะได้ หากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจภาคอสังหาริมทรัพย์และเหล็กที่เข้มข้นของจีนเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ไม่มีโควิด ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีประวัติการเติบโตอย่างต่อเนื่องในแง่ตันไมล์ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตเป็น 2 ถึง 3 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2553 และเรากำลังคุ้นเคยกับอัตราการเติบโตในแง่ตันไมล์ซึ่งอยู่ระหว่าง 1 ถึง 2 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก อุปทานเรือเทกองในอนาคตมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากการเบียดเสียดกันของกลุ่มเรือในภาคส่วนอื่น ๆ ที่แย่งพื้นที่ต่อเรือที่มีอยู่ทั้งหมด วัตถุประสงค์ของพวกเขาทำกำไรได้มากกว่าในการต่อเรือที่มีมูลค่าสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือที่มีกำไรต่ำที่สุดในการต่อ การเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสันดาปภายในไปเป็นแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ ในอนาคต ได้มีส่วนส่งผลให้อัตราการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำสุดในรอบกว่าสองทศวรรษเพียงร้อยละ 7.16 เมื่อต้นปี 2566 แรงกดดันด้านกฎระเบียบจะมีส่วนช่วยลดปริมาณกองเรือในปัจจุบันผ่านการรีไซเคิลและ/หรือการแล่นเรือช้าลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าที่ใคร ๆ เคยให้เครดิตมา ดังนั้น ในแง่คุณภาพ เราคิดว่าเรายังมีเหตุผลอีกมากที่จะมองโลกในแง่ดี!

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI:

- ยอดขายรถชุดในจีนเพิ่มขึ้น 5 เดือนติดต่อกันจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2565 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 จากปีก่อนหน้า ข้อมูลเดือนธันวาคมยังไม่ออก การวิจัยโดย Arrow Shipbrokers กล่าวว่านี่เป็นตัวบ่งชี้ชั้นนำสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างและโครงสร้างพื้นฐานในจีน นอกจากนี้ยังเป็นตัวบ่งชี้ชี้ชัดที่ทำนายจุดเปลี่ยนในดัชนี BDI ได้อย่างแม่นยำตั้งแต่ปี 2551
- จีนส่งออกรถยนต์ 2.5 ล้านคันในปี 2565 เพิ่มขึ้น 3 เท่าจากปี 2563 ส่งผลให้มีปริมาณน้อยกว่าปริมาณการส่งออกของเยอรมนีเพียง 60,000 คัน
- การเดินทางทางอากาศเมื่อต้นปี 2566 ภายในประเทศจีนกลับมาที่ระดับเทียบเท่ากับปริมาณการเดินทางในเดือนมกราคม 2562
- 8 พันล้านตันคือปริมาณถ่านหินที่โลกจะใช้ในแต่ละปีระหว่างปี 2566 และปี 2567
- อ้างอิงจาก Bloomberg (ข้อมูล ณ วันที่ 16 มกราคม 2566) IMF อธิบายว่าการที่จีนยกเลิกนโยบายปลอดโควิดเป็นปัจจัยเดียวที่สำคัญที่สุดสำหรับการเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2566 การกลับมาเปิดประเทศอีกครั้งของจีนได้

บรรเทาความกลัวของภาวะเศรษฐกิจถดถอยในส่วนอื่นของโลก และโลกประสบความสำเร็จในการเจรจาออกจากวงจรเงินเฟ้อ

- การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปยังประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากปีก่อนหน้าเป็น 739.5 ล้านดอลลาร์ การนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลลดลงร้อยละ 7.1 จากปีก่อนหน้าเป็น 223.4 ล้านดอลลาร์ ระยะทางในแ่งตันไมล์ที่สั้นกว่านั้นเพิ่มขึ้นมากกว่าระยะทางในแ่งตันไมล์ที่ยาวกว่า ซึ่งส่งผลเสียต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์
- ดัชนี BDI เริ่มต้นปี 2565 ที่ 2,285 จุด และลดลงร้อยละ 34 มาอยู่ที่ 1,515 จุด ถึงจุดสูงสุดที่ 3,369 จุด เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม และต่ำสุดที่ 965 จุด ในวันที่ 31 สิงหาคม มีอัตราการกระจายที่ร้อยละ 70 ระหว่างจุดสูงสุดและจุดต่ำสุด
- อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 19,940 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 38,169 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 พฤษภาคม ต่ำสุดที่ 2,505 เหรียญสหรัฐในวันที่ 31 สิงหาคม และปิดปีที่ 18,749 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 16,177 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 51 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 กับการขนแร่เหล็ก และร้อยละ 21 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียว นั่นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน
- อัตราค่าระวางของเรือขนาดปานามาแมกซ์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 25,865 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 30,746 เหรียญสหรัฐในวันที่ 28 มีนาคม และจุดต่ำสุดที่ 10,956 เหรียญสหรัฐในวันที่ 31 สิงหาคม และปิดปีที่ 13,813 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 20,736 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 23 จากปีก่อนหน้า
- อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 24,303 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 33,366 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 มีนาคม และปิดปีที่ต่ำสุดที่ 11,685 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 22,152 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้า
- อัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 25,322 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 32,166 เหรียญสหรัฐในวันที่ 28 มีนาคม และปิดปีที่ต่ำสุดที่ 11,941 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 21,337 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้า เรือที่มีขนาดเล็กกว่าพร้อมความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการบรรทุกสินค้าและการเข้าเทียบท่าเรือที่มีความสะดวกมากกว่า และมีเสถียรภาพมากกว่า ในตลาดอัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความผันผวนในปัจจุบัน
- การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ซึ่งประเมินโดย Clarksons อยู่ที่ลดลงร้อยละ 1.25 ในช่วงปี 2565 ต่ำกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.86 แต่ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2565 ก็เหมือนกับที่สำเร็จในปี 2564
- ปี 2565 เป็นปีที่มีการระวางของการชะลอตัวของฝั่งอุปสงค์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ปะทะกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย พร้อมกับความรู้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง การปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาด แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) แม้ว่าสิ่งเหล่านี้จะล้มเหลวในการทำให้กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเสียหายในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี แต่ไตรมาสที่ 4 ก็ได้รับผลกระทบจากการ

บรรจบกันของเหตุการณ์เหล่านี้ อัตราค่าระวางยังคงชะลอตัวในช่วงเริ่มต้นของไตรมาสแรกของปี 2566 โดยได้รับแรงหนุนจากการเริ่มต้นวันตรุษจีนในวันที่ 22/23 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นการตอกย้ำว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลและตลาดอัตราค่าระวางจะขึ้นอยู่กับความผันผวนที่รุนแรงและการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในทั้งภาคอุปสงค์และอุปทานดังที่เราได้เห็นในปี 2564 และปี 2565 โดยอุปสงค์และ/หรืออุปทานจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย เราคาดว่าเหตุการณ์เดียวกันจะเกิดขึ้นในปี 2566

- ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองลดลงอย่างรวดเร็วในไตรมาสที่ 4 เนื่องจากความแออัดลดลง การลดลงของปริมาณการใช้เหล็กทั่วโลก และอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ในจีนที่ลึ้มเหลว แต่อัตราส่วนค่าตั้งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีเพียงร้อยละ 7.16 ถือเป็นความหวังสำหรับปี 2566 ที่ดีขึ้น
- ตามข้อมูลของ Clarksons (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ Clarksons มกราคม 2566) ในปี 2566 คาดว่าอุปสงค์ในแง่ตันไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 (กลุ่มสินค้าหลักเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.35 และกลุ่มสินค้ารองเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.47) ในขณะที่อุปทานสุทธิเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.4 (กลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 และกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3) เราหวังว่าการเปิดเศรษฐกิจของจีนเนื่องจากจีนยกเลิกนโยบายปิดโควิดในวันที่ 22 ธันวาคม การเติบโตของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์จะพุ่งสูงขึ้นในปี 2566 การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบที่ดำเนินการโดย IMO ในปี 2566 ผ่าน EEXI และ CII น่าจะช่วยชะลอการเติบโตของกองเรือโลกได้ ส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือมากขึ้น และด้วยเหตุนี้จึงลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพลงระหว่างปัจจัยทั้งสองนี้ (อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่ลดลง) ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะแคบลงเพื่อเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราอาจเห็นได้ว่าในปี 2566 จะคล้ายกันแม้ว่าจะลดลงเล็กน้อยในปี 2564 และปี 2565
- การประชุมเศรษฐกิจโลกที่เมืองดาวอสเตือนว่าเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มถดถอยในปี 2566
- ธนาคารโลกได้ปรับลดการคาดการณ์ว่า GDP โลกจะเติบโตร้อยละ 1.7 ในปี 2566
- จากข้อมูลของ IMF หนึ่งในสามของโลกจะเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในปี 2566
- จากข้อมูลของ Edward Yardeni ผู้ก่อตั้งการวิจัยของ Yardeni ระบุว่าวันที่ 12 ตุลาคม 2565 เป็นจุดต่ำสุดของตลาดหุ้น และเราอยู่ในตลาดขาขึ้นตั้งแต่นั้นมา
- ในปี 2566 ตลาดรถยนต์อาจล่มสลาย Morgan Stanley เตือนว่า “เราอาจได้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เจ็บคมที่สุดจากการขาดแคลนไปสู่อุปทานที่สั้นตลาดของยานพาหนะขนาดเบาภายในชั่วอายุคน”
- ในรายงานล่าสุดจากธนาคารโลก จีนมีส่วนร่วมร้อยละ 38.6 ในการเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกตั้งแต่ปี 2556 ถึงปี 2564
- ัญชีพปริมาณ 16 ล้านตันถูกส่งมาจากทะเลดำระหว่างเดือนสิงหาคมถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2565

- นายกรัฐมนตรี Olaf Scholz พูดในการประชุมด้านความมั่นคงในกรุงเบอร์ลิน ผลักดันให้เกิดความสัมพันธ์ก่อนสงคราม แต่ไม่ใช่การกลับคืนสู่ความเป็นหุ้นส่วนที่แน่นแฟ้นกับรัสเซีย บ่งชี้ว่าสันติภาพมีความสำคัญมากกว่าสงครามและการคว่ำบาตรในปัจจุบัน
- การบูรณะที่จำเป็นในยูเครน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง จะเป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดย Olaf Scholz ระบุว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชล
- แรงจูงใจในการส่งต่อเรือใหม่จะยังคงอยู่ในระดับต่ำด้วยมูลค่าของเรือที่มากขึ้นในตลาดมือสอง
- โรงไฟฟ้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อต้นปี 2566 มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 98 กิกะวัตต์ โดยคาดว่ากำลังการผลิตจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 55 เป็น 152 กิกะวัตต์ ภายในปี 2573 (อ้างอิงจากการประมาณการของตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ณ ไตรมาสสี่ของปี 2565 โดย Maersk Broker) ดังนั้นการนำเข้าถ่านหินในภูมิภาคนี้จึงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในช่วง 7 ปีข้างหน้า เป็นอีกครั้งที่ต้องให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก
- การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 6 จากปีก่อนหน้าเป็น 20.2 ล้านตันในปี 2565 ตามข้อมูลของ Drewry
- การนำเข้าถ่านหินร้อนของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เป็น 161.18 ล้านตัน ในปี 2565
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 91 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 5.6 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 20.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 27.3 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 9.96 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,107.8 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.6 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 293.3 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 9.4 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,013 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.8 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 67.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าเหล็กในปริมาณ 10.5 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 26.3 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.1 จุดในปี 2565
- อัตราการเติบโตจีดีพีของจีนอยู่ที่ร้อยละ 2.7 ในปี 2565
- ในเดือนมกราคม 2566 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP โลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ในปี 2566 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2566 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ในปี 2567
- ตัวเลขเงินเฟ้อเฉลี่ยของสหรัฐอเมริกาในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 8.0 เทียบกับร้อยละ 4.7 ในปี 2564 ตัวเลขเฉลี่ยที่คล้ายกันสำหรับสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรปในปี 2565 คือร้อยละ 9.1 และร้อยละ 8.4 และร้อยละ 2.6 และร้อยละ 2.6 ในปี 2564 ตามลำดับ

- คำสั่งต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ในปี 2565 อยู่ที่ 2.6 ล้าน TEU ได้รับคำสั่งซื้อทั้งหมดเป็น 7.3 ล้าน TEU อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ณ ต้นปี 2566 อยู่ที่ร้อยละ 28 เทียบกับต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 23 (ข้อมูลจาก Clarksons ในเดือนมกราคม 2566)
- ดัชนี SCFI สำหรับเอเชีย-ยุโรปดิ่งลงระหว่างปี 2565 โดยลดลงร้อยละ 86 จาก 7,777 เหรียญสหรัฐเป็น 1,078 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในจีน-ยุโรปเหนือ และลดลงร้อยละ 75 จาก 7,529 เหรียญสหรัฐเป็น 1,850 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-Med SCFI สำหรับเส้นทางสายทรานแปซิฟิกลดลงร้อยละ 82 จาก 7,994 เหรียญสหรัฐเป็น 1,423 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USWC และลดลงร้อยละ 74 จาก 11,833 เหรียญสหรัฐเป็น 3,067 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USEC
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นปี 2566 สำหรับกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณร้อยละ 7.16 (ร้อยละ 7.56 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.94 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)
- การรีไซเคิลของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองลดลงจาก 5.47 ล้านเดเวทตันในปี 2564 เป็น 4.76 ล้านเดเวทตันในปี 2566 (ลดลงร้อยละ 13)
- การที่พีเอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 1.3 ในปี 2566 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 77.97 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 8.07 ของกองเรือในปัจจุบัน (41.41 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.15 และ 36.56 ล้านเดเวทตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.85) ณ ต้นปี 2566 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2566 เนื่องจากแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ใหม่ EEXI/CII ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2566
- จากการคาดการณ์ของ Clarkson ในปี 2566 และปี 2567 อุปสงค์ในแง่ตัน ไมล์จะอยู่ที่ร้อยละ 1.59 และร้อยละ 2.02 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 2.4 และร้อยละ 0.3 ในสองปีนี้
- แนวโน้มตลาดเมื่อต้นปี 2566 สามารถอนุมานได้โดยการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 69.14 ล้านเดเวทตันต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าที่ปริมาณ 77.97 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.16 ของกองเรือในปัจจุบัน
- การคาดการณ์การเติบโตของอุปทานของพีเอสแอล ภายในสิ้นปี 2566 และปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 2.75 และร้อยละ 1.72 (จาก 966.03 ล้านเดเวทตันเป็น 992.63 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2566 และจากนั้นเป็น 1,009.69 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2567) โดยคิดแบบอนุรักษ์นิยมว่ามีการรีไซเคิลเพียง 8 ล้านเดเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปีในปี 2566 และปี 2567

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2565 ด้วยอุปทาน 939.15 ล้านเคเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 966.03 ล้านเคเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86) ณ ต้นปี 2566 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 8.15 ในปี 2565) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2566 และปี 2567 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเคเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 4.76 ล้านเคเวทตันในระหว่างปี 2565) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.75 (เพิ่มขึ้นจาก 966.03 ล้านเคเวทตันเป็น 992.63 ล้านเคเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 340.73 ล้านเคเวทตันเป็น 348.87 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 625.30 ล้านเคเวทตันเป็น 643.76 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2566 และร้อยละ 1.72 ภายในสิ้นปี 2567 (เพิ่มขึ้นจาก 992.63 ล้านเคเวทตันเป็น 1,009.69 ล้านเคเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 348.87 ล้านเคเวทตันเป็น 357.19 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 643.76 ล้านเคเวทตันเป็น 652.50 ล้านเคเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) การจัดการน้ำถ่วงเรือ และการลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2566 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

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

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

อัตรการวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	ปี 2546 – ปี 2552	ปี 2553 – ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
เรือขนาดแคปไซส์	67,101*	14,924***	33,333**	16,177**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	26,898**	20,736**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	26,768**	22,152**
เรือขนาดแซนด์ไฮส์	18,753^^	8,789***	25,702**	21,337**
อุปทานพันล้านตัน- ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.2%	+3.63%	-1.25%
ความเร็วเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.4	11.2
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์กรการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (กลางปี 2563) (ส่วนอื่นของโลกมากกว่า 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)	2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+36.02%	+26.23%	+7.03%	+6.88%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.25%	+7.26%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.55%	+2.86%

ปี 2565 และอนาคต

- ณ ต้นปี 2565 เป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ ที่อัตราส่วนเรือเก่าอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าอัตราส่วน
 ค่าตั้งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นปี 2566 มีปริมาณร้อยละ 8.07 ต่อร้อยละ 7.16 ตามลำดับ

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

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

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^ จากการค้าขายของ Bloomberg แคนกระดานเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!

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

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

ที่มา: Clarksons Index Timeseries, Clarksons World Seaborne Trade Timeseries, Clarksons Speed Timeseries, and Clarksons World Fleet Register as on 31 ธันวาคม 2565.

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับอีกสามช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และสูงกว่าในปี 2565 เกือบ 1.5 เท่า สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564/ปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึง 3/2.5 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5/1.2 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์ในช่วงระยะเวลาลดลงจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ที่ร้อยละ 5.4 เป็นร้อยละ 4.2 (ปี 2553 ถึงปี 2563) เป็นร้อยละ 3.63 (ปี 2564) และลดลงร้อยละ 1.25 ในปี 2565 และถึงกระนั้นพีเอสแอลมีผลการดำเนินงานในปี 2565 ดีกว่าปี 2564! สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนค่าตั้งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564 และลดลงร้อยละ 81 ในปี 2565 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนค่าตั้งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นเพียง 1.1 เท่าในปี 2564 และเป็นเพียง 0.9 เท่าในปี 2565 โดยมีอัตราที่คล้ายกันในปี 2566 ที่ 0.9 เท่า ความเร็วเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอต ในปี 2546 ถึงปี 2552 ถึงร้อยละ 17 เป็น 11.2 นอต ในปี 2565 ซึ่งช่วยกระชับอุปทานสุทธิที่มีประสิทธิภาพของเรือ สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคต และบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นในปี 2565 ที่ 2,285 และจุดสูงสุดที่ 3,369 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม และหลังจากนั้นก็ลดลง เหตุโดยอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นในลักษณะนี้และลดลงอย่างรวดเร็ว อุปสงค์-อุปทานสำหรับสินค้าเทกองแห้งในช่วงต้นปี 2564 อยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตัน ไมล์โดยประมาณของ Clarksons ในช่วงปี 2564 เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.63 เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.55 อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2564 นั้นเป็นผลจากความไร้ประสิทธิภาพที่ลดลงของประสิทธิภาพของเรือสุทธิ! แต่ในช่วงปี 2565 แต่เมื่อจินตคติสินใจครอบครองภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ควบคุมไม่ได้โดยปล่อยให้แ่งเกอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขีปนาวุธว่าจะต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ที่จำเป็นในแ่งตัน ไมล์ได้รับผลกระทบและลดลงถึงร้อยละ 1.25 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ประกอบกับอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง ทำให้มีเรือออกสู่ตลาดมากขึ้น แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ

วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางในปี 2565 ได้ลดลงในไตรมาสสี่ ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามกับที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 การอัปเดตคิดเงินและการขึ้นอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อไม่ได้ช่วยภาคอุปสงค์ในปี 2565 ด้วยอุปสงค์และอุปทานที่เข้าสู่จุดสมดุลในปี 2564 อัตราค่าระวางได้พุ่งสูงขึ้น แต่อัตราการเช่าเหมาลำลดลงในช่วงปี 2565 เนื่องจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในจีน (ด้วยเหตุผลที่กล่าวถึงแล้ว) และอุปสงค์ในส่วนอื่นของโลกที่ชะลอตัวลงเนื่องจากธนาคารกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ด้วยเหตุนี้ ความไม่มีประสิทธิภาพของกองเรือต่างๆมีมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งช่วยให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ได้เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปี 2565 โดยปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นสู่ตลาดที่ท้าทายอุปสงค์ซึ่งเติบโตที่ลดลงร้อยละ 1.25 ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และเข้าสู่ไตรมาสแรกของปี 2566 ความผันผวนอย่างมากในแต่ละปี เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์-อุปทาน จะเป็นสถานการณ์ที่ให้เห็นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2566 และในปีต่อ ๆ ไป!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดปานาแมกซ์และเรือขนาดเคปไฮส์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เดเวตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 - ปี 2565 รวมกันที่ 18.88 ล้านเดเวตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.16 ล้านเดเวตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)

ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรูที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวที่ทุกรายที่ลงทุน เพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้ นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็อาจจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งมั่นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากรู้เป็นเจ้าของและอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลามากกว่านี้ แต่ถ้านักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการเหล็กให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

คงจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในไตรมาสสี่ของปี 2565 และในไตรมาสแรกของปี 2566 มาจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็ในประเทศจีนที่ตัดสินใจยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและหันมาอยู่กับโควิด (กลุ่มสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในส่วนอื่นๆ ของโลก (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างมากในระหว่างปี 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและสัญญาว่าจะตรึงอัตราดอกเบี้ยที่สูงให้นานกว่านี้) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่เมื่อเกิดขึ้นในทางกลับกัน สิ่งนี้จะทำให้อุปสงค์เติบโตอีกครั้งและเราจะสามารถกลับมาอยู่ในจุดเดิมกับที่ได้พบเมื่อต้นปี 2564!

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2565 อุปทานเรืออยู่ที่ 939.15 ล้านเดเวตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 966.03 ล้านเดเวตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 4.76 ล้านเดเวตันได้ถูกกรีซไค และมีการส่งมอบเรือ 31.64 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 2.86 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 69.14 ล้านเดเวตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568) หรือประมาณร้อยละ 7.16 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2566 โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน

กลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเติบโตสุทธิร้อยละ 3.22 ในปี 2565 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮสท์/ขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 25.77 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568) หรือประมาณร้อยละ 7.56 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2566 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2566 ร้อยละ 8.07 (ปริมาณ 77.97 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก (ร้อยละ 12.15 หรือปริมาณ 41.41 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 13.80 (ปริมาณ 133.33 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก (ร้อยละ 17.52 หรือปริมาณ 59.70 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมียูมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2568 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - ปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2566 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งซื้อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 77.97 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.07 ของกองเรือในปัจจุบัน (ปริมาณ 41.41 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.15 และปริมาณ 36.56 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.85) ณ ต้นปี 2566 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2566

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,270 ลำ ขนาดระวางรวม 414.44 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 118 ลำ ขนาดระวางรวม 22.69 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 5.47 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 181 ลำ ขนาดระวางรวม 30.46 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 7.35 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,648 ลำ ขนาดระวางรวม 210.86 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 252 ลำ ขนาดระวางรวม 20.68 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.81 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 572 ลำ ขนาดระวางรวม 43.18 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 20.48 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,009 ลำ ขนาดระวางรวม 225.59 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 382 ลำ ขนาดระวางรวม 21.57 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.56 ของขนาดระวาง

ทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 736 ลำ ขนาดระวางรวม 37.33 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 16.55 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดแอนด์ไซส์ (10,000 - 40,000 เดเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,292 ลำ ขนาดระวางรวม 115.14 ล้านเดเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 156 ลำ ขนาดระวางรวม 4.19 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 3.64 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีจำนวน 910 ลำ ขนาดระวางรวม 22.37 ล้านเดเวทตันหรือร้อยละ 19.42 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 8.15 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 4.76 ล้านเดเวทตันในปี 2565 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - ปี 2565) อยู่ที่ร้อยละ 6 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 7.53 ล้านเดเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - ปี 2565) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรื่อนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในเรือตลาด

กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 2.86 ในปี 2565 ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2566 คาดการณ์ว่ากองเรือโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.4 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห้งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 ในปี 2566 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2566 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงแล้วตั้งแต่ปี 2564 ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าขบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลกระทบต่อปริมาณเดเวทตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2565 อยู่ที่ 31.64 ล้านเดเวทตัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 43.41 ล้านเดเวทตันต่อปี (ปี 2556 ถึงปี 2565)

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

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- ปี 2565 เป็นปีแรกที่การลงทุนด้านพลังงานสีเขียวที่ปริมาณ 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากปี 2564) เทียบเท่ากับการลงทุนในเชื้อเพลิงฟอสซิล
- เมืองทางตอนเหนือของจีนมีวันที่หนาวเย็นที่สุดเป็นประวัติการณ์

- ในทศวรรษของปี 2544 ถึงปี 2554 พื้นที่ทางตอนเหนือตอนกลางของเกาะกรีนแลนด์ร้อนกว่าในช่วง 1,000 ปีที่ผ่านมาถึง 1.5 องศาเซลเซียส!
- ธนาคารโลก IFC IMF และธนาคารเพื่อการพัฒนาอื่น ๆ ถือฤกษ์สำคัญที่สามารถเปิดการระดมเงินทุนจำนวนมากเพื่อต่อสู้กับวิกฤตสภาพภูมิอากาศ
- การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ของ Exxon ย้อนหลังไปหลายทศวรรษ แสดงให้เห็นผลกระทบเชิงลบที่ธุรกิจของพวกเขา มีต่อภาวะโลกร้อน แต่ผู้บริหารของ Exxon ได้ตั้งข้อสงสัยต่อสาธารณชนเกี่ยวกับการวิจัยดังกล่าวเพื่อให้แน่ใจว่าผลกำไรของพวกเขาจะไม่หายไป
- อุตสาหกรรมการประกันภัยกำลังต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียประจำปีมากกว่า 100 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- ส่วนแบ่งของพลังงานไฟฟ้าด้านหินในส่วนผสมพลังงานไฟฟ้าของสหรัฐอเมริกาตกลงจากร้อยละ 50 ในปี 2548 เหลือเพียงร้อยละ 22 เนื่องจากก๊าซธรรมชาติและพลังงานหมุนเวียนมีความก้าวหน้าอย่างมาก
- หากการผลิตปูนซีเมนต์เป็นประเทศ ประเทศนั้นจะเป็นประเทศที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากเป็นอันดับ 3 ของโลก
- ระดับน้ำในทะเลเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่เร็วที่สุดในรอบกว่า 3,000 ปี และอุณหภูมิจะสูงที่สุดในรอบ 11,000 ปี ประเทศที่เป็นเกาะมีสิทธิ์ที่จะผลักดันนโยบายการเก็บภาษีคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับการขนส่งทางทะเลของ IMO เพื่อช่วยประเทศของตนจากการจมน้ำ
- Hydroclimate Whiplash คือสภาวะภัยแล้งตามมาด้วยสภาวะน้ำท่วม ซึ่งเกิดขึ้นในประเทศปาकिสถานและเมืองแคลิฟอร์เนียเมื่อเร็วๆ นี้
- ธนาคารขนาดใหญ่ในวอลล์สตรีทให้ทุนแก่อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงฟอสซิลด้วยเงิน 4.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่ให้ทุนกับพลังงานสีเขียวเพียงครึ่งเดียวของเงินทุนจำนวนดังกล่าว นับตั้งแต่การประชุม Paris COP21 ในปี 2558 ที่ตกลงกำหนดเป้าหมายภาวะโลกร้อนสูงสุดที่ 1.5 องศาเซลเซียส แสดงให้เห็นถึงความเจ้าเล่ห์และธรรมชาติที่มุ่งเน้นผลกำไรของธนาคารเหล่านี้
- ชาวโซมาเลียกว่า 1 ล้านคนต้องละทิ้งบ้านเพื่อหาอาหารท่ามกลางภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบกว่า 40 ปี
- ปี 2565 เป็นปีที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ของสหราชอาณาจักร
- ปี 2566 เริ่มต้นด้วยวันเริ่มต้นปีที่อบอุ่นที่สุดเป็นประวัติการณ์ในบางพื้นที่ของสหภาพยุโรป
- ในช่วงกลางเดือนธันวาคม 195 ประเทศสร้างความประหลาดใจให้กับโลกด้วยคำมั่นสัญญาที่จะฟื้นฟูร้อยละ 30 ของที่ดินและทรัพยากรน้ำของโลกภายในปี 2573!
- ภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบ 4 ทศวรรษในแอฟริกาและการขาดแคลนน้ในแอฟริกาตะวันตกทำให้ผู้คน 76 ล้านคน ขาดความมั่นคงด้านอาหารรวมถึงโซมาเลียที่จวนเจียนจะอดอยาก
- IEA ระบุว่าพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์ใหม่ในปี 2565 จะมีปริมาณอยู่ที่ 460 TWH เท่ากับปริมาณพลังงานที่ฝรั่งเศสใช้ในปี 2562 และในปี 2566 ตัวเลขดังกล่าวจะพุ่งไปที่ 650 TWH เท่ากับปริมาณพลังงานที่บราซิลใช้ในปี 2562!
- จากบทความเมื่อวันที่ 16 ธันวาคมใน Bloomberg “ในทศวรรษหน้า รถยนต์ใหม่หลายล้านคันจะใช้พลังงานไฟฟ้า และโครงข่ายพลังงานหลายพันแห่งจะเปลี่ยนไปใช้แหล่งพลังงานหมุนเวียน สำหรับคนขับรถทั่วไปและเจ้าของธุรกิจขนาดเล็กหลาย ๆ ราย สิ่งนี้จะหมายถึงการเปลี่ยนแปลงค่าไฟฟ้าที่มหาศาลและคาดเดาไม่ได้ ฟอर्डใช้บริการ

ซอฟต์แวร์ที่ชื่อว่า Arc เพื่อระยะเวลาที่ดีที่สุดสำหรับลูกค้าในการชำระรถยนต์ไฟฟ้าและประเมินค่าใช้จ่ายในการชำระ”

- รถยนต์ไฟฟ้า 342,000 คันถูกส่งออกจากจีนจนถึงสิ้นไตรมาสสามของปี 2565 เท่ากับร้อยละ 29 ของการส่งออกรถยนต์ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2562
- นักวิทยาศาสตร์สหรัฐได้สร้างพลังงานความร้อนออกมามากกว่าพลังงานที่ใช้ในนิวเคลียร์ฟิวชัน เชื้อเพลิงสะอาดแห่งอนาคตน่าจะอยู่ในมือของเราในทศวรรษหน้าหรือประมาณนั้น
- IMF อนุมัติเงิน 319 ล้านดอลลาร์สหรัฐให้วันดาเพื่อช่วยจัดการกับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- การรื้อไหลเป็นเวลา 13 วันจากโรงเก็บก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินการโดย [Equitrans](#) ได้ปล่อยก๊าซธรรมชาติประมาณ 1 พันล้านลูกบาศก์ฟุต ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยก๊าซมีเทน ซึ่งเป็นอันตรายต่อบรรยากาศมากกว่า CO₂ ถึง 80 เท่า ซึ่งมากกว่าร้อยละ 50 ของการปล่อยก๊าซที่ได้รับจากการขายรถยนต์ EV จำนวน 656,000 คันในสหรัฐอเมริกาในปี 2564
- เมื่ออุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณการขนส่ง เกี่ยวข้องกับขนส่งจึงปล่อย CO₂ มากขึ้นในขณะที่บรรทุกสินค้าน้อยลง สิ่งนี้เป็นเพราะความรู้ประสิทธิภาพในระบบการซื้อขายที่ถูกกว่าบาตรทั่วโลก
- [วิดีโอที่เผยแพร่ในเดือนตุลาคม 2564](#) โดย UN ทำให้วิกฤตสภาพอากาศรู้สึกเหมือนจริง โกลด์ตัว และเป็นเรื่องส่วนตัว วิดีโอความยาวเพียง 2.5 นาทีนี้คุ้มค่ากับเวลาของคุณ
- อุตสาหกรรมที่สปรกที่สุดจากมุมมองของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกก่อนหน้านี้ได้ถึง 4.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าสองเท่าในปี 2558
- ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐถูกพายุฤดูหนาวพัดถล่มในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน ซึ่งทำให้เกิดหิมะตกหนัก 6 ฟุตหรือสองเท่าของสถิติเดิมในเมืองบัฟฟาโล
- อินเดียกำลังผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินมากกว่าที่เคยเป็นมานานับตั้งแต่สงครามรัสเซีย-ยูเครนเริ่มขึ้น แสดงให้เห็นถึงความยากลำบากในการเปลี่ยนไปใช้พลังงานสะอาด
- หากจำเป็นต้องพิสูจน์ ร้อยละ 74 ของภัยพิบัติทางธรรมชาติระหว่างปี 2544 - ปี 2561 เกี่ยวข้องกับน้ำ ตามรายงานของ UN-Water รายงานโดย Bloomberg อุณหภูมิสูงขึ้นทุกที่จนนำไปสู่การละลายของธารน้ำแข็ง ทำให้เกิดน้ำท่วมจากรูปแบบฝนที่คาดเดาไม่ได้ตามรายงานของ WMO
- ค่าประกันภัยรวมเนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติในปี 2565 สูงถึง 260,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- พื้นที่ทั่วโลกที่สามกำลังจะสูญหายไปภายในสิ้นศตวรรษนี้ เนื่องจากภาวะโลกร้อน
- รายงานประจำปีของ IEA แสดงให้เห็นว่ากำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนทั่วโลกจะเพิ่มขึ้น 2,400 กิกะวัตต์ ซึ่งเท่ากับกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดของจีนในปัจจุบัน เป็น 5,640 กิกะวัตต์ ภายในปี 2570

การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ครั้งที่ 27 (COP27)

COP (Conference of the Parties) คือการประชุมประจำปีของประมาณ 200 ประเทศที่ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยสภาพภูมิอากาศของสหประชาชาติซึ่งมุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาภาวะโลกร้อน ในปี 2565 เราบรรลุการประชุมประจำปีครั้งที่ 27 ในชื่อ COP27 เป้าหมายร่วมกันที่เป็นรูปธรรมมักไม่ค่อยได้รับการกำหนดเป้าหมายที่ COP ภาคีสมาชิกอยู่ที่นั่นเพื่อเจรจาและตกลงเกี่ยวกับสัญญาทางการเมืองในระยะยาว ข้อตกลงปารีสซึ่งเป็นผลมาจาก COP21 ในปี 2558 เป็น COP ที่สำคัญเนื่องจากเป็นสนธิสัญญาที่มีผลผูกพันทางกฎหมายที่กำหนดให้ประเทศต่าง ๆ ต้องส่งและปฏิบัติตามเป้าหมายด้านสภาพอากาศที่เป็นรูปธรรม และกำหนดให้แต่ละประเทศสมาชิกเพิ่มเป้าหมายด้านสภาพอากาศทุก ๆ ห้าปี ประมาณร้อยละ 90 ของการปล่อยมลพิษทั้งหมดทั่วโลกอยู่ภายใต้ “Net Zero 2050” กล่าวคือ เพื่อลดการปล่อยก๊าซและบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 COP27 ในปี 2565 ถือเป็น “การนำ COP ไปใช้” โดยมุ่งเน้นที่การให้ทุกฝ่ายปฏิบัติตามเป้าหมายที่ประกาศในปีที่แล้ว สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และจีนได้ให้คำมั่นสัญญาที่ชัดเจนโดยมีนโยบายสนับสนุนคำมั่นสัญญาดังกล่าว

ประเด็นสำคัญจาก COP27

- ช่องว่างระหว่างคำสัญญาที่รัฐบาล บริษัท และนักลงทุนให้ไว้เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปีต่อ ๆ ไป และการกระทำของพวกเขาในปัจจุบัน ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเพิ่มขึ้นนี้ได้รับแรงหนุนจากการใช้น้ำมันที่สูงขึ้นในการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากเศรษฐกิจเปิดทำการอีกครั้งหลังจากการปิดเมืองในช่วงโควิด
- สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ด้านพลังงาน เนื่องจากสหภาพยุโรปจำเป็นต้องหาก๊าซเพื่อมาทดแทนก๊าซจากรัสเซียอย่างกะทันหัน ส่งผลให้ราคาน้ำมัน ถ่านหิน และโดยเฉพาะ LNG พุ่งสูงขึ้น
- การปล่อยมลพิษจากการเผาไหม้ถ่านหินเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ หันมาใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ก่อให้เกิดมลพิษมากที่สุด หลังจากการคว่ำบาตรการนำเข้าก๊าซจากรัสเซียโดยสหรัฐฯ/อังกฤษ/สหภาพยุโรป
- มุมมองของประเทศในยุโรปที่เผาถ่านหินมากขึ้นและให้เงินสนับสนุนโครงการใหม่เพื่อเผาถ่านหินมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็กระตุ้นให้ประเทศยากจนเลิกใช้เชื้อเพลิง ทำให้บางประเทศในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บ่นว่าจะหันหลังให้กับเป้าหมายสีเขียว
- การปล่อย CO₂ จากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ในปี 2565 นักวิทยาศาสตร์กล่าว พร้อมเตือนว่าสิ่งนี้จะทำให้โลกยากที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับที่ร้ายแรง
- ประเทศต่าง ๆ ที่ทำให้ซาอุดีอาระเบียและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์รู้สึกว่าจะไม่ได้รับการต้อนรับในการประชุม COP26 ที่เมืองกลาสโกว์ กำลังกดดันให้พวกเขาสูบน้ำมันและก๊าซมากขึ้นเพื่อเติมเต็มช่องว่างที่เหลือจากการลดลงของอุปทานจากรัสเซีย สิ่งนี้ได้ผลักดันราคาและเติมเต็มเงินกองทุนของพวกเขา เช่นเดียวกับประเทศผู้บริโภคราคาที่สูงขึ้น อัตราราคาที่เพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจที่ชะงักงัน
- โครงการริเริ่มของ UN Environment Program (UNEP) ซึ่งมีชื่อว่า MARS หรือ Methane Alert and Response System ซึ่งใช้เครือข่ายดาวเทียมอวกาศที่มีอยู่เพื่อตรวจจับกลุ่มก๊าซมีเทนทั่วโลก ประเมินว่าพวกมันมีขนาดใหญ่เพียงใด ระบุผู้รับผิดชอบ และสนับสนุนให้บริษัทต่าง ๆ และ รัฐบาลควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพผ่านฐานข้อมูลสาธารณะ

- 150 ประเทศได้ลงนามในสัญญาที่มีเทนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งลงร้อยละ 30 ภายในสิ้นทศวรรษนี้
- สหรัฐอเมริกาจะเข้มงวดกับข้อเสนอในการปราบปรามการปล่อยก๊าซมีเทนจากอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซของตน โดยกำหนดให้มีการแก้ไขการรั่วไหลทั้งหมด ไม่ใช่เพียงแค่การรั่วไหลที่ใหญ่ที่สุด และผ่านกฎเกณฑ์ใหม่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเผาก๊าซส่วนเกินทิ้ง
- กฎหมายลดอัตราเงินเฟ้อของสหรัฐฯ จะส่งผลให้มีการใช้จ่ายมากกว่า 300,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในการส่งเสริมพลังงานหมุนเวียนและควบคุมการปล่อยมลพิษ ทำให้สหรัฐฯ มีเส้นทางที่น่าเชื่อถือมากขึ้นในการบรรลุเป้าหมายการปล่อยมลพิษในปี 2573
- ภาวการณ์เกษตรหลักหนีจากการตรวจสอบในการประชุมสุดยอดด้านสภาพอากาศ โดยภาวการณ์เกษตรมีอัตราการปล่อยก๊าซมากเป็นอันดับสองของโลก รองลงมาจากการผลิตความร้อนและการผลิตไฟฟ้า สหรัฐฯ-สหรัฐอเมริกาหับเอมิเรตส์ให้คำมั่นสัญญาถึงการลงทุนในการวิจัยและพัฒนามูลค่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อลดผลกระทบจากการทำฟาร์ม
- ปัจจุบัน 87 ประเทศกำลังใช้ไฟฟ้าอย่างน้อยร้อยละ 5 จากพลังงานลมและแสงอาทิตย์ สหรัฐฯ ผลิตไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 5 ในปี 2554 และเพิ่มขึ้นเกินร้อยละ 20 ในปี 2564 หากสหรัฐฯ ทำตามแนวโน้มที่คนอื่นกำหนด พลังงานลมและแสงอาทิตย์จะคิดเป็นร้อยละ 50 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าของสหรัฐฯ ในเวลาเพียง 10 ปีนับจากนี้
- ในปี 2565 ประชาชนร้อยละ 10 ยังไม่มีไฟฟ้าใช้
- จีน สหรัฐอเมริกา และยุโรป ซึ่งเป็นผู้ก่อมลพิษรายใหญ่ที่สุดสามราย และอีก 70 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 75 ของการปล่อยมลพิษทั่วโลก ได้ตั้งเป้าหมายที่จะลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจกให้เหลือศูนย์
- อุตสาหกรรมการขนส่งมีส่วนรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานร้อยละ 25 ของการใช้พลังงานของโลก
- การปล่อยคาร์บอนของธุรกิจจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ภายในสิ้นทศวรรษนี้ โดยพิจารณาจากตัวเลขจากแผนสภาพภูมิอากาศฉบับใหม่
- ประธานาธิบดี Luiz Inácio Lula da Silva ของบราซิลได้รับการต้อนรับที่ไม่เหมือนใครสำหรับผู้นำที่ COP27 ท่านก็ไม่ทำให้ผิดหวังในการกล่าวสุนทรพจน์ความยาว 10 นาทีในภาษาโปรตุเกส ท่านสาบานว่าจะต่อสู้กับการทำลายป่าอเมซอนที่อื้อใหญ่ที่สุดในโลกอย่างผิดกฎหมาย
- ฝรั่งเศสและสเปนให้คำมั่นที่จะหยุดการขายรถยนต์ที่ใช้น้ำมันภายในปี 2578 ซึ่งเร็วกว่าที่วางแผนไว้ 5 ปี
- การจัดตั้งกองทุนใหม่สำหรับการสูญเสียและความเสียหายได้รับการอนุมัติอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ เพื่อช่วยให้ประเทศกำลังพัฒนาเผชิญกับความหายนะจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ถือเป็นช่วงเวลาแห่งการเริ่มต้นที่ต้องอาศัยระยะเวลาสามทศวรรษในการบรรลุเป้าหมาย
- สหรัฐอเมริกาและจีนเริ่มทำงานร่วมกันเกี่ยวกับสภาพอากาศอีกครั้ง
- ในปีที่มีการเดินขบวนเป็นไปอย่างจำกัด นักเคลื่อนไหวด้านสภาพอากาศรุ่นเยาว์สามารถรักษาแรงกระตุ้นไว้ได้ ส่วนจัดแสดงของนักเคลื่อนไหวเหล่านี้ที่บริเวณ โชนนิทรศการน่าจะเป็นสถานที่ที่มีชีวิตชีวาที่สุดในการประชุม
- มีการประกาศข้อตกลงเงินทุนหุ้นส่วนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน 2 ฉบับ ส่งผลให้เวียดนามและอินโดนีเซียเลิกใช้พลังงานถ่านหิน

- การเรียกร้องให้ปฏิรูปสถาบันขบวนการเงินโลกเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านสภาพอากาศมากขึ้นโดยการปรับเปลี่ยนคำสั่งของธนาคารโลกและ IMF เพื่อให้แน่ใจว่ามีการจัดหาเงินทุนมากขึ้นสำหรับโครงการเปลี่ยนผ่านพลังงานและความพยายามในการปรับตัวให้เข้ากับโลกที่ร้อนขึ้น
- COP27 ล้มเหลวในการเพิ่มความทะเยอทะยานในการลดการปล่อยมลพิษ และหมายความว่าโลกจะพลาดเป้าหมายภาวะโลกร้อนต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียสที่กำหนดไว้ในข้อตกลง COP21 ที่ปารีสในปี 2558
- ขณะนี้มีมากถึง 80 ประเทศที่สนับสนุนการเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลทั้งหมดซึ่งไม่ได้อยู่ในวาระการประชุมขั้นสุดท้าย อีกทั้งเรื่องนี้ยังไม่อยู่ในวาระที่ได้แจ้งก่อนการประชุม
- ความพยายามที่จะรักษาคำมั่นสัญญาที่แข็งแกร่งขึ้นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกล้มเหลว และความพยายามที่จะให้ประเทศต่าง ๆ ตกลงที่จะลดการปล่อยมลพิษสูงสุดทั่วโลกภายในปี 2568 หรือลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ยังคงไม่ลดลงก็ล้มเหลวเช่นกัน
- โดยรวมแล้ว อย่างไรก็ตาม COP ชุดนี้พิสูจน์ให้เห็นว่าการเจรจาแบบพหุภาคียังคงไม่เปลี่ยนแปลง
- กลุ่มสิ่งแวดล้อมรู้สึกผิดหวังที่ไม่มีควมคืบหน้าในการเรียกร้องให้มีการห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน

กฎเกณฑ์

กลุ่มสิ่งแวดล้อมได้เรียกร้องให้ฝ่ายกฎหมายของ IMO พิจารณาห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันที่ขัดแย้งกับกฎหมายทางทะเลของสหประชาชาติ โดยข้อโต้แย้งของพวกเขา นั้นง่ายมาก กล่าวคือ เครื่องดักจับเขม่าควันเปลี่ยนมลพิษจากอากาศเป็นการปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งขัดกับ UNCLOS

IMO ได้ประกาศให้ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกลายเป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยกำมะถันร้อยละ 0.1 ตั้งแต่ปี 2568

บทความใน TradeWinds ลงวันที่ 18 มกราคม 2566 ระบุว่า: เมื่อโครงการที่ได้รับทุนสนับสนุนจากสหภาพยุโรปเพื่อศึกษาการปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเลโดยทดสอบผลกระทบของการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในมหาสมุทร พวกเขาพบผลกระทบที่เป็นอันตรายแม้ว่าสารพิษจะมีจำนวนน้อยที่สุดก็ตาม โครงการ EMERGE ได้รับการประสานงานโดยสถาบันอูนิเวอริตีฟินแลนด์ รวมถึงนักวิทยาศาสตร์ในมหาวิทยาลัย 9 แห่งและสถาบันวิจัย 5 แห่ง หุ้นส่วนยังรวมถึงบริษัท Danaos Shipping ผู้จัดการเรือคอนเทนเนอร์ชาวกรีก บริษัทเทคโนโลยี Creative Nano และคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทะเลบอลติก เมื่อมองไปข้างหน้า Maria Granberg นักวิจัยอาวุโสของ IVL Swedish Environmental Research Institute คิดว่าควรมีการห้ามปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันลงสู่ทะเล “ฉันทำงานเป็นนักพิษวิทยาเชิงนิเวศเป็นเวลา 25 - 30 ปีแล้ว และหายากมากที่เราเห็นผลกระทบที่รุนแรงเช่นนี้โดยที่ยังไม่ได้รับความสนใจจึงควรเรียกร้องให้มีการดำเนินการบางอย่างอย่างจริงจัง”

ทีเอสแอล ยืนยันว่าการถ่ายเทมลพิษจากอากาศสู่ทะเลนั้นไม่สมเหตุสมผล ดังนั้นบริษัทฯ จึงใช้เฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำกับเรือทุกลำของบริษัทฯ เท่านั้น

บริษัทฯ เคยพูดเรื่องนี้มาก่อนแล้ว แต่มันซ้ำซากจำเจ IMO จะต้องสั่งห้ามการส่งมอบเรือใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลนับจากวันที่กำหนด เช่น 1 มกราคม 2573 หรือเร็วกว่านั้น ในขณะที่เดียวกัน เรือเก่าจะต้องถูกรีไซเคิลอย่างช้าที่สุดภายในปี 2573 การ

กำหนดเวลาที่ยากลำบากเหล่านี้จะมุ่งเน้นไปที่ความร่วมมือกันของอุตสาหกรรม ผู้ผลิตเครื่องยนต์ หน่วยงานกำกับดูแล รัฐบาล เออร์เชอเพลิ่งที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ และห่วงโซ่อุปทานทั้งทางบก/ทางทะเล และเจ้าของเรือในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEVs) ในอนาคต

พีเอสแอลวางแผนที่จะตั้งซื้อ ZEVs รุ่นใหม่ในปี 2571 เหตุผลที่ต้องรอก็เพื่อความชัดเจนเกี่ยวกับ “เชื้อเพลิงแห่งอนาคต” นอกจากนี้ยังไม่มีรางวัล หากแต่มีความเสี่ยงทั้งหมดสำหรับการเป็นผู้สั่งซื้อรายแรก และบริษัท ก็เล็งเห็นไปที่จะรับบทบาทนี้ ในขณะที่ ดูเหมือนว่าเชื้อเพลิงแห่งอนาคตจะเป็นแอมโมเนีย แต่เมทานอลก็กำลังมีการแข่งขันที่สูงเช่นกัน แต่มีปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เช่น การผลิตดี-เมทานอล ความหนาแน่นของพลังงาน ความจุของถังที่บรรจุ ฯลฯ

นโยบายปลอดโควิดของจีน:

สื่อกระแสหลักไม่สามารถหยุดวิพากษ์วิจารณ์นโยบายปลอดโควิดของจีนในขณะที่มีผลบังคับใช้ ขณะนี้เมื่อจีนยกเลิกนโยบายนี้ในเดือนธันวาคม 2565 สื่อกระแสหลักเดียวกันก็หยุดวิจารณ์จีนไม่ได้ว่ายกเลิกนโยบาย “กะทันหันและไม่มีกลยุทธ์ทางออก” เพื่อรองรับ ในกรณีของการปลอดโควิดในประเทศจีน ถ้าคุณทำก็แย่แล้ว และถ้าไม่ทำก็แย่ IEA คาดการณ์ว่าปริมาณการใช้น้ำมันของจีนอาจอยู่ระหว่าง 15 ถึง 15.8 MBPD ในปี 2566 ทั้งหมดขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด การเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล อัตราการเสียชีวิต และหากสองอย่างหลังต่ำ ปริมาณการใช้น้ำมันก็จะสูงและในทางกลับกัน ปริมาณการใช้น้ำมันของจีนคาดว่าจะลดลงจาก 15.4 MBPD ในปี 2564 เป็น 15 MBPD ในปี 2565 ปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องบินในจีนคาดว่าจะต่ำกว่าระดับในปี 2561 มาก ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่กลับมามีอยู่ในระดับก่อนเกิดโรคระบาดในปี 2565 แต่หากการเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลอันเกิดจากโควิด /อัตราการเสียชีวิตต่ำ เราอาจเห็นการบริโภคน้ำมันของจีนพุ่งสูงกว่าระดับปี 2562 ในปี 2566

สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน:

- สงครามครั้งนี้จะทดสอบความตั้งใจของสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรปที่จะเข้าร่วมกับอเมริกา หากดูดูหนาวที่รุนแรงเข้ามา และผู้คนเริ่มเสียชีวิตเนื่องจากความหนาวเย็นจัด โดยค่าใช้จ่ายในการทำความร้อนสูงจนไม่สามารถรักษาความอบอุ่นให้เพียงพอเพื่อหลีกเลี่ยงความตายได้ จนถึงตอนนี้ ดูหนาวมีอากาศอบอุ่นกว่าปกติมาก และด้วยเหตุนี้ แรงกดดันต่อสหภาพยุโรปจึงลดลง
- ตามการคำนวณของรอยเตอร์ เยอรมนีใช้เงินไป 500,000 ล้านดอลลาร์นับตั้งแต่การเริ่มต้นของสงคราม และการคว่ำบาตรที่บังคับใช้กับรัสเซีย ในการต่อสู้กับผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น และการทำให้บริษัท Uniper เป็นของรัฐจะเพิ่มเงินอีก 216,000 ล้านดอลลาร์ให้กับตัวเลขข้างต้น
- สำหรับมุมมองที่แตกต่างของโลกรอบตัวเรา [บทความโดย Ted Snider](#) ผู้สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีปริญญาโท และเขียนเกี่ยวกับการวิเคราะห์รูปแบบนโยบายต่างประเทศและประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ เป็นบทความที่ดี
- ในครั้งแรกของปี 2565 สหรัฐอเมริกาเป็นผู้ส่งออก LNG รายใหญ่ที่สุด และในเดือนกันยายนส่งออก 4 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งเป็นสถิติใหม่

- เกมสงครามจำลองการรุกรานใต้หวันของจีนเป็นความเคลื่อนไหวล่าสุด โดย neocon hawks ภายในสภาอุตสาหกรรมทหาร ดูเหมือนกลุ่มนีโอคอนจะไม่พอใจกับสงครามร้อนระอุเพียงครั้งเดียว พวกเขากำลังผลักดันสถานการณ์ให้เกิดสงครามร้อนระอุครั้งต่อไปในทะเลจีนใต้
- สูดท้าย ลูกช่างจะขึ้นได้ก็ต่อเมื่อหมุนเร็วมากเท่านั้น จักรยานเมื่อเคลื่อนที่เท่านั้น ขาดก็ล้อสามารถขึ้นได้แม้ว่าจะอยู่กับที่ โด๊ะคุ่มันกงมากที่สุด เห็นได้ชัดว่าโลกหลายชั่วที่นำโดยประเทศหลักเป็นสภาวะตามธรรมชาติของดุลยภาพที่มั่นคงสำหรับโลก

เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์:

การลดลงอย่างมากของอัตราค่าระวางในตลาดตู้คอนเทนเนอร์เกิดจากการลดระยะเวลาจ่อรอ ณ ท่าเรือลงอย่างมีนัยสำคัญ ดัชนี SCFI เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม เมื่อเปรียบเทียบกับสัปดาห์ก่อนหน้า แต่ลดลงร้อยละ 78 จากปีก่อนหน้า จากการเติบโตอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามสูงกว่าระดับดัชนีในปี 2561 ร้อยละ 37 ยอดสั่งต่อเรือใหม่ที่ร้อยละ 28 (สำหรับเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 17,000 TEU อยู่ที่ร้อยละ 61) และนั่นเป็นเรื่องที่น่ากลัว แต่ด้วยภาพรวมของอุตสาหกรรมที่ยังคงอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ การลดลงของอุปทานเป็นสิ่งที่สามารถจัดการได้ดังที่เราได้เห็นในปี 2563 เมื่อต้นปี 2563 ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งกำลังอ่านสิทธิสุดท้ายสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ แต่ด้วยการจัดการอุปทาน ส่งผลให้ในปี 2563 สำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เป็นปีเริ่มต้นของสามปีติดต่อกันที่สามารถทำอะไรหลายพันล้านดอลลาร์!

เงินเฟ้อ:

ในบทความของศาสตราจารย์เจมส์ เค กัลเบรธ ใน Project Syndicate ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2565 เกี่ยวกับการควบคุมเงินเฟ้อ กล่าวว่า “หนี้เพิ่มขึ้นในไตรมาสสองและมากขึ้นในไตรมาสสาม ราคาของบิทคอยน์เพิ่มขึ้นจนถึงปลายเดือนมีนาคม หลังจากนั้นก็ลดลงประมาณ 2 ใน 3 รวมเป็นร้อยละ 20 ภายในระยะเวลาเพียงห้าวันในเดือนก่อนหน้า ในทำนองเดียวกัน ดัชนีราคาที่อยู่อาศัยของสหรัฐพุ่งสูงสุดในเดือนพฤษภาคมและลดลงเรื่อย ๆ นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา เส้นอัตราผลตอบแทนที่กลับด้านหมายความว่าอัตราดอกเบี้ยระยะสั้นของพันธบัตรสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยระยะยาว ซึ่งเป็นสัญญาณที่ชัดเจนของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต” คุณสามารถอ่านบทความฉบับเต็มได้ที่ [ที่นี่](#)

เจ้าของรางวัลโนเบล ศาสตราจารย์โจเซฟ สติกลิตซ์ อธิบายถึงสาเหตุของภาวะเงินเฟ้อในบทความนี้ โดยระบุว่า “ผู้บริหารโลกที่ซื้อสัญชาติของสื่อชั้นนำของอเมริกา ชาวทีวี นิวยอร์ก ไทม์ส วอชิงตัน โพสต์ มักจะรู้ดีกว่าทุกคนในสหรัฐอเมริกาอยู่ที่นี่เหมือนกัน แม้ว่าเราอาจไม่เห็นด้วยกับวิธีการบรรลุเป้าหมาย แต่เราทุกคนมีเป้าหมายทางเศรษฐกิจเดียวกัน กล่าวคือ เศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วพร้อมอัตราการว่างงานที่ต่ำและชนชั้นกลางที่ประสบความสำเร็จ ผู้ซึ่งประสบความสำเร็จกว่าพ่อแม่ของพวกเขา นี่เป็นเรื่องที่จืดชืดแน่นอน ผู้คนในระดับสูงของอเมริกาไม่ต้องการสิ่งนี้เลย และถ้าคุณมองจากมุมมองของพวกเขา นั่นก็เป็นเรื่องง่ายที่จะเข้าใจ อัตราการว่างงานต่ำหมายถึงการใช้อำนาจในการปกครองจะเป็นเรื่องยากและแรงงานจะมีความมั่นใจในการรวมเป็นหนึ่ง ค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นสำหรับพนักงานหมายถึงเม็ดเงินที่น้อยลงสำหรับนายจ้าง”

ความไม่เท่าเทียมกัน:

ปี 2565 แสดงให้เห็นว่ามีความยุติธรรมหรือการทำให้เท่าเทียมกันบนโลกใบนี้ แต่ไม่จำเป็นสำหรับทุกคน

- Elon Musk ขาดทุนกว่า 208,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Jeff Bezos ขาดทุน 80,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Mark Zuckerberg ขาดทุน 78,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Larry Page และ Sergey Brin ต่างสูญเสียเงิน 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Phil Knight ขาดทุน 18.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Leonard Lauder ขาดทุน 9.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Dan Gilbert ขาดทุน 8.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- ผู้ก่อตั้ง Theranos มหาเศรษฐี และนักต้มตุ๋นที่ถูกตัดสินว่ามีความผิด Elizabeth Holmes อาจลงเอยใน “คุกสวรรค์”
- Sam Bankman-Fried แห่ง FTX เผชิญ 115 ปีในคุกที่ “ไม่ใช่สวรรค์”
- Jack Ma ขาดทุน 13.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Yang Huiyan ขาดทุน 11.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Zhong Shanshan ขาดทุน 11.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- โดยรวมแล้ว เหล่ามหาเศรษฐีสูญเสียเงิน 1.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565
- ประธานบริษัท Evergrande ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นหนึ่งในบุคคลที่ร่ำรวยที่สุดของจีน สูญเสียทรัพย์สินร้อยละ 93 ของทรัพย์สินมูลค่า 42,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐของเขา
- ร้อยละ 10 ของผู้คนในสหราชอาณาจักรจะไม่จัดการบิลค่าความร้อนหากไม่มีความช่วยเหลือจากรัฐบาลในปี 2566
- ความเสถียรเมื่อต้องรับมือกับคนผิวขาวกับคนผิวสี เกิดขึ้นเมื่อ ส.ส. ชาวไอริชรับตำแหน่งประธานาธิบดีแห่งสหภาพยุโรป [ในวิดีโอ](#)
- [บทความเชิงเขียน โดย Thom Hartman](#) เป็นบทความที่ควรค่าแก่การอ่าน เนื่องจากอธิบายถึงความไม่เท่าเทียมกันที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากผลประโยชน์ส่วนได้ส่วนเสีย

ข่าวการขนส่งสินค้าทางทะเล:

ในช่วงปี 2543 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีความสุขกับ “วัฏจักรสูงสุด” (ขับเคลื่อนโดยอุปสงค์ด้านวัตถุดิบของจีนเป็นหลัก) เป็นระยะเวลาที่ขยายออกไปมากกว่า 70 เดือนนับจากสิ้นปี 2544 ซึ่งทำให้รายได้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นกว่า 10 เท่า ในทำนองเดียวกัน เรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ที่กำลังเฟื่องฟูเมื่อเร็ว ๆ นี้ ใช้เวลาหนึ่งปีสำหรับช่วงวัฏจักรสูงสุด (ปี 2550 - ปี 2551) แนวโน้มก่อนหน้านี้ยังแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ตามเงื่อนไขพิเศษ การกลับลงสู่ระดับปกติอย่างรวดเร็ว นั้นไม่ใช่เรื่องผิดปกติ เมื่อความตึงตัวของอุปทาน “ลดลง” ตัวอย่างเช่น อัตราการระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือบรรทุกน้ำมันแสดงการลดลงอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับการลดลงที่เห็นในเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์เมื่อเร็ว ๆ นี้ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 4 พฤศจิกายน 2565)

อัตราค่าระวางของเรือขนส่งก๊าซ LNG พุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วตลอดเดือนกันยายนและตุลาคม การประเมินอัตราค่าระวางสำหรับเรือสองแท่งขนาดระวางบรรจุ 174,000 ลูกบาศก์เมตร สูงถึง 480,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 18 พฤศจิกายน ในขณะที่อัตราค่าระวางสำหรับเรือขนส่งก๊าซ DFDE LNG ขนาดระวางบรรจุ 160,000 ลูกบาศก์เมตร อยู่ที่ 445,250 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงเป็นหกเท่าของค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าระยะยาวซึ่งอยู่ที่ 75,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน เกือบสองเท่าของระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ก่อนหน้านี้เมื่อฤดูหนาวในปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 18 พฤศจิกายน 2565)

ความเร็วของการแล่นเรือเพิ่มขึ้นและลดลงตามภาวะตลาด ความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นในปี 2563 และปี 2564 เนื่องจากภาวะตลาดคืดตัวขึ้นจากผลกระทบเริ่มแรกของโควิด-19 ความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 2 ระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เนื่องจากตลาดมีกำไรเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่ความเร็วของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 3 ระหว่างช่วงพฤษภาคมปี 2563 ถึง พฤษภาคมปี 2565 อย่างไรก็ตาม ความเร็วในการแล่นเรือได้ชะลอลงเมื่อเร็ว ๆ นี้ เนื่องจากตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้อ่อนตัวลงและตลาดเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้มีการปรับฐานลงอย่างมาก ในเดือนตุลาคม ความเร็วในการแล่นเรือของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ลดลงร้อยละ 3 ในเดือนตุลาคมปี 2564 และความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลงร้อยละ 4 ความเร็วที่เพิ่มขึ้นล่าสุดนั้นมีเพียงเล็กน้อย แม้จะมีตลาดอัตราค่าระวางที่สูงเป็นประวัติการณ์และตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แข็งแกร่งมาก แต่ความเร็วเฉลี่ยในปัจจุบันก็ต่ำกว่าระดับเฉลี่ยก่อนเกิดโควิดประมาณร้อยละ 2 ในปี 2562 การติดตามความเร็วในการแล่นเรือจะเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบซึ่งเป็นผลมาจากกฎระเบียบใหม่ โดยจะส่งผลกระทบต่ออุปทานเรือและตลาด (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 พฤศจิกายน 2565)

ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 คลื่นลูกใหญ่ซัดเข้าไปเรือสำราญของบริษัท Viking Ocean บริเวณนอกชายฝั่งอาร์เจนตินา ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 1 รายและบาดเจ็บอีก 4 รายบนเรือ Viking Polaris ซึ่งต่อขึ้นในปี 2565 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

เรือขนส่งรถยนต์กำลังสร้างสถิติใหม่โดยได้รับการสนับสนุนจากแนวโน้มการขนส่งที่มีระยะทางไกลขึ้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้ม ได้แก่ อุปสงค์ที่ถูกกัก รูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไป และการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ไปจนถึงปัญหาเศรษฐกิจมหภาคและความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือ อัตราการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือ PCTC ขนาดระวางบรรทุกประมาณ 6,500 ceu ในขณะนี้อยู่ที่ 105,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากสถิติในไตรมาสสองของปี 2551) โดยโดยทั่วไปแล้วการเช่าทำสัญญาเช่าเรือในขณะนี้จะเป็นสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลาหลายปีและเรือส่วนใหญ่ในกองเรือได้เช่าทำสัญญา “เช่าระยะยาวแบบมีอัตราค่าระวางคงที่” (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 9 ธันวาคม 2565)

การประชุม MEPC ครั้งที่ 79 ของ IMO ในสัปดาห์นี้กำหนดให้ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยกำมะถันร้อยละ 0.1 ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป นับเป็นแรงกดดันอย่างต่อเนื่องต่อการค้าสินค้าแห่งเทกองด้วยตัวบ่งชี้ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการค้าสินค้าแห่งเทกองทางทะเลทั่วโลกของ (SIN TSID 546175) ลดลงร้อยละ 3.3 จากปีก่อนหน้าในเดือนพฤศจิกายน ท่ามกลางความชัดเจนถึงการชะลอตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเล็ก ซึ่งตัวบ่งชี้แสดงให้เห็นว่าลดลงร้อยละ 15 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 16 ธันวาคม 2565)

กลุ่มสิ่งแวดล้อมรู้สึกผิดหวังที่ไม่มีความคืบหน้าในการเรียกร้องให้มีการห้ามใช้เครื่องจักรจับเขม่าควันที่ขัดแย้งกับกฎหมายทางทะเลของสหประชาชาติ ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้รับการส่งต่อไปยังแผนกกฎหมายของหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งของสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 26 ธันวาคม 2565)

ดัชนี SCFI เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ก่อนหน้าเป็นครั้งแรกตั้งแต่เดือนกรกฎาคมเป็น 1,108 จุด เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม แต่ลดลงร้อยละ 78 จากปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในช่วงที่เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความนิยมนอย่างมาก หลังจากปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วในฤดูใบไม้ร่วงนี้ (ลดลงเฉลี่ยสัปดาห์ละร้อยละ 5 ระหว่างเดือนกันยายนถึงพฤศจิกายน) ดัชนีเชื่อมโยงไปยังคงอยู่เหนือระดับปี 2562 อยู่ร้อยละ 37 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 3 มกราคม 2566)

อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นเป็น 30.15 ล้านเดเวตัน ในปี 2565 อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกมีปริมาณรวม 28.68 ล้านเดเวตันลดลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 35.91 ล้านเดเวตันในปี 2564 การปลดระวางเรือในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นเป็น 5.12 ล้านเดเวตัน ในปี 2565 ปริมาณการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 3.37 ล้านเดเวตัน ลดลงร้อยละ 48 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 6.54 ล้านเดเวตันในปี 2564 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวาง 20-64,999 เดเวตัน จะยังคงอยู่ที่การเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2566 จากนั้นจะชะลอตัวลงเหลือการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2 ในปี 2567 กองเรือเติบโตขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ได้ชะลอตัวลงตลอดปี 2565 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณการซื้อขายอยู่ที่ร้อยละ 7.1 ในแง่เดเวตัน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2565 การขนส่งแร่เหล็กลดลงร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เป็น 1,519.4 ล้านตัน การส่งออกจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 แต่ปริมาณการส่งออกจากบราซิลลดลงร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในปี 2565 ปริมาณการค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,204.8 ล้านตัน การขนส่งถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 20 มกราคม 2566)

ยอดขายรถชุดในจีนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความผันผวนของดัชนี BDI และยอดขายดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาห้าเดือนติดต่อกันจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2565 Arrow Shipbroking กล่าวในรายงานเมื่อวันที่พฤหัสบดี ยอดขายในเดือนพฤศจิกายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ข้อมูลเดือนธันวาคมคาดว่าจะเผยแพร่ในเร็ว ๆ นี้ แต่อาจลดลงเล็กน้อยเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกิดจากการกลับมาเปิดประเทศใหม่อย่างรวดเร็วของจีน หลังจากปิดเมืองต่าง ๆ หลายเมืองอันเนื่องมาจากโควิด Burak Cetinok หัวหน้าฝ่ายวิจัยของ Arrow Shipbroking กล่าวว่า “ยอดขายรถชุดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดชั้นนำที่น่าเชื่อถือที่สุดของกิจกรรมการก่อสร้างในอดีต และเป็นจุดเปลี่ยนทั้งหมดในดัชนี BDI ตั้งแต่ปี 2551” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 20 มกราคม 2566)

หัวใจสำคัญของการมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของโลกของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลที่ปริมาณร้อยละ 2.3 (855 ล้านตัน) จะเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่เคยมีมาก่อน และเราคาดการณ์ว่าความต้องการในการต่ออายุกองเรือพื้นฐานจะเพิ่มขึ้นตามการพัฒนาของทศวรรษ การมีผลบังคับใช้ของ “มาตรการระยะสั้น” ของ IMO (EEXI และ CII) เป็นก้าวสำคัญอย่างยิ่งใน

เส้นทางการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของการขนส่งทางทะเล (เช่นเดียวกับ ETS ของสหภาพยุโรปในปี 2567) และ เป็นสิ่งที่ “เหนือความคาดหมาย” ของตลาด (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 20 มกราคม 2566)

ในปี 2565 การนำเข้าแร่เหล็กไปยังประเทศจีนลดลงร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,077.7 ล้านตัน การนำเข้าจาก ออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เป็น 739.5 ล้านตัน และจากบราซิลลดลงร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 223.4 ล้าน ตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 22 มกราคม 2566)

ในช่วงปี 2565 อัตราค่าระวางของดัชนี BSI เฉลี่ยอยู่ที่ 22,078 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 17.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในขณะที่อัตราค่าระวางของดัชนี BHSI เฉลี่ยอยู่ที่ 21,282 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 16.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงปี 2565 ปริมาณการส่งมอบเรือขนาดแชนดี้ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์รวม 8.68 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากปี 2564 การปลดระวางเรือจะเพิ่มขึ้นในปี 2566 เป็น 1.09 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงปี 2565 การปลดระวางเรือมีปริมาณ รวมทั้งสิ้น 0.41 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเป็นการลดลงร้อยละ 62 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงปี 2564 การเติบโตของกองเรือ สุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวาง 20,000-64,999 เดทเวทตัน คาดว่าจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปี ก่อนหน้าในปี 2566 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ในปี 2567 กองเรือจะเติบโตขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2565 ปริมาณ คำสั่งต่อเรือใหม่ยังคงจะลดตัวในปี 2565 โดยมีอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายในแง่เดทเวทตันอยู่ในระดับต่ำที่ ร้อยละ 8.0 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 26 มกราคม 2566)

บริษัท SITCs ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลระดับภูมิภาคของจีนมีผลกำไรเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในปีก่อนหน้าจากตลาดเรือ ขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ที่เฟื่องฟู บริษัทผู้ให้บริการเรือผู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็กที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ส่องงทำกำไรสุทธิมากกว่า 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 ตามบัญชีเบื้องต้นซึ่งยังไม่ได้รับการตรวจสอบ เป็นการ เพิ่มขึ้นจากผลกำไร 1.17 พันล้านเหรียญสหรัฐในปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2566)

ข่าวเศรษฐกิจ

บริษัท Uniper รายงานผลขาดทุนสุทธิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 39,300 ล้านดอลลาร์ ถือเป็นการขาดทุนครั้งใหญ่ที่สุดใน ประวัติศาสตร์ของบริษัทสัญชาติเยอรมัน ซึ่งสะท้อนถึงผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากการที่รัสเซียหยุดส่ง อุปทาน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 พฤศจิกายน 2565)

ยุโรปกำลังแข่งขันกันเพื่อเติมเต็มก๊าซที่ขาดหายไปจากการคว่ำบาตรก๊าซจากรัสเซีย แต่ประเทศเกิดใหม่ เช่น ปากีสถาน บังกลาเทศ และ ไทย คือกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบเพราะประเทศเหล่านี้แข่งขันกับประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่กว่า หลายเท่าตัว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ข้อมูลทางการเผย GDP ของอังกฤษหดตัวร้อยละ 0.2 ในไตรมาสสาม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

ที่จุดสูงสุด เจ้าพ่อคริปโต Sam Bankman-Fried มีมูลค่าทรัพย์สิน 26 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงต้นสัปดาห์นี้ เขายังคงมีเงิน 16 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่ขณะนี้มูลค่าทรัพย์สินของเขาน้อยลงมาก การล่มสลายของ FTX.com ซึ่งเป็นการล้มละลายครั้ง ใหญ่ที่สุดของปี ได้ให้บทเรียนอีกบทหนึ่งเกี่ยวกับสิ่งที่เกิดขึ้นเมื่อความโอ้อวดต้องเผชิญกับความจริงที่โหดร้าย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

สหราชอาณาจักรเข้าสู่ภาวะถดถอย โดยเศรษฐกิจหดตัวร้อยละ 0.2 ในไตรมาสสาม ธนาคารแห่งประเทศไทยคาดว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยครั้งนี้จะยืดเยื้อ อาจจะยาวนานถึงปี 2567 คณะกรรมการยุโรปกล่าวว่าสหภาพยุโรปอาจเข้าสู่ภาวะถดถอยในช่วงไตรมาสปัจจุบันเช่นกัน โดยการเติบโตจะกลับมาในช่วงฤดูใบไม้ผลิ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่ยังมีปัญหาใหญ่ หลังจากช่วงขาขึ้นที่กินเวลาหลายปี ภาคส่วนนี้กำลังเผชิญกับการปรับฐานอย่างรวดเร็ว Alphabet Amazon Apple และ Microsoft ขาดทุนรวมกัน 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในแง่ของมูลค่าตลาดหุ้นในปีที่ผ่านมา เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน Meta บริษัทแม่ของ Facebook Instagram และ WhatsApp กล่าวว่าจะปลดพนักงาน 11,000 คนหรือร้อยละ 13 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด Elon Musk เจ้าของคนใหม่ของ Twitter ปลดพนักงานออกครึ่งหนึ่ง จากข้อมูลของ Crunchbase นักเทคโนโลยีชาวอเมริกันมากกว่า 60,000 คน ได้ถูกปลดในปี 2565 ท่ามกลางการกลืนไม่เข้าคายไม่ออกและความเห็นแก่ตัวอย่างร้ายแรง บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่จะได้รับประโยชน์จากคณะกรรมการและนักลงทุนที่กระตือรือร้น บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่และชายผู้ซื้อหุ้นเพื่อเข้าควบคุมกิจการมีอะไรที่เหมือนกันกับบริษัท GE คำตอบคือเจ้านายที่ไร้ความรับผิดชอบ ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ลดลง และนักลงทุนที่เบื่อหน่าย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 12 พฤศจิกายน 2565)

จีนออกมาตรการผ่อนคลายเป็นวงกว้างเกี่ยวกับทรัพย์สินและการควบคุมโควิด ซึ่งเป็นสัญญาณที่แข็งแกร่งที่สุดที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิงกำลังหันความสนใจไปที่การช่วยเหลือเศรษฐกิจ ปักกิ่งเปิดตัวมาตรการช่วยเหลือ 16 จุดที่ครอบคลุมสำหรับตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่กำลังคั้งคั้น เพียงไม่กี่วันหลังจากประกาศ 20 มาตรการเพื่อเป็นแนวทางแก่เจ้าหน้าที่ในขณะผ่อนคลายนโยบายปลอดโควิดที่เป็นที่ถกเถียงกัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 พฤศจิกายน 2565)

บริษัท Amazon กำลังจะเลิกจ้างพนักงาน 10,000 คน ซึ่งเป็นการเลิกจ้างครั้งใหญ่ที่สุดโดยบริษัทอีคอมเมิร์ซยักษ์ใหญ่ที่ก่อตั้งโดย Jeff Bezos บริษัทเผชิญกับการเติบโตที่ช้าลงและกลัวว่าจะตกต่ำ เช่นเดียวกับบริษัทเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่ลดพนักงานหลายพันคนในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 พฤศจิกายน 2565)

ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาเราได้เฝ้าดูการล่มสลายของจักรวาล crypto ด้วยความหลงใหลอันน่าสยดสยอง เมื่อไม่นานมานี้ แคมเบงค์แมน-ฟรายด์ มีมูลค่าทรัพย์สินสูงอย่างมหาศาล FTX ซึ่งเป็นบริษัทแลกเปลี่ยนสกุลเงินดิจิทัลของเขา ซึ่งขณะนั้นใหญ่เป็นอันดับสาม มีมูลค่า 32 พันล้านเหรียญสหรัฐ ความมั่งคั่งของเขาเองอยู่ที่ประมาณ 16 พันล้านเหรียญสหรัฐ วันนี้ไม่เหลืออะไรนอกจากเจ้าหน้าที่โครครเรีย 1 ล้านคน บริษัทคริปโตที่สั่นคลอนหลายสิบแห่ง และการเพิ่มจำนวนของหน่วยงานกำกับดูแลและการสอบสวนทางอาญา เงื่อนไขการให้บริการของการแลกเปลี่ยนกล่าวว่าจะไม่ให้ยืมทรัพย์สินของลูกค้าไปยังหน่วยงานการค้า จากสินทรัพย์จำนวน 14 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีรายงานว่าเงินมูลค่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถูกให้ยืมแก่บริษัท Alameda Research ซึ่งเป็นบริษัทการค้าที่ แคมเบงค์แมน-ฟรายด์ เป็นเจ้าของเช่นกัน บริษัทยอมรับโทษคดีของตัวเองเป็นหลักประกันซึ่งบริษัทเสกออกมาในอากาศ การดำเนินการที่ร้ายแรงในการแลกเปลี่ยนดังกล่าวได้เปิดเผยช่องโหว่ในงบดุล หลังจาก FTX ประกาศล้มละลายในอเมริกา เงินหลายร้อยล้านเหรียญสหรัฐ ได้ไหลออกจากบัญชีของบริษัท (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 17 พฤศจิกายน 2565)

โจ ไบเดนและสี จิ้นผิงพบหน้ากันเป็นครั้งแรกในฐานะผู้นำในวันจันทร์ (14 พฤศจิกายน 2565) และส่งสัญญาณถึงความปรารถนาที่จะกอบกู้ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯ-จีนที่ร้าวฉานก่อนการประชุมสุดยอด G20 ในสัปดาห์นี้ที่บาห์ลี เป็นเรื่อง

คดีที่มีการเจรจาเกิดขึ้น เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจทั้งสองลดต่ำที่สุดในรอบ 10 ปี เนื่องจากความตึงเครียดเกี่ยวกับไต้หวันและการคว่ำบาตรการส่งออกของสหรัฐฯ ที่มุ่งเป้าไปที่อุตสาหกรรม เซมิคอนดักเตอร์ (ชิป) ของจีน (ข้อมูลจาก Financial Times วันที่ 17 พฤศจิกายน 2565)

หลังจากสองปีที่โรคระบาดเป็นตัวกำหนดอนาคตอันใกล้ ตัวขับเคลื่อนหลักในตอนนี้คือสงครามในยูเครน โลกจะต้องต่อสู้กับความขัดแย้งที่ส่งผลกระทบต่อภูมิรัฐศาสตร์และความมั่นคง อัตราเงินเฟ้อสูง ความวุ่นวายในตลาดพลังงาน และเส้นทางหลังการระบาดที่ไม่แน่นอนของจีน เพื่อให้เรื่องยุ่งยาก สิ่งเหล่านี้เชื่อมต่อกันแน่นเหมือนกับชุดล้อเฟืองที่เชื่อมต่อกัน การแพร่ระบาดถือเป็นจุดสิ้นสุดของช่วงเวลาที่ผ่านมาซึ่งมีเสถียรภาพ ความไม่แน่นอนเป็นเรื่องปกติใหม่ และไม่มีทางเลือกเลยได้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 19 พฤศจิกายน 2565)

David Malpass ประธานธนาคารโลกกล่าวว่า ปัจจุบันประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกมีหนี้ 62,000 ล้านดอลลาร์ต่อปีกับเจ้าหนี้ทวีภาคี ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากปีที่ผ่านมา พร้อมเตือนถึงการผิมนัดชำระหนี้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

จากการวิจัยของสถาบันวิจัย Social Market Foundation และ Public First Consultancy พบว่ามีคน 7.2 ล้านคนในอังกฤษที่เผชิญกับวิกฤตค่าพลังงานโดยไม่ได้รับความช่วยเหลือ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

วลาดิเมียร์ ปูตินเปิดรับการเจรจาเกี่ยวกับยูเครน หากตะวันตกยอมรับ “ดินแดนใหม่ของรัสเซีย” เครมลินกล่าว หลังจากโจ ไบเดนกล่าวว่าเขายินดีที่จะพูดคุย (แม้ว่าจะไม่ใช่ตอนนี้ก็ตาม ทำเนียบขาวกล่าว) (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

จีนได้สั่งให้ธนาคารของรัฐชั้นนำ 4 แห่งออกเงินกู้นอกประเทศเพื่อช่วยนักพัฒนาชำระหนี้ในต่างประเทศ ในมาตรการสนับสนุนล่าสุดของปักกิ่งสำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ขาดแคลนเงินสด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

การส่งออกและนำเข้าของจีนหดตัวในอัตราที่สูงที่สุดในรอบอย่างน้อย 2-1/2 ปีในเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากอุปสงค์ทั่วโลกและภายในประเทศที่อ่อนแอ การหยุดชะงักของการผลิตอันเกิดจากโควิดและการทรุดตัวของอสังหาริมทรัพย์สร้างแรงกดดันต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 ธันวาคม 2565)

ความเจ็บปวดนั้นรุนแรง เมื่อกลางเดือนตุลาคม พอร์ตโพลีโอที่แบ่งสัดส่วน 60/40 ระหว่างหุ้นอเมริกันและพันธบัตรได้ลดลงมากกว่าทุกปีนับตั้งแต่ปี 2480 ราคาบ้านลดลงทุกที่ตั้งแต่วานคูเวอร์ไปจนถึงซินี๋ย บิทคอยน์ล้มเหลว ทองไม่แววาว สินค้ามีเพียงสินค้าโภคภัณฑ์เพียงอย่างเดียวที่มีปีที่ดีและส่วนหนึ่งเป็นเพราะสงคราม (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 8 ธันวาคม 2565)

แคมเปญที่เข้มงวดทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐมีผลกระทบอย่างมากในการทำให้ฟองสบู่ของสินทรัพย์ลดลงซึ่งพองตัวในช่วงปีแรกของการแพร่ระบาด ตลาดคริปโตเคอเรนซ์ซึ่งครั้งหนึ่งเคยมีมูลค่า 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ได้หดตัวลงมากกว่าสองในสาม หุ้นกลุ่มเทคโนโลยีที่นักลงทุนชื่นชอบร่วงลงมากกว่าร้อยละ 50 อสังหาริมทรัพย์ราคาตกครั้งแรกในรอบ 10 ปี และทั้งหมดนี้เกิดขึ้นโดยไม่ทำให้ระบบการเงินเสียหาย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 ธันวาคม 2565)

อัตราว่างงานของอังกฤษเพิ่มขึ้นเป็นเดือนที่ 2 ท่ามกลางสัญญาณว่าภาวะเงินเฟ้อในตลาดแรงงานที่กำลังเย็นลงในขณะที่เศรษฐกิจจะซบเซา และจำนวนผู้สูงอายุที่หางานทำเพิ่มขึ้น สหราชอาณาจักรบันทึกจำนวนวันทำงานที่สูญเสียไปกับข้อพิพาทแรงงานในเดือนตุลาคมซึ่งสูงสุดในรอบกว่าสิบปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

นักวิทยาศาสตร์สหรัฐฯ เตรียมประกาศความก้าวหน้าเกี่ยวกับพลังงานฟิวชัน ซึ่งอาจก้าวไปสู่การควบคุมกระบวนการที่เผาผลาญอะตอมเพื่อผลิตไฟฟ้าที่ปราศจากคาร์บอนในสักวันหนึ่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

Sam Bankman-Fried อดีต CEO ของ FTX เผชิญกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนหลังจากที่เขาถูกจับกุมในบาสามาเมื่อคืนนี้ เข้านี้ อัยการจากเขตทางตอนใต้ของนิวยอร์กแจ้งข้อกล่าวหาต่อเขาฐานมีความผิดในข้อหาฟอกเงินและฉ้อโกงซึ่งเกี่ยวข้องกับคดีล้มละลายของ FTX ที่ล้มเหลวในขณะนี้ ทางกรบาสามาบอกว่า สหรัฐฯ ได้แจ้งอย่างเป็นทางการว่าคำขอส่งผู้ร้ายข้ามแดนอยู่ระหว่างการดำเนินการ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

สหรัฐฯ มีสัญญาณที่แข็งแกร่งที่สุดว่าอัตราเงินเฟ้ออาจถึงจุดสูงสุดในที่สุด หากไม่รวมอาหารและพลังงาน ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.2 ในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นรายเดือนที่น้อยที่สุดนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 มาตรการการเงินเพื่อเป็นกุญแจสำคัญสำหรับนักเศรษฐศาสตร์และประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ Jerome Powell นับเป็นสัญญาณที่บ่งบอกว่ากลยุทธ์ของธนาคารกลางนั้นได้ผล (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

ธนาคารกลางสหรัฐฯ ยังไม่เข้าใกล้การยุติแคมเปญต่อต้านเงินเฟ้อ โดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ย พาวเวลล์กล่าว หลังจากขึ้นอัตราดอกเบี้ยพื้นฐาน 0.5 จุด ช่วงเป้าหมายร้อยละ 4.25 ถึงร้อยละ 4.5 ผู้กำหนดนโยบายคาดการณ์ว่าอัตราดอกเบี้ยจะสิ้นสุดในปีหน้าที่ร้อยละ 5.1 ก่อนที่จะลดลงเหลือร้อยละ 4.1 ในปี 2567 พาวเวลล์กล่าวว่าปริมาณของการเพิ่มอัตราดอกเบี้ยครั้งต่อไปในวันที่ 1 กุมภาพันธ์จะขึ้นอยู่กับข้อมูลที่เข้ามา ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้อัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอีก 0.5 จุด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 ธันวาคม 2565)

ตลาดแรงงาน แม้ว่าบริษัทด้านเทคโนโลยี ธนาคาร และอื่น ๆ จะถูกเลิกจ้างหลายพันคนในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมา หากแต่ยังคงมีความยืดหยุ่นเนื่องจากนายจ้างส่วนใหญ่ยังคงต้องพึ่งพาแรงงาน ยอดค้าปลีกในเดือนพฤศจิกายนลดลงมากที่สุดในรอบเกือบหนึ่งปี โดยเป็นการลดลงในวงกว้างซึ่งสะท้อนถึงความเครียดของอัตราเงินเฟ้อและการเปลี่ยนไปสู่การใช้จ่ายด้านบริการ มาตรการของโรงงานหลายแห่งยังแสดงการหดตัว โดยได้รับภาระจากต้นทุนการกู้ยืมที่สูงขึ้นและอุปสงค์ที่ลดลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 ธันวาคม 2565)

หลังจากจัดสรรเงินเกือบครึ่งล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤตพลังงานแล้ว เยอรมนีก็พร้อมที่จะรับความเสี่ยงมูลค่า 2.16 แสนล้านยูโร (2.29 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ) ของตราสารอนุพันธ์ที่สร้างขึ้นโดยบริษัทยักษ์ใหญ่ด้านพลังงานอย่างบริษัท Uniper เยอรมนีกำลังให้บริษัท Uniper เป็นบริษัทของรัฐบาลเพื่อให้ความช่วยเหลือองค์กรครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศ หลังจากกรีซเซี่ยลเลื่อนไหวเพื่อจัดการส่งก๊าซ ส่งผลให้เศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของยุโรปเข้าสู่ความสับสนอลหม่าน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 19 ธันวาคม 2565)

เมื่อรวมกันแล้วคนที่ร่ำรวยที่สุดในโลก 500 ลำดับแรก (ตามที่ระบุไว้ใน Bloomberg Billionaires Index) สามารถสูญเสียเงินได้ 1.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 ธันวาคม 2565)

Kristalina Georgieva หัวหน้า IMF เตือนว่า 1 ใน 3 ของโลกจะเข้าสู่ภาวะถดถอยในปี 2566 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

หุ้นของเทสลาตกลงร้อยละ 65 ในปี 2565 แต่มูลค่าตลาดของบริษัทที่ 389,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯยังคงมีมูลค่ามากกว่าโตโยต้า เจเนอรัลมอเตอร์ส์ สเทลแลนดิส และฟอร์ตรวมกัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

เห็นได้ชัดว่าวอลสตรีทและตลาดอื่น ๆ ยังคงอุทิศตนเพื่อระดมทุนให้กับบริษัทที่รับผิดชอบต่อภาวะโลกร้อนมากที่สุด นับตั้งแต่มีการประกาศข้อตกลงด้านสภาพภูมิอากาศของกรุงปารีสในปี 2558 ธนาคารต่าง ๆ ได้ระดมทุนเกือบ 4.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯสำหรับบริษัทน้ำมัน ก๊าซ และถ่านหิน เพิ่มขึ้น 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯสำหรับสินเชื่อบริษัท/การขาย พันธบัตร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 มกราคม 2566)

ในเดือนก่อนหน้า ธนาคารกลางสหรัฐฯยืนยันความตั้งใจที่จะลดอัตราเงินเฟ้อ และเตือนนักลงทุนโดยตรงไปตรงมาว่าอย่าประเมินเจตจำนงของธนาคารกลางฯ ต่ำเกินไปในการที่จะคงอัตราดอกเบี้ยให้สูงต่อไปอีกเป็นระยะเวลาหนึ่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 มกราคม 2566)

เป็นเวลาเกือบสามปีที่ประเทศจีนถูกปิด แทปไม่มีใครเข้าหรือออกจากประเทศจีน ตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พรหมแดนจะเปิดขึ้นอีกครั้ง ซึ่งเป็นการยกเลิกนโยบายปิดกั้นโควิดที่เหลืออยู่ของสี่ จีนผิง เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้เตรียมการอย่างเหมาะสมด้วยการฉีดวัคซีนให้กับผู้สูงอายุ ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า จะเห็นการคิดเชื่อและการเสียชีวิตอย่างกว้างขวางในจีน แต่ในที่สุดสิ่งที่คล้ายกับช่วงเวลาปกติจะกลับมา การฟื้นฟูการติดต่อทางการค้า ภูมิปัญญา และวัฒนธรรมกับจีนควรได้รับการต้อนรับ แต่การฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังโควิดจะก่อความเสียหายโลกอย่างมาก ผลักดันราคาน้ำมัน ก๊าซ และสินค้าโภคภัณฑ์อื่น ๆ กระตุ้นอัตราเงินเฟ้อ และบีบให้ธนาคารกลางใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 5 มกราคม 2566)

แคมป์เบล ฮาร์วีย์ นักเศรษฐศาสตร์ผู้บุกเบิกความเชื่อมโยงระหว่างการผูกผันและการชะลอตัว คิดว่าคราวนี้เราอาจจะไม่เห็นการหดตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ แม้ว่าจะมีการผูกผันที่มากที่สุดนับตั้งแต่ปี 2544 ระหว่างอัตราผลตอบแทน 10 ปีกับ 3 เดือนก็ตาม เหตุผลส่วนหนึ่งของเขาคือแบบจำลองของเขาเชื่อมโยงกับอัตราผลตอบแทนที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อ และความคาดหวังของตลาดสำหรับการชะลอตัวอย่างรวดเร็วของการเติบโตของ CPI ที่ช่วยเพิ่มโอกาสในการหลีกเลี่ยงภาวะเศรษฐกิจถดถอย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 มกราคม 2566)

รายงานล่าสุดจากธนาคารโลกระบุว่า จีนมีส่วนสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจโลกโดยเฉลี่ยร้อยละ 38.6 ระหว่างปี 2556 - ปี 2564 มากกว่าประเทศในกลุ่ม G7 รวมกัน (ข้อมูลจาก China.org วันที่ 6 มกราคม 2566)

การนำเข้าถ่านหินความร้อนของอินเดีย ซึ่งใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 เป็น 161.18 ล้านตัน ในปี 2565 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 มกราคม 2566)

ข้อมูลจาก Center for Strategic and International Studies ซึ่งเป็นคลังความคิดของวอชิงตัน ระบุว่า การรุกรานได้วันของจีนจะพังทลายอย่างรวดเร็ว แต่ค่าใช้จ่ายในปริมาณสูงสำหรับประชาธิปไตยบนเกาะและกองทัพเรือสหรัฐฯ จะไม่หายไป ซึ่งเป็นผลมาจากเกมสงครามที่กว้างขวางในครั้งนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

Andy Rothman นักกลยุทธ์การลงทุนของกองทุน Matthews Asia กล่าวว่าเงินออมในครัวเรือนของจีนจำนวนมหาศาลสามารถกระตุ้นการใช้จ่ายอย่างสนุกสนานเมื่อออกจากมาตรการปิดเมืองอันเนื่องมาจากโควิดได้สำเร็จ เขาตั้งข้อสังเกตว่ายอดคงเหลือในธนาคารของครอบครัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 หรือ 4.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งเป็นจำนวนที่มากกว่า GDP ของสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก FT วันที่ 10 มกราคม 2566)

“แนวโน้มเศรษฐกิจโลกกำลังดีขึ้นจริง ๆ” ประธานและผู้ก่อตั้ง Yardeni Research กล่าว ตลาดหุ้นสหรัฐฯ “ทำจุดต่ำสุดในวันที่ 12 ตุลาคม นั่นคือจุดสิ้นสุดของตลาดหมีและเรากลับมาอยู่ในตลาดกระทิง” นับตั้งแต่ปิดตลาดที่ 3,577.03 จุดในวันนั้น S&P 500 ก็เพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 10 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 มกราคม 2566)

ในช่วงที่การซื้อกระดาษอย่างหนักในช่วงต้นของการระบาดใหญ่ อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกมีอำนาจในการกำหนดราคาอย่างมหาศาล ในปี 2566 ตลาดจะต้องเผชิญกับสถานการณ์ผกผัน Morgan Stanley เตือนว่า “เราอาจได้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เจ็บคมที่สุดจากยานพาหนะขนาดเบาที่ไม่เพียงพอไปสู่อุปทานที่สั้นตลาดในยุคหนึ่ง” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 มกราคม 2566)

ธนาคารโลกปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปีนี้อย่างรวดเร็วเหลือเพียงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ซึ่งจะเป็นอัตราที่อ่อนแอที่สุดเป็นอันดับสามในรอบเกือบสามทศวรรษ รองจากภาวะถดถอยทั่วโลกในปี 2552 และปี 2563 (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 12 มกราคม 2566)

การประชุมประจำปีของ World Economic Forum เริ่มขึ้นที่เมืองดาวอส โดยผู้บริหารองค์กรและนักเศรษฐศาสตร์เตือนว่ามีแนวโน้มว่าเศรษฐกิจโลกจะถดถอยในปีนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 มกราคม 2566)

ราคาพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นทำให้เงินทุนจากซาอุดีอาระเบียไปยังกาตาร์และอาบูดาบีมีมูลค่ามากกว่า 3.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่มากกว่า GDP ของสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 มกราคม 2566)

Gita Gopinath รองกรรมการผู้จัดการของ IMF กล่าวว่า จะสามารถเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของจีนได้ตั้งแต่ไตรมาสสองเป็นต้นไป โดยอิงจากแนวโน้มการติดเชื้อในปัจจุบัน หลังจากการยกเลิกมาตรการควบคุมโควิดส่วนใหญ่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 19 มกราคม 2566)

ถ่านหินปริมาณ 8 พันล้านตันคาดว่าจะถูกใช้ทั่วโลกในแต่ละปีในปี 2566 และปี 2567 ซึ่งเป็นสถิติใหม่เนื่องจากความต้องการเชื้อเพลิงจากวิกฤตพลังงาน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 มกราคม 2566)

การเดินทางทางอากาศในจีนได้กลับสู่ระดับเทียบเท่ากับเดือนมกราคม 2562 แล้ว แต่การเดินทางออกจากจีนนั้นต่ำกว่าระดับก่อนเกิดโรคระบาดเกือบร้อยละ 90 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 มกราคม 2566)

การส่งออกรถยนต์ที่ผลิตในจีนไปยังต่างประเทศเพิ่มขึ้นกว่า 2.5 ล้านคันในปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าจากปี 2563 และตามหลังเยอรมนีเพียง 60,000 คัน ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้ส่งออกรถยนต์อันดับ 2 ของโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 มกราคม 2566)

อุตสาหกรรมชิปหน่วยความจำมูลค่า 160,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯกำลังประสบกับความพ่ายแพ้ที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่ง มีชิปจำนวนมากถูกทิ้งอยู่ในโกดัง ถูกคำสั่งตัดคำสั่งซื้อเนื่องจากพวกเขา กำลังรับมือกับอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และราคาสินค้าก็ลดลง วิกฤตการณ์ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนกำลังส่งผลให้ผู้นำอุตสาหกรรมสูญเสียเงิน ทำให้ซัพพลายเออร์ไม่มั่นคง และทำให้เศรษฐกิจเอเชียที่พึ่งพาการส่งออกเทคโนโลยีเสียหาย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มกราคม 2566)

IMF ปรับเพิ่มแนวโน้มการเติบโตเป็นครั้งแรกในรอบปี โดยกล่าวว่าเห็น “จุดเปลี่ยน” สำหรับเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงของภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกยังคงอยู่ เช่นเดียวกับความเสี่ยงในสหรัฐฯ แต่ความเสี่ยงดังกล่าวกำลังลดลง IMF กล่าว ขอบเขตส่วนหนึ่งจากการใช้จ่ายของชาวอเมริกันที่ฟื้นตัวขึ้นและการเปิดประเทศอีกครั้งของจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 31 มกราคม 2566)

ข่าวสภาพอากาศ:

ในวันที่สองของการประชุม COP27 ในนามของพันธมิตรของรัฐเกาะเล็ก ๆ นายกรัฐมนตรี Gaston Browne ของแอนติกา กล่าวกับผู้แทนในอียิปต์ว่า “อุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซยังคงได้รับผลกำไรเกือบ 3 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อวัน ถึงเวลาแล้วที่บริษัทเหล่านี้ ต้องจ่ายภาษีรับบอนทั่วโลกจากกำไรของพวกเขาเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับการสูญเสียและความเสียหาย” รายงานที่จัดทำโดยอียิปต์และอังกฤษแสดงให้เห็นว่าประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องทำงานร่วมกับนักลงทุน ประเทศร่ำรวย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเพื่อจัดหาเงินทุนจากภายนอก 1.0 ล้านล้านเหรียญสหรัฐต่อปีสำหรับการดำเนินการด้านสภาพอากาศภายในสิ้นทศวรรษนี้ และเพื่อให้สอดคล้องกับเงินทุนของพวกเขาเอง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ข้าวโลกที่สามเป็นพื้นที่ที่กำหนดโดยธารน้ำแข็ง 6,000 ลูกบาศก์กิโลเมตร ซึ่งเป็นปริมาตรที่ใหญ่ที่สุดนอกข้าวโลกเหนือและใต้ เป็นอ่างเก็บน้ำที่รวมอฟกานิสถาน บังกลาเทศ ภูฏาน จีน อินเดีย เมียนมาร์ และเนปาล รวมทั้งแม่น้ำที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย 10 สาย ตั้งแต่แม่น้ำสินธุไปจนถึงแม่น้ำแยงซี พื้นที่นี้ยังเป็นที่รู้จักในชื่อ Asia’s Water Tower และเป็นแหล่งน้ำจืดให้กับประชากรกว่าร้อยละ 20 ทั่วโลก ในขณะที่โลกกำลังจะร้อนขึ้นกว่า 1.5 องศาเซลเซียสในระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม น้ำแข็งประมาณ 2 ใน 3 ของข้าวโลกที่สามจะละลายหายไปภายในสิ้นศตวรรษนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ในการประชุม COP27 ผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติได้เผยแพร่รายชื่อโครงการมูลค่า 120,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯที่นักลงทุนสามารถกลับไปช่วยประเทศยากจนลดการปล่อยมลพิษและปรับตัวให้เข้ากับผลกระทบของภาวะโลกร้อนได้ อย่างไรก็ตาม รายงานฉบับใหม่โดยผู้เชี่ยวชาญขององค์การสหประชาชาติระบุว่าคำสั่งสัญญาของบริษัทต่าง ๆ ธนาคาร และเมืองต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุการปล่อยมลพิษสุทธิเป็นศูนย์มักจะมีค่าเพียงการประกาศว่าจะตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 พฤศจิกายน 2565)

น้ำท่วมในแอฟริกาตะวันตกได้ทำลายผลผลิตในฤดูกาลนี้ ขณะที่พื้นที่เพาะปลูกเกือบ 1 ล้านเฮกตาร์ทั่วภูมิภาคยังคงอยู่ใต้น้ำ โดยธาดูอาหารในดินถูกชะล้างออกไป ทำให้ผลผลิตพืชผลแห้งแล้งในฤดูกาลหน้า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 พฤศจิกายน 2565)

นักวิทยาศาสตร์กล่าวว่าการปล่อย CO₂ ทั่วโลกจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในปีนี้ พร้อมเตือนว่าสิ่งนี้จะทำให้โลกหลีกเลี่ยงระดับที่เลวร้ายของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ยากขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

ในมลรัฐในสหรัฐอเมริกาซึ่งปลูกข้าวโพดเต็มไปด้วยฝุ่นในฤดูใบไม้ผลินี้แผ่นดินกำลังจมน้ำ ในลุ่มน้ำแยงซีเกียงของจีนแห้งแล้งอย่างหนัก เกษตรกรในทั้งสองประเทศกำลังพ่ายแพ้ในการต่อสู้เพื่อรักษาผืนดินที่ผลิตอาหารของเรา ภัยแล้งที่ยืดเยื้อในอิรักซึ่งเลวร้ายลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ทรุดโทรม เกษตรกรในประเทศเพื่อนบ้านอย่างซีเรียและตุรกีก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝนที่ลดลงเช่นกัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 พฤศจิกายน 2565)

สหภาพยุโรปสนับสนุนอินเดียให้ยุติการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลง COP27 ฟรานส์ ทิมเมอร์แมนส์ หัวหน้านโยบายด้านสภาพอากาศของกลุ่มกล่าว หากไม่มีการลดทอนข้อตกลงก่อนหน้านี้เกี่ยวกับการลดการใช้ถ่านหิน ความคิดเห็นของเขามุ่งมั่นในขณะที่สหภาพยุโรปเร่งแสวงหาถ่านหินและก๊าซธรรมชาติในระยะเวลาอันใกล้นี้ เพื่อตอบโต้วิกฤตการจัดหาพลังงานที่เกิดจากอุปสงค์ที่สูงและการหยุดชะงักของอุปทานนับตั้งแต่การรุกรานยูเครนของรัสเซีย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 พฤศจิกายน 2565)

การประชุมสภาพภูมิอากาศ COP27 ในอียิปต์อาจเป็นที่จดจำในช่วงเวลาที่โลกเลิกจำกัดภาวะโลกร้อนที่ 1.5 องศาเซลเซียส ซึ่งเป็นเป้าหมายที่ทะเยอทะยานที่สุดที่กำหนดโดยข้อตกลงปารีสในปี 2558 ในวันกำหนดการสุดท้ายของการเจรจา ด้านสภาพอากาศในซาร์ม เอล-ชีก หัวหน้าคณะผู้แทนระดับชาติยังคงพูดคุยกันว่าเอกสารขั้นสุดท้ายควรมีการอ้างอิงถึงเป้าหมายอุณหภูมินั้นหรือไม่ ซึ่งนักวิทยาศาสตร์เรียกว่าขีดจำกัด ซึ่งหากละเมิดขีดจำกัดดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อระบบของโลกในบางส่วนผ่านจุดเปลี่ยนที่อันตรายและเปลี่ยนกลับไม่ได้ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 19 พฤศจิกายน 2565)

รัฐนิวยอร์กตะวันตกได้รับผลกระทบจากหิมะหนา 6 ฟุต ซึ่งมากกว่าสถิติหิมะตกในวันเดียวของเมืองบัฟฟาโลก่อนหน้านี้นี้กว่าสองเท่า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤศจิกายน 2565)

กำลังการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของอินเดียพุ่งสูงขึ้นเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ ในเอเชียแปซิฟิก นับตั้งแต่รัสเซียรุกรานยูเครนในเดือนกุมภาพันธ์ และตอกย้ำให้เห็นถึงความยากลำบากในการเปลี่ยนจากเชื้อเพลิงฟอสซิลที่สกปรกที่สุดในโลก IEA กำหนดให้ปริมาณการใช้ถ่านหินของอินเดียอยู่ที่ 1,053 ล้านตันในปี 2564 ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ และอินเดียเป็นประเทศหลักเพียงแห่งเดียวในเอเชีย นอกเหนือจากญี่ปุ่นที่มีการใช้พลังงานถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าโดยรวมเพิ่มขึ้นในช่วง 6 เดือน นับตั้งแต่เดือนมีนาคม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤศจิกายน 2565)

การค้าเป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ลองนึกถึงสินค้าทั้งหมดที่เดินทางมาจากที่ไกล ๆ บนเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งวัตถุดิบและส่วนประกอบที่ถูกขนส่งไปทั่วโลกในห่วงโซ่อุปทานที่ซับซ้อน ดังนั้น นโยบายการค้าที่ถูกต้องสามารถช่วยโลกได้อย่างมากมาย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 พฤศจิกายน 2565)

16 อุตสาหกรรมที่พิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม “สูงมาก” มีหนี้สินที่ได้รับการจัดอันดับอยู่ที่ 4.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เท่ากับ GDP ของเยอรมนี) เพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนพฤศจิกายน 2558 ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 5.1 ของหนี้คงค้างทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 ในปี 2558 แนวโน้มที่สูงขึ้นนี้จะดำเนินต่อไปหรือไม่ “ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับ

ทิศทางของกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม นโยบาย และการดำเนินการขององค์กร” SS Ram ผู้เขียนหลักของรายงานกล่าว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 พฤศจิกายน 2565)

260,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คือมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจโดยรวมโดยประมาณจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม พายุเฮอริเคน และไฟป่าในปี 2565 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

IEA คาดว่าจะมีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลมและแสงอาทิตย์ใหม่ประมาณ 460 เทราวัตต์-ชั่วโมงในปี 2565 ซึ่งมากพอ ๆ กับที่ฝรั่งเศสได้จากแหล่งพลังงานทุกแหล่งในปี 2562 ในปี 2566 บริษัทวิจัยพลังงานสะอาด BNEF คาดว่าจะมีการผลิตไฟฟ้าจากลมและแสงอาทิตย์ใหม่ประมาณ 650 เทราวัตต์-ชั่วโมง ซึ่งมากกว่าพลังงานทั้งหมดที่บราซิลใช้ในปี 2562 นับตั้งแต่ปี 2493 การผลิตไฟฟ้าของสหรัฐฯขยายตัวมากกว่า 12 เท่า จาก 300 เทราวัตต์-ชั่วโมงต่อปีเป็นมากกว่า 4,000 อย่างไรก็ตาม ทรัพยากรที่สำคัญเหล่านี้มีเส้นทางที่แตกต่างกันมาก ถ่านหินถึงจุดสูงสุดและลดลง นิวเคลียร์เพิ่มขึ้นและคงที่ น้ำมันเกือบหมด ทุกวันนี้ก๊าซและพลังงานหมุนเวียนกำลังเติบโต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 ธันวาคม 2565)

ภัยพิบัติจากสภาพอากาศที่ขับเคลื่อนด้วยสภาพอากาศในสิบสองประเทศในแอฟริกากำลังคุกคามการพัฒนาทางร่างกายและจิตใจของคนทั้งรุ่น และคาดว่าจะดาจรกรรมของพวกเขาจะเลวร้ายยิ่งกว่าเดิมในปีหน้า ภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบอย่างน้อยสี่ทศวรรษทั่วซอร์นออฟแอฟริกาทางตะวันออก อีกทั้งน้ำท่วมและการขาดแคลนน้ำในภูมิภาค Sahel ของแอฟริกาตะวันตก ส่งผลให้ประชากร 76 ล้านคนมีความไม่มั่นคงด้านอาหาร บางส่วนของโซมาเลียอยู่ในภาวะอดอยาก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 ธันวาคม 2565)

ร้อยละ 74 เป็นส่วนแบ่งของภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกี่ยวข้องกับน้ำระหว่างปี 2544 - ปี 2561 ตามข้อมูลของ UN-Water การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังบิดเบือนรูปแบบฝนทั่วโลก นำไปสู่ภัยแล้งและน้ำท่วม ในขณะที่อุณหภูมิที่สูงขึ้นส่งผลให้ธารน้ำแข็งละลาย ตามรายงานการตรวจสอบทรัพยากรน้ำอย่างครอบคลุมครั้งแรกโดยองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization - WMO) (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 พฤศจิกายน 2565)

พบเชื้อโรคใหม่ 13 ชนิดใต้ชั้นดินเพอร์มาฟรอสต์โบราณในไซบีเรีย และสิ่งที่เรียกว่า “ไวรัสซอมบี้” ซึ่งยังคงแพร่เชื้อได้แม้จะถูกกักขังมานานนับพันปี นักวิจัยกล่าวว่าการค้นพบนี้เป็นภัยคุกคามล่าสุดต่อมนุษย์ที่เกิดจากวิกฤตสภาพอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

รายงานประจำปีของ IEA ระบุว่ากำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 2,400 กิกะวัตต์ (GW) ซึ่งเท่ากับกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดของจีนในปัจจุบัน เป็น 5,640 กิกะวัตต์ภายในปี 2570 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 ธันวาคม 2565)

นักวิจัยเตือนมานานแล้วถึงผลกระทบด้านลบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะมีต่อพืชผลหลักของโลก ความหิวโหยและความอดอยากที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ เผยให้เห็นถึงความไร้เสถียรภาพของระบบอาหารทั่วโลก ซึ่งไม่พร้อมสำหรับภาวะช็อกจากสงคราม โรคระบาด พายุรุนแรง หรือภัยแล้ง ในซอร์นออฟแอฟริกา ผู้คนเกือบ 26 ล้านคนกำลังเผชิญกับความหิวโหยอย่างหนัก และบางพื้นที่ได้เข้าสู่ระดับความอดอยากอย่างหายนะแล้ว อ้างอิงข้อมูลจากองค์การสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 11 ธันวาคม 2565)

ชาวโซมาเลียราว 1 ล้านคนละทิ้งบ้านเพื่อหาอาหารท่ามกลางภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในประเทศในรอบกว่า 4 ทศวรรษ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 ธันวาคม 2565)

การรั่วไหลจากรอยร้าวขนาด 4.1 เซนติเมตรบนหลุมเก็บก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินการโดย Equitrans Midstream Corp ถูกค้นพบเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน และเกิดการรั่วไหลที่กินเวลานานถึง 13 วัน ส่งผลให้มีก๊าซรั่วไหลออกมามากกว่า 1 พันล้านลูกบาศก์ฟุต มีเทนซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของก๊าซธรรมชาติ ส่งผลกระทบต่อสภาพอากาศหากลปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศโดยตรง ซึ่งก๊าซมีเทนมีพลังงานมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 80 เท่าในช่วงสองทศวรรษแรก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

ไอเอ็มเอฟอนุมัติเงิน 319 ล้านดอลลาร์ให้รัฐบาลภายใต้ข้อตกลงใหม่ที่มุ่งช่วยเหลือประเทศต่าง ๆ ในการจัดการกับความเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

COP15 ซึ่งเป็นการประชุมความหลากหลายทางชีวภาพของสหประชาชาติในเมืองมอนทรีออล การประชุมดังกล่าวได้รับชัยชนะอันน่าประหลาดใจในรูปของคำมั่นสัญญาจาก 195 ประเทศในการปกป้องและฟื้นฟูผืนดินและผืนน้ำอย่างน้อยร้อยละ 30 ของโลกภายในปี 2573 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 ธันวาคม 2565)

ประมาณการร่างแรกที่ออกโดย WMO ในเดือนพฤศจิกายนคาดการณ์ว่าปีที่ร้อนที่สุดเป็นอันดับที่ห้าหรือหกเป็นประวัติการณ์มีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 1.15 องศาเซลเซียส สูงกว่าค่าเฉลี่ยปี 2393 - ปี 2443 นั่นจะทำให้แปดปีที่ผ่านมาร้อนที่สุดนับตั้งแต่การวัดทั่วโลกเริ่มขึ้นตามการนับของ WMO (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

สองสามวันแรกของปี 2566 อุณหภูมิในฤดูหนาวสูงเป็นประวัติการณ์ทั่วทั้งยุโรป ส่งผลให้มีการเรียกร้องให้ดำเนินการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเร็วขึ้น สหราชอาณาจักรประสบกับปีที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2565 หน่วยงานด้านสภาพอากาศแห่งชาติยืนยัน โดยระบุว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ ส่งผลให้สิ่งที่ปกติแล้วจะเกิดขึ้นครั้งเดียวในรอบ 500 ปี อาจเกิดขึ้นทุก ๆ 3 ปี - 4 ปี การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเยอรมนียังคงที่ในปี 2565 ซึ่งเป็นอันตรายต่อเป้าหมายด้านสภาพอากาศเนื่องจากการใช้น้ำมันและถ่านหินที่สูงขึ้นเพื่อชดเชยการใช้พลังงานที่ลดลงและการผลิตพลังงานหมุนเวียนที่สูงเป็นประวัติการณ์ อินเดียอนุมัติแผนการมูลค่า 2.11 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อส่งเสริมไฮโดรเจนสีเขียวเพื่อลดการปล่อยมลพิษและกลายเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ในภาคส่วนนี้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 มกราคม 2566)

การเปลี่ยนแปลงที่รุนแรงของแคลิฟอร์เนียที่เปลี่ยนจากสภาพอากาศที่แห้งแล้งไปสู่การเปียกโชก ดอกย้ำสิ่งที่เรียกว่า “hydroclimate whiplash” ซึ่งเป็นอีกผลกระทบหนึ่งของภาวะโลกร้อน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 มกราคม 2566)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2565 สหรัฐอเมริกากลายเป็นผู้ส่งออก LNG รายใหญ่ที่สุดของโลก จากนั้นในเดือนกันยายน การส่งออกน้ำมันดิบทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์เมื่อสหรัฐฯ ส่งออกไปยังต่างประเทศประมาณ 4 ล้านบาร์เรลต่อวัน (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 7 มกราคม 2566)

ระดับน้ำทะเลสูงขึ้นเร็วกว่าที่เคยเป็นมาอย่างน้อย 3,000 ปี และอุณหภูมิของน้ำก็อุ่นกว่าที่เคยเป็นในช่วง 11,000 ปีที่ผ่านมา ความเร็วที่แผ่นน้ำแข็งละลายอาจส่งผลกระทบต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล และส่งผลกระทบต่อชะตากรรมของแนวชายฝั่งและเกาะต่าง ๆ ในรูปแบบที่คาดไม่ถึง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

อุตสาหกรรมประกันภัยกำลังดิ้นรนเพื่อปรับตัวให้เข้ากับความปกติใหม่ที่ซึ่งการสูญเสียเชื่อเพลิงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันมีมูลค่ามากกว่า 100,000 ล้านดอลลาร์ต่อปีเป็นประจำ ความเสียหายจากภัยธรรมชาติมีมูลค่าประมาณ 120,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ อ้างอิงจากข้อมูลที่รวบรวมโดย Munich Re. (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

การจัดเก็บแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนหนึ่งกิโลวัตต์ต่อชั่วโมงมีค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 80 จากปี 2556 ถึงปี 2564 แนวโน้มดังกล่าวพลิกกลับในปีก่อนหน้า เมื่อราคาสินค้าโภคภัณฑ์เพิ่มขึ้นและเงินเพื่อกระทบภาคแบตเตอรี่ ราคาก็เพิ่มขึ้นเป็นครั้งแรกในรอบอย่างน้อย 12 ปี โดยร้อยละ 7 คาดว่าจะยังคงสูงขึ้นในปีนี้และไม่ลดลงจนถึงปี 2567 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 มกราคม 2566)

การวิจัยใหม่แสดงให้เห็นว่าการคาดการณ์สภาพภูมิอากาศของบริษัท Exxon ยักษ์ใหญ่น้ำมันซึ่งย้อนหลังไปหลายทศวรรษได้ทำนายอย่างต่อเนื่องว่าการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจะทำให้เกิดภาวะโลกร้อนได้อย่างไร การค้นพบนี้ทำให้เข้าใจว่าผู้บริหารของ Exxon ทราบดีว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นเรื่องจริง แต่ก็ยังทำให้เกิดความสงสัยต่อสาธารณชนเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์อยู่ดี (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 14 มกราคม 2566)

ธนาคารโลกถูกกำหนดให้มีอิทธิพลอย่างมากต่อวิธีการสนับสนุนเงินทุนสำหรับการเปลี่ยนถ่ายพลังงาน บดบังความพยายามที่สัญญาไว้ของยักษ์ใหญ่ใน Wall Street เช่น JPMorgan หรือ BlackRock เพื่อช่วยกำจัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในความเป็นจริง หากไม่มีธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาพหุภาคี (MDBs) อื่น ๆ เงินสกุลสหรัฐในงบดุลของบริษัทการเงินอาจไม่สามารถจัดสรรใหม่ให้กับการลงทุนที่ส่งผลดีต่อสภาพภูมิอากาศในระดับที่จำเป็นเพื่อชะลอภาวะโลกร้อนอันอยู่ในระดับหายนะได้ ในขณะที่ผู้จัดการสินทรัพย์ ธนาคาร และบริษัทประกันที่มีสินทรัพย์มากกว่า 140 ล้านล้านเหรียญสหรัฐได้สัญญาว่าจะลดการปล่อยมลพิษทางการเงินให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593 เงินพิเศษพิเศษของเงินจำนวนนั้นถูกใช้เพื่อจัดการกับวิกฤตสภาพภูมิอากาศ ดังที่ Larry Fink ซีอีโอของ BlackRock ได้แย้งว่า ธนาคารโลกและ IMF จะมีประโยชน์มากที่สุดในการเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาด หากพวกเขาทำตัวเหมือนบริษัทประกันที่ลดความเสี่ยงสำหรับนักลงทุนเอกชน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 มกราคม 2566)

นักวิทยาศาสตร์รายงานว่าส่วนที่เย็นที่สุดและสูงที่สุดของแผ่นน้ำแข็งกรีนแลนด์ ซึ่งสูงจากระดับน้ำทะเลเกือบสองไมล์ในหลายพื้นที่ กำลังร้อนขึ้นอย่างรวดเร็ว และแสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในรอบสหัสวรรษ “เราพบว่า ทศวรรษปี 2544 - ปี 2554 เป็นทศวรรษที่ร้อนที่สุดในรอบ 1,000 ปีที่ผ่านมา” Maria Hörhold หัวหน้านักวิจัยและนักวิทยาศาสตร์จาก Alfred Wegener Institute ในเมือง Bremerhaven ประเทศเยอรมนี กล่าว เมื่อเทียบกับศตวรรษที่ 20 พื้นที่ขนาดใหญ่ทางตอนกลางตอนเหนือของเกาะกรีนแลนด์ตอนนี้อุ่นขึ้น 1.5 องศาเซลเซียส และอัตราการละลายและการสูญเสีย น้ำซึ่งเพิ่มระดับน้ำทะเลก็เพิ่มขึ้นควบคู่กับการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ (ข้อมูลจาก Washington Post วันที่ 18 มกราคม 2566)

จีนบันทึกวันที่หนาวที่สุดในเมืองทางตอนเหนือ ขณะที่ยังคงต่อสู้กับการติดเชื้อ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 มกราคม 2566)

ปี 2565 เป็นปีแรกที่มีการลงทุนด้านการเปลี่ยนแปลงพลังงานเท่ากับการลงทุนทั่วโลกในเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 มกราคม 2566)

ข่าวโควิด-19:

จีนผ่อนปรนกฎโควิดที่เข้มงวดบางข้อรวมถึงลดระยะเวลาการกักตัวลง 2 วันสำหรับผู้สัมผัสใกล้ชิดของผู้ติดเชื้อและผู้เดินทางเข้าประเทศ และยกเลิกบทลงโทษสำหรับสายการบินที่นำผู้ติดเชื้อเข้ามามากเกินไป (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

จีนกำลังรายงานจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ที่ใกล้ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ กระตุ้นให้เมืองใหญ่ตั้งแต่ปักกิ่งถึงเซี่ยงไฮ้เปลี่ยนกลับไปใช้มาตรการจำกัดวงกว้างและการตรวจจำนวนมาก ท่ามกลางนโยบาย “ปลอดโควิด” ที่ขยายออกไป รัฐบาลจีนส่งสัญญาณว่าอาจมีการกระตุ้นทางการเงินมากขึ้น แต่ความขัดแย้งเริ่มชัดเจนมากขึ้นเมื่อคนงานในโรงงานผลิต iPhone แห่งหลักของ Apple ในประเทศจีนปะทะกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การประท้วงยังเกิดขึ้นในเขตซินเจียงทางตะวันตกไกลของจีน โดยฝูงชนตะโกนใส่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหลังจากเกิดไฟไหม้ที่นั่น คร่าชีวิตผู้คนไป 10 ราย และจุดชนวนความโกรธแค้นต่อการปิดเมืองจากโควิด-19 ที่ยืดเยื้อ เจ้าหน้าที่กล่าวว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารสามารถลงไปชั้นล่างได้ แต่วิดีโอที่แสดงถึงความพยายามของเจ้าหน้าที่ถูกเงินทำให้ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตจำนวนมากคาดเดาว่าผู้อยู่อาศัยไม่สามารถหลบหนีได้ทันเวลาเนื่องจากอาคารถูกล็อกบางส่วน ชาวอุรุมชีจำนวน 4 ล้านคนจำนวนมากถูกห้ามออกจากบ้านนานถึง 100 วัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 พฤศจิกายน 2565)

จีนกล่าวว่า จะสนับสนุนการฉีดวัคซีนของผู้สูงอายุ ความเคลื่อนไหวที่ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพมองว่ามีความสำคัญต่อการเปิดเศรษฐกิจอีกครั้งหลังจากติดอยู่ในวงจรของ “การปลอดโควิด” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 พฤศจิกายน 2565)

การเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหันของจีนในเรื่องนโยบาย “ปลอดโควิด” อาจก่อให้เกิดการติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและอาจส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงไปทั่วโลก จีนใช้เวลาเพียงน้อยนิดในการวางมาตรการบรรเทาผลกระทบที่จำเป็นเพื่อจัดการกับผลกระทบที่เกิดจากการมีผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นสูงถึง 5.6 ล้านรายต่อวัน โดยอาจส่งผลให้มีการเสียชีวิตสูงถึง 2 ล้านคน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 ธันวาคม 2565)

เจ้าหน้าที่จีนยังคงมองข้ามความเสี่ยงของโควิด-19 เมื่อมีการผ่อนปรนข้อจำกัด โดยที่ปรึกษาทางการแพทย์ชั้นนำกล่าวว่า อัตราการเสียชีวิตจากไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.1 เช่นเดียวกับไข้หวัดทั่วไป (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 ธันวาคม 2565)

โควิดกำลังแพร่กระจายอย่างรวดเร็วผ่านครัวเรือนและสำนักงานออฟฟิศของจีน หลังจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของประเทศผ่อนคลายอย่างกะทันหันเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว ทำให้เกิดความสับสนในพื้นที่เนื่องจากโรงพยาบาลที่ขาดความพร้อมต้องดิ้นรนเพื่อรับมือกับจำนวนผู้ป่วยที่เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่จีนยังคงมองข้ามความเสี่ยงของโควิด-19 เมื่อ

มีการผ่อนปรนข้อจำกัด โดยที่ปรึกษาทางการแพทย์ชี้แนะว่าอัตราการเสียชีวิตจากไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนนั้นมียอดรา สอดคล้องกับไข้หวัดใหญ่ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 ธันวาคม 2565)

แพทย์และพยาบาลของจีนของจีนที่ติดเชื้อโควิดมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และบางคนถูกขอให้ทำงานต่อไป เนื่องจาก ผู้คนที่แสดงอาการปานกลางส่วนใหญ่อยู่ในโรงพยาบาลและคลินิกต่าง ๆ จีนเร่งฉีดวัคซีนให้กับประชาชนที่เปราะบางที่สุด เพื่อรองรับการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระลอกต่อไป โดยนักวิเคราะห์บางคนคาดว่ายอดผู้เสียชีวิตจะพุ่งสูงขึ้นหลังจาก ผ่อนคลายการควบคุมที่เข้มงวดซึ่งทำให้การแพร่ระบาดของโควิด-19 หยุดชะงักมาเป็นเวลา 3 ปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 ธันวาคม 2565)

คลื่นการแพร่ระบาดระลอกใหญ่ของโควิด-19 ที่เกิดขึ้นทั่วประเทศจีนกำลังกระตุ้นความกังวลว่าอาจมีสายพันธุ์ใหม่ที่เป็น อันตรายเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในรอบกว่าหนึ่งปี ผู้เชี่ยวชาญด้านการแพทย์และผู้นำทางการเมืองในสหรัฐอเมริกาและที่อื่น ๆ กล่าวว่าโรคระบาดใหม่ที่เกิดจากไวรัสกลายพันธุ์อาจถูกปลดปล่อยออกมา แคนเนล ลูซีย์ สมาชิกสภาคองเกรสพรรคเดโมแครตของอเมริกา กล่าวว่า “มันอาจจะแพร่ระบาดมากขึ้น เป็นอันตรายถึงชีวิต หรือหลีกเลี่ยงยาก วัคซีน และการตรวจพบจากการวินิจฉัยที่มีอยู่” ในขณะเดียวกัน การแพร่ระบาดของไวรัสในประเทศกำลังเข้าสู่เชิงไฮ และผู้คนกำลังหันไปหาตลาดมืดสำหรับยาโควิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 ธันวาคม 2565)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น มาตรฐานที่เพิ่มขึ้นโดย IMO ได้ ก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือ 'IMO 2020' ในฐานะกฎข้อบังคับที่รู้จัก กันโดยทั่วไปว่าเป็นข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดของปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันทั่วโลกซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 กฎระเบียบดังกล่าวกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือใช้นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกิน โดยรวมร้อยละ 0.5 (เรียกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก หรือ VLSFO) ในขณะที่มีความกังวลในตอนแรกในอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางทะเลเกี่ยวกับความเพียงพอของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่รองรับการใช้งานทั่วโลก แต่ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันก็ได้ต่อสู้กับความท้าทายและทำให้ผลิตภัณฑ์มีจำหน่ายเพียงพอทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อกังวลบางประการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่จัดหาได้ที่ท่าเรือหลายแห่งและความ เหมาะสมสำหรับการใช้งานกับอุปกรณ์ของเรือซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อใช้กับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเป็นหลัก ซึ่งมีส่วนช่วยในการหล่อลื่นและความหนืดที่เหมาะสม ข้อกังวลเหล่านี้ได้รับการแก้ไขแล้วเป็นส่วนใหญ่ และไม่มีเหตุการณ์ ใด ๆ อันเกิดจากคุณภาพหรือความพร้อมใช้งานของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ ภายในกองเรือของบริษัทฯ

เรือจำเป็นต้องใช้น้ำจืดเรือซึ่งโดยพื้นฐานแล้วเป็นน้ำทะเลในถังสำหรับบรรจุน้ำจืดบนเรือเพื่อให้เรือยังคงทรงตัวเมื่อไม่ มีสินค้าบนเรือและเพื่อให้ใบพัดของเรือจมอยู่ในน้ำ ผู้บริหารของประเทศส่วนใหญ่ในโลกยืนยันแนวปฏิบัติที่เข้มงวดในการ จัดการน้ำจืดบนเรือเพื่อไม่ให้สิ่งมีชีวิตในน้ำ ณ ส่วนหนึ่งของโลกที่อยู่ในน้ำจืดเรือถูกแพร่กระจายไปยังส่วนอื่น ๆ ของ โลกผ่านการปล่อยน้ำจืดเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎข้อบังคับที่กำหนดให้เรือต้อง

บำบัดน้ำถ่วงเรือที่บรรจุลงในถังด้วย ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment Systems: BWTS) ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งบนเรือ อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 ระยะเวลา 12 เดือนหลังจากที่มีรัฐให้สัตยาบันจำนวน 30 รัฐซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของระวางบรรทุกทุกการขนส่งทางทะเลของโลก เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันจำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดที่แยกต่างหากที่จัดทำโดยหน่วยยามฝั่งสหรัฐ (USCG) สำหรับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งโดยหลักแล้วกำหนดจากจำนวนระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการรับรองจาก USCG ที่มีอยู่ในตลาด ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 37 ลำในกองเรือของพีเอสแอล สำหรับเรือที่เหลืออีก 1 ลำ ซึ่งปัจจุบันต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือที่ได้รับจากท่าเรือในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งใด ๆ เพื่อที่จะได้รับการอนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือในท่าเรือถัดไป เรือล่าสุดท้ายนี้จะได้รับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองภายในต้นปี 2566

การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล

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

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เด่นชัดในแผนกลยุทธ์ ดังนั้น ในเดือนเมษายนของปี 2561 IMO จึงใช้กลยุทธ์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากเรือ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มีเทน (CH₄) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O) ซึ่งแสดงเป็นปริมาณ CO₂e (เทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์)

กลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO มีดังนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้

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

เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMO ได้นำมาตรการต่าง ๆ มาใช้ในการแก้ไข MARPOL Annex VI ซึ่งกำหนดให้เรือต้องใช้น้ำมันที่สะอาดขึ้น เทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของการปล่อยคาร์บอน มาตรการระยะกลางและระยะยาวมีแนวโน้มที่จะต้องใช้นวัตกรรมระดับสูงและส่งผลให้ทั่วโลกหันมาใช้เชื้อเพลิงใหม่และเทคโนโลยีใหม่

การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล

ภาคการเดินเรือให้ความสำคัญกับการปล่อยมลพิษทางอากาศในปี 2540 เมื่อมลพิษทางอากาศรวมอยู่ใน MARPOL ในภาคผนวกที่ 6 เป็นครั้งแรกที่มีการกำหนดขีดจำกัดของการปล่อยมลพิษทางอากาศหลักที่มีอยู่ในก๊าซไอเสียของเรือ ซึ่งรวมถึงซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และห้ามการปล่อยสารที่ทำลายโอโซนโดยเจตนา

ภาคผนวกนี้ผ่านการแก้ไขหลายครั้งเพื่อให้สะท้อนถึงการมุ่งเน้นที่เพิ่มขึ้นในการลดการปล่อยมลพิษจากเรือ ตัวอย่างเช่น เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้มีการบังคับใช้การจำกัดปริมาณกำมะถันที่ร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ ซึ่งนับเป็นก้าวสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพอากาศ

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด แต่ก็มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปล่อย CO₂ ทั่วโลกประมาณร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังคงเติบโตควบคู่ไปกับการค้าโลก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความร่วมมือระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพของภาคการเดินเรือ

จากการศึกษาก๊าซเรือนกระจกครั้งที่ 4 ของ IMO ซึ่งเผยแพร่ในปี 2563 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของการขนส่งทางทะเลทั้งหมด (ระหว่างประเทศ ภายในประเทศ และการประมง) เพิ่มขึ้นจาก 977 ล้านตันในปี 2555 เป็น 1,076 ล้านตันในปี 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 ความเข้มข้นของคาร์บอนในการดำเนินการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11 แต่ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้ก็กลับแซงหน้าการเติบโตของกิจกรรมการขนส่งทางทะเล หากไม่ทำการเปลี่ยนแปลง การปล่อยมลพิษจากการขนส่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50 จนถึงปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2561 แม้ว่าจะมีการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้นก็ตาม เนื่องจากอุปสงค์ด้านการขนส่งคาดว่าจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง

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

ระเบียบ IMO และบริบทระหว่างประเทศ

IMO มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในแนวทางระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรือและพัฒนามาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ

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

สำหรับเรือใหม่ EEDI กำหนดให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเป็นระยะเพื่อให้การปล่อย CO₂ ลดลงอย่างต่อเนื่องดังนี้

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

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการประชุม MEPC-75 มีการตัดสินใจที่จะเลื่อนวันที่มีผลบังคับใช้ของระยะที่ 3 จากวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 15,000 เดทเวตันขึ้นไป) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกก๊าซ LNG และเรือสำราญที่มีแรงขับสูง ข้อกำหนดการลดความเข้มข้นของคาร์บอนจะใช้กับเรือขนส่งผู้โดยสาร โดยเริ่มจากอัตราการลดลงร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 30 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารขนาดเล็ก และเพิ่มสูงถึงร้อยละ 50 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 200,000 เดทเวตันขึ้นไป) นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาที่จะเปิดตัว EEDI ระยะที่สี่ในปี 2570

นอกเหนือจากข้อกำหนดข้างต้น ตั้งแต่ปี 2562 ภายใต้ IMO Data Collection System (IMO-DCS) เรือที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะต้องรวบรวมและรายงานข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงภายใต้ SEEMP Part II เรือเหล่านี้คิดเป็นเกือบร้อยละ 85 ของการปล่อย CO₂ จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ข้อมูลที่รวบรวมจะเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการตัดสินใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมในอนาคต

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

เมื่อเร็ว ๆ นี้ ระหว่างการประชุม MEPC-76 ในเดือนมิถุนายน 2564 ได้มีการรับรองการแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอนในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การแก้ไขเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 และรวมถึงดังต่อไปนี้

1. การคำนวณและการตรวจสอบ Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) – ข้อกำหนด EEDI ย้อนหลังที่ใช้กับเรือที่มีอยู่ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566
2. การแนะนำกลไกการให้คะแนน (A ถึง E) ที่เชื่อมโยงกับตัวบ่งชี้ความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator - CII) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 และ
3. ปรับปรุงการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) เพื่อรวมเป้าหมายสำหรับการปล่อยมลพิษในการปฏิบัติงาน โดยจะต้องเก็บ SEEMP ที่ได้รับการอนุมัติไว้บนเรือตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566

มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

เช่นเดียวกับ EEDI จุดประสงค์ของ EEXI คือการวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือตามการออกแบบและการจัดเตรียม ข้อบังคับนี้ใช้กับเรือที่มีอยู่ทั้งหมดตั้งแต่ 400 กรอสตันและมากกว่าที่อยู่ภายใต้ MARPOL ภาคผนวก VI MARPOL ภาคผนวก VI ฉบับแก้ไขรวมถึงกฎระเบียบใหม่ข้อ 23 (EEXI ที่บรรลู่) และข้อ 25 (EEXI ที่กำหนด)

เรือที่ใช้กฎระเบียบจะต้องคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ (เช่น EEXI ที่บรรลู่) และค่าจะต้องเท่ากับหรือน้อยกว่าค่าสูงสุดที่อนุญาต (เช่น EEXI ที่กำหนด) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาไฟล์ทางเทคนิค EEXI ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่ใช้สำหรับการคำนวณ และจะใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการตรวจสอบความสอดคล้อง

โดยพื้นฐานแล้ว EEXI จะอธิบายถึงการปล่อยคาร์บอนต่อตันและไมล์ของสินค้า กำหนดมาตรฐานการปล่อย CO₂ ที่เกี่ยวข้องกับกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และปัจจัยการเปลี่ยนแปลงระหว่างเชื้อเพลิงและความเข้มข้นของ CO₂ ที่สอดคล้องกัน งานขนส่งถูกกำหนดโดยความจุ ซึ่งโดยปกติจะเป็นน้ำหนักบรรทุกของเรือและความเร็วของเรือที่เกี่ยวข้องกับกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง การคำนวณไม่ได้พิจารณากำลังเครื่องยนต์สูงสุด แต่สำหรับประเภทเรือส่วนใหญ่จะอยู่ที่ร้อยละ 75 ของกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง (MCR) หรือในกรณีที่มีการติดตั้งการจำกัดกำลังที่เครื่องยนต์จะอยู่ที่ร้อยละ 83 ของกำลังติดตั้งที่จำกัด (MCRlim) การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะของเครื่องยนต์หลักและความเร็วของเรือถือเป็นผลมาจากข้อจำกัดของการใช้พลังงานนี้ ทั้งนี้ เรือแต่ละประเภทมีปัจจัยการแก้ไขที่นำมาใช้แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทและความจุของเรือ

สำหรับเรือที่ค่า EEXI ที่คำนวณได้ (หรือที่บรรลู่) มีค่ามากกว่าที่กำหนด จำเป็นต้องใช้มาตรการตอบโต้เพื่อปรับปรุงดัชนีประสิทธิภาพของเรือ ในฐานะที่เป็นดัชนีประสิทธิภาพทางเทคนิคหรือ “การออกแบบ” ซึ่งอาจรวมถึงการตัดแปลงการออกแบบหรือเครื่องจักรของเรือ เช่น

- ตัวเศษของสูตร EEXI จะลดลง (โดยปกติการดำเนินการอาจใช้กับกำลังของเครื่องยนต์หลักและ/หรือเครื่องยนต์เสริม)
- ตัวหารของสูตร EEXI จะเพิ่มขึ้น (โดยปกติอาจดำเนินการกับความจุหรือความเร็วของเรือ)

ตัวเลือกที่มีอยู่บางส่วน ได้แก่

- การนำการจำกัดกำลังเครื่องยนต์หรือการจำกัดกำลังเพลามาใช้

- การเพิ่มความจุของเรือ (โดยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก (เดทเวทตัน) หรือน้ำหนักรวม (กรอสตัน) ถ้าเป็นไปได้ในเชิงโครงสร้าง)
- อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อน เช่น ใบพัดประสิทธิภาพสูง ครีบฝากรอบ ใบพัด สีที่มีแรงเสียดทานต่ำ ระบบหล่อลื่นอากาศ ฯลฯ
- เทคโนโลยีประสิทธิภาพพลังงาน (EETs) เช่น การนำความร้อนเสียดกลับมาใช้ใหม่ ระบบขับเคลื่อนด้วยลม เซลล์แสงอาทิตย์ เป็นต้น
- เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลาง แต่อาจไม่ได้ผลกับเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านต้นทุน (CAPEX) ที่สูงมาก

กฎระเบียบไม่ได้กำหนดไว้ว่าควรใช้วิธีการปรับปรุงแบบใด และแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมอาจแตกต่างกันไปตามประเภทและขนาดของเรือ สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาอายุของเรือเทียบกับต้นทุนและเวลาคืนทุนของตัวเลือกในการปรับปรุง

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

- ในกองเรือของพีเอสแอล เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง 10 ลำและเรือขนส่งสินค้าทั่วไป 1 ลำปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ EEXI แล้ว (กล่าวคือ EEXI ที่บรรลุน้อยกว่า EEXI ที่กำหนด) และไม่จำเป็นต้องลดกำลัง MCR
- สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ กฎระเบียบ EEXI นั้นไม่ใช่บังคับกับเรือขนส่งซีเมนต์ ดังนั้น จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงกำลังเครื่องยนต์หรือความเร็วของเรือ
- สำหรับเรือที่เหลืออีก 23 ลำในกองเรือจะต้องจำกัดกำลังเครื่องยนต์โดยการติดตั้ง EPL ภายในหรือก่อนการสำรวจประจำปีของ IAPP (International Air Pollution Prevention) หลังวันที่ 1 มกราคม 2566 บริษัทฯ ยินดีที่จะแจ้งให้ทราบว่ามีเรือทั้งหมดจำนวน 23 ลำได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ EPL ก่อนกำหนด

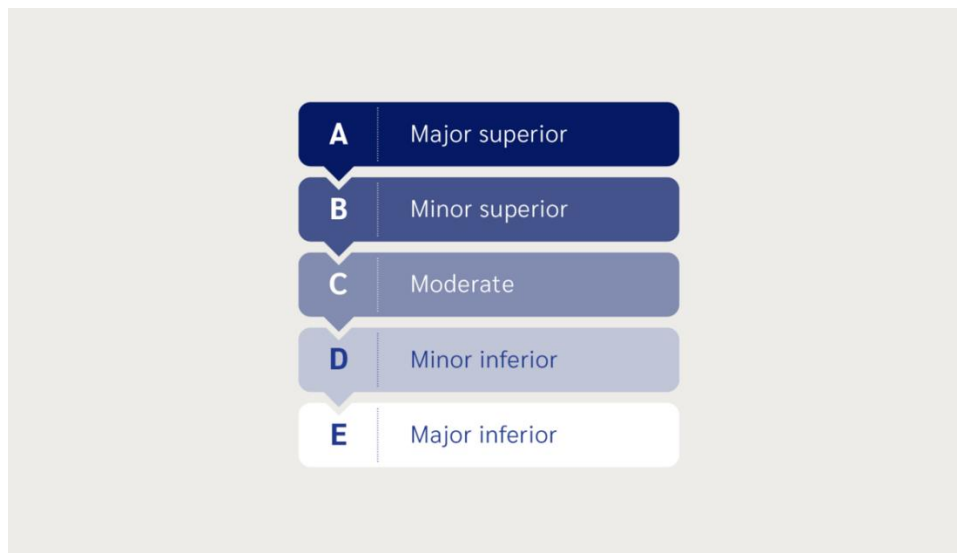
มาตรการปฏิบัติการ ตรวจจับชี้ความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)

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

ตามข้อบังคับ MARPOL Annex VI ฉบับที่ 28 ฉบับแก้ไข ตั้งแต่ปี 2566 เรือที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการดังนี้

1. จำนวน CII การดำเนินงานประจำปีที่ได้รับในช่วง 12 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึง 31 ธันวาคมในปีปฏิทินนั้น ๆ และ
2. แสดงให้เห็นถึงการลดความเข้มข้นของคาร์บอนระหว่างปี 2566 ถึงปี 2573 อัตราการลดลงดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อให้บรรลุระดับความทะเยอทะยานที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระดับความทะเยอทะยานในปี 2573 ในการลดความเข้มข้นของคาร์บอนของการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551

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



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

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

1. การจัดอันดับ CII ของเรือพร้อมกับคำอธิบายของวิธีการที่ใช้ในการคำนวณ CII ปฏิบัติการประจำปีของเรือ
2. CII การปฏิบัติงานประจำปีที่จำเป็นสำหรับสามปีถัดไป

3. แผนการดำเนินการที่จัดทำเป็นเอกสารว่าจะบรรลุ CII ในการปฏิบัติงานประจำปีที่ทำเป็นในช่วงสามปีข้างหน้าได้อย่างไร และ
4. ขั้นตอนการรายงานต่อรัฐเจ้าของธงเพื่อตรวจสอบ

สำหรับกองเรือของพีเอสแอลเอ็น SEEMP-III ที่จำเป็นต้องปรับปรุงได้รับการพัฒนาแล้ว โดยได้รับการรับรองจากหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือและเอกสารได้ถูกจัดเก็บไว้บนเรือเพื่อการตรวจสอบ

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

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

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

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

หากไม่ทำการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ คะแนน CII ของเรืออาจลดลงเนื่องจากเป้าหมายจะเข้มงวดมากขึ้นทุกปี ผลที่ตามมาคือการสูญเสียรายได้และไม่สามารถวิ่งเรือได้ ดังนั้นจึงมีแรงจูงใจอย่างมากในการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน

ขณะนี้ IMO ได้กำหนดมาตรฐานวิธีการคำนวณดัชนี CII สำหรับเรือประเภทต่าง ๆ แล้ว ตามด้วยกำหนดวิธีการสำหรับการคำนวณค่า CII และหลังจากที่ตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดและระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่นได้รับการตรวจสอบ

โดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (NKK สำหรับกองเรือของพีเอสแอล) บริษัทฯ ได้คำนวณค่า CII ในช่วงสามปีที่ผ่านมาสำหรับเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ โดยตัวเลขค่า CII เฉลี่ยสำหรับเรือแต่ละประเภทในกองเรือของพีเอสแอล มีดังต่อไปนี้

ประเภทของเรือ	2563			2564			2565		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	38764.85	12.95	4	42216.46	13.75	4	44476.70	13.60
เรือขนาดแอนด์ไฮส์	15	185053.74	7.72	15	198769.11	7.89	17	195721.21	7.52
เรือขนาดซูปราแมกซ์	9	137970.40	6.11	9	149800.48	6.42	9	144056.00	5.98
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	118974.06	4.53	8	131048.50	4.55	8	107570.11	4.43
รวม	36	480763.05	7.19	36	521834.64	7.42	38	491824.02	7.14

ดังจะสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2565 คือ 7.14 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

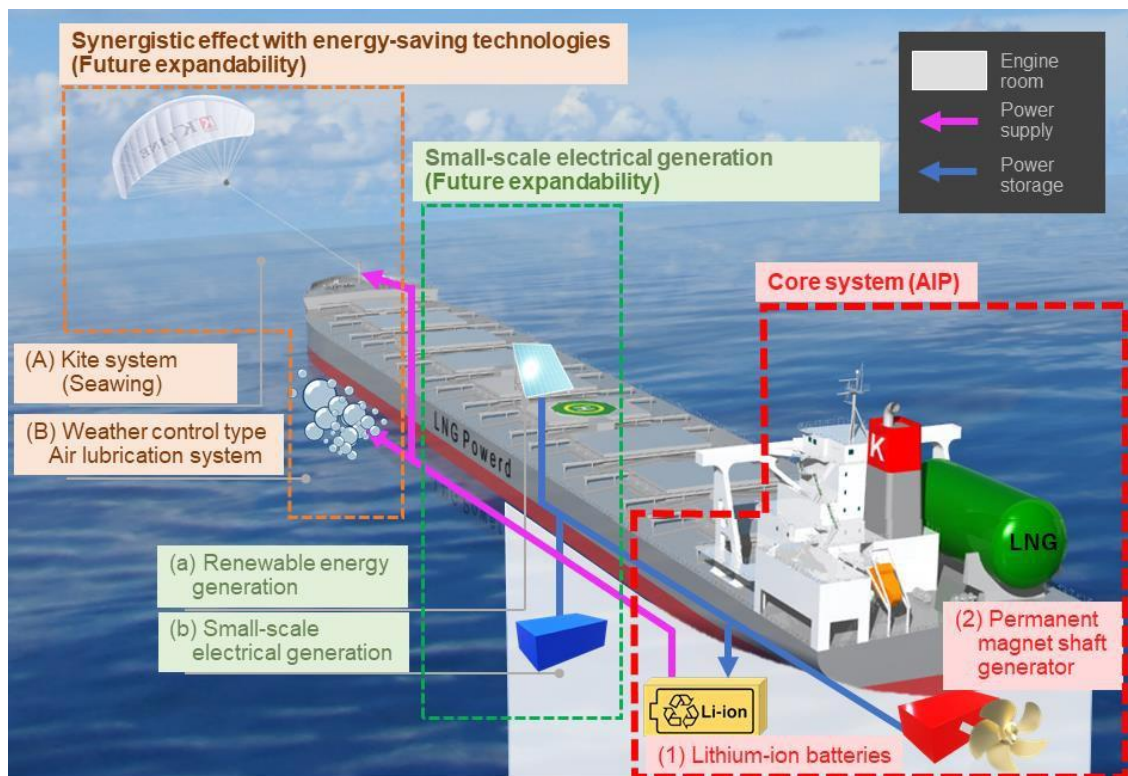
การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ

International Chamber of (ICS) ได้ยื่นข้อเสนอต่อ IMO โดยเรียกร้องให้มีมาตรการตามตลาดที่ยอมรับในการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อเร่งรัดมาตรการและมีการใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ การจัดเก็บภาษีส่วนใหญ่จะใช้บังคับกับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสและสูงกว่าที่เล่นทั่วโลกสำหรับการปล่อย CO2 แต่ละตัน เงินที่ระดมได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวจะเข้าสู่ “IMO Climate Fund” (กองทุนภูมิอากาศของ IMO) เพื่อเร่งการพัฒนาเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานใหม่

ข้อเสนอการจัดเก็บภาษีคาร์บอนใหม่นี้ต่อยอดจากข้อเสนอที่มีอยู่ของอุตสาหกรรมต่อ IMO สำหรับการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงของเรือ 2 เทรียนรัฐต่อตัน เพื่อสร้างกองทุนวิจัยมูลค่า 5 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับการลดการปล่อยคาร์บอนในการขนส่ง อย่างไรก็ตามสิ่งนี้ยังคงอยู่ภายใต้การอภิปราย

ภาคการเงินของการเดินเรือและการเช่าเหมาลำได้ตระหนักถึงบทบาทของพวกเขาในการทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยการสร้างหลักการโพไซดอนและกฎบัตรขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบการทำงานสำหรับสถาบันการเงินและผลประโยชน์ของภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (รวมถึงผู้เช่าเรือและเจ้าของสินค้า) เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ของพวกเขาสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

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



เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของรุ่นต่อไปในอนาคต ได้รับความอนุเคราะห์จาก K Line

K Line ได้พัฒนาแนวคิดการออกแบบสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเคปไซส์ขนาด 200,000 ตัน โดยร่วมมือกับ Namura Shipbuilding และ Taiyo Electric การออกแบบครั้งที่สองร่วมกันออกแบบโดย K Line Shin Kurushima Sanoyas Shipbuilding และ Taiyo Electric สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดโพสปานาแมกซ์ขนาด 90,000 ตัน

ด้วยการเลือกใช้เชื้อเพลิง LNG เป็นเชื้อเพลิงหลัก เรือประหยัดพลังงานได้รับการออกแบบที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การออกแบบได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมโดยการนำเทคโนโลยีเครื่องกำเนิดเพลาแบบแม่เหล็กถาวร (PM) มาใช้พร้อมกับแบตเตอรี่ลิเธียมไอออน

ยิ่งไปกว่านั้น การใช้แบตเตอรี่เป็นส่วนหนึ่งของแพลตฟอร์มสำหรับจ่ายไฟบนเรือ เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคตโดยการเพิ่มแหล่งพลังงานสีเขียวด้วยเทคโนโลยีประหยัดพลังงานในภายหลัง

การใช้เชื้อเพลิง LNG เป็นเชื้อเพลิงช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 25 ถึงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับการใช้น้ำมันเตาทั่วไป นอกจากนี้ คุณสมบัติทางเทคนิคของ AIP และผลประโยชน์ที่จะได้รับยังรวมไปถึงการนำเทคโนโลยีเครื่องกำเนิดเพลาและการนำเทคโนโลยีแบตเตอรี่มาใช้

นอกจากอุปกรณ์สำหรับลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ AIPs ล่าสุดแล้ว เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคตด้วยการติดตั้งเทคโนโลยีทางเลือกต่าง ๆ

ในการออกแบบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดโพสปานาแมกซ์แบบใหม่ การปล่อยมลพิษจะลดลงโดยใช้แบตเตอรี่ความจุสูงแทนเครื่องกำเนิดเชื้อเพลิงคู่ระหว่างการขนถ่ายสินค้า

ในการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเคปไซส์แบบใหม่ ความจุของแบตเตอรี่จะมากขึ้นเนื่องจากปริมาณพลังงานที่ต้องใช้ระหว่างการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ การปล่อยมลพิษระหว่างการขนถ่ายสินค้าจะลดลงด้วยการเปิดใช้การเชื่อมต่อเรือเข้ากับพลังงานบนฝั่ง



ความสนใจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในศักยภาพรูปแบบต่าง ๆ ของใบเรือ เพื่อช่วยในการขับเคลื่อนด้วยลมสำหรับเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในการพัฒนาล่าสุด บริษัทขนส่งรายย่อยในสิงคโปร์ของ Marubeni ซึ่งเป็นบริษัทการค้าของญี่ปุ่นได้ประกาศแผนการที่จะทดสอบแนวคิดใบพัดแรงลม (suction sail) บนเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดใหญ่อีกหนึ่งของบริษัท อ้างอิงจากบริษัท เรือดังกล่าวนี้จะเป็นเรือที่มีใบพัดแรงลมที่ใหญ่ที่สุดที่เคยสร้างและติดตั้งบนเรือ และเป็นการใช้เทคโนโลยีรูปแบบนี้ครั้งแรกกับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดปานาแมกซ์



Norsepower ผู้ผลิตโรเตอร์ชั้นนำของ Flettner ได้ติดตั้งใบเรือโรเตอร์เอียงจำนวน 5 ใบบนคาค้ำฟ้าของเรือบรรทุกแร่ขนาดใหญ่ (VLOC) ลำใหม่ล่าสุด Sea Zhoushan ซึ่งจะเป็นเจ้าของโดย Pan Ocean Ship Management และมีสัญญาเช่าเหมาลำกับบริษัท Vale ยักษ์ใหญ่ด้านเหมืองแร่ของบราซิล นับเป็นการติดตั้งใบพัดของ Norsepower ครั้งแรกบนเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งเป็นหนึ่งในการติดตั้งใบพัดของ Flettner ที่ใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นหนึ่งในระบบขับเคลื่อนที่ใช้ลมช่วยเป็นครั้งแรกบนเรือขนาดยักษ์นี้

ระบบ Norsepower เป็นแบบอัตโนมัติทั้งหมด และจะตรวจจับเมื่อใดก็ตามที่ลมแรงพอที่จะส่งเชื้อเพลิงและประหยัดการปล่อยมลพิษ เมื่อถึงจุดนั้น โรเตอร์จะแล่นโดยอัตโนมัติ โครงการใบพัด 5 ใบพัดสามารถลดต้นทุนเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซของเรือขนาด 325,000 เดทเวทตัน ได้ประมาณร้อยละ 8 ตามข้อมูลของ Norsepower ซึ่งลดการปล่อย CO2 ประจำปีของเรือลงประมาณ 3,400 ตัน

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management: “MRM”)

หลักสูตรMRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นสมาชิก the International Group of P&I Clubs และหนึ่งในผู้รับประกันภัยเพียงไม่กี่รายที่ให้การประกันภัยทั้งตัวเรือ และ P&I นอกจากนี้

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

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

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่สร้างเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการรับรองความสามารถ

บริษัทฯ มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่ประจำเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้จัดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว เจ้าหน้าที่ประจำเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งเดือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมามีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือโดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและผู้บริหารทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

ในระหว่างปี 2565 ที่การระบาดใหญ่ของโควิด-19 ยังคงแพร่ระบาด บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ ผ่านระบบออนไลน์ เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,021 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 22 หลักสูตรที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงซึ่งบริษัทฯ ยังคงรายจ่ายดังกล่าวไว้

บริษัทฯ จัดทำสรุปหลักสูตรที่ดำเนินการในระหว่างปีและจำนวนลูกเรือที่ได้รับการฝึกไว้ดังนี้

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรมในปี 2565: 4 หลักสูตร

1. หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น
2. หลักสูตรการนำเรือขั้นสูง
3. หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ
4. หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการผ่านการอบรมระบบออนไลน์ในปี 2565: 18 หลักสูตร

1. หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ	10. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นสูง
2. หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	11. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน

3. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	12. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ
4. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	13. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง
5. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายช่างกล	14. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง
6. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	15. หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยบนเรือสำหรับลูกเรือ
7. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นพื้นฐาน	16. หลักสูตรการระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ
8. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นสูง	17. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME-B
9. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นพื้นฐาน	18. หลักสูตรการตรวจเรือ

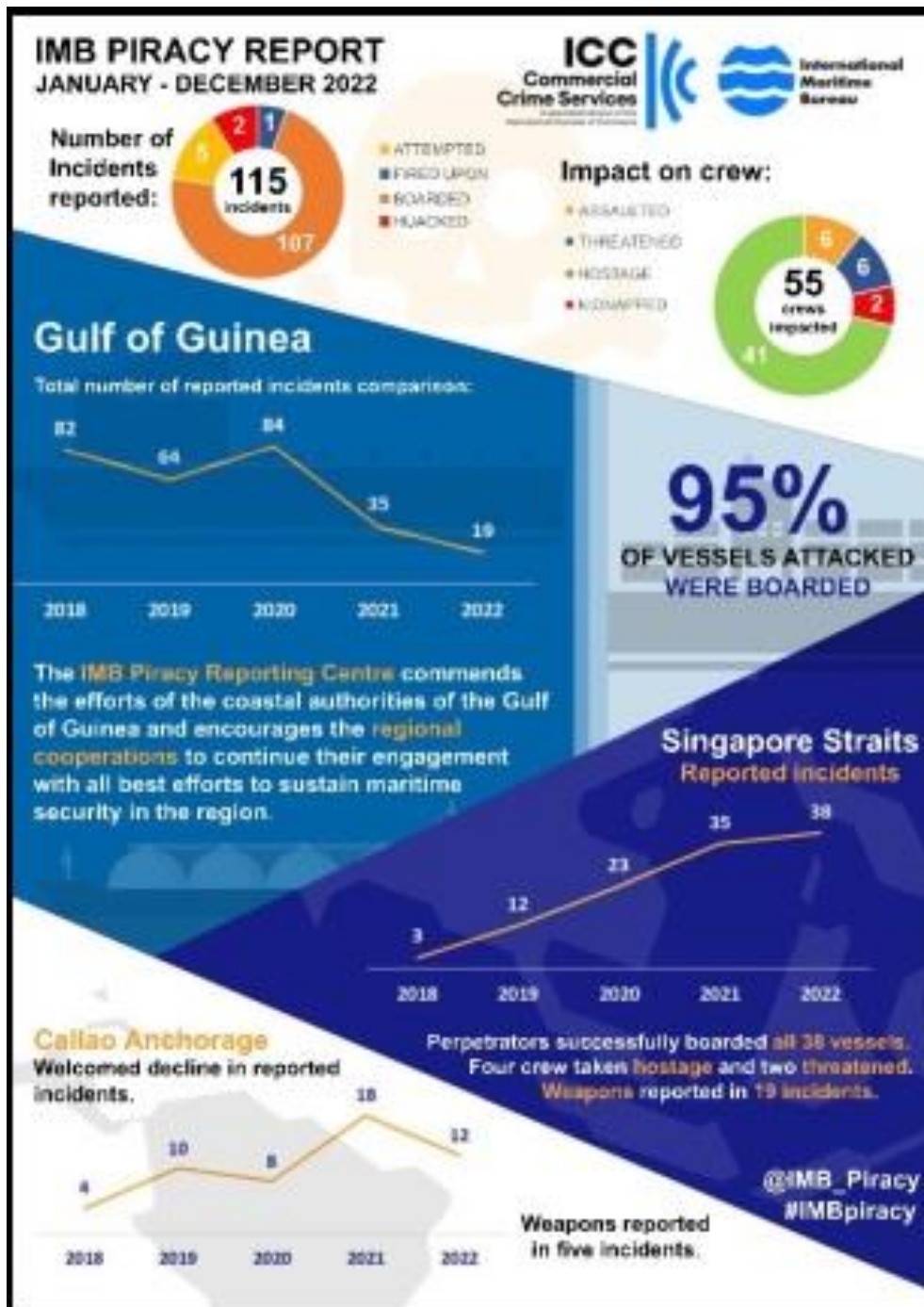
- จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,021 (ผ่านระบบออนไลน์)
- รวมระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2565 ทั้งสิ้น 3,790 ชั่วโมง
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับ การระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ (Maritime Cyber Security Awareness for Seafarers) ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ตลอดทั้งปี 2565 โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำเรือจำนวนทั้งสิ้น 249 คน เข้ารับการอบรมในหัวข้อ Maritime Cyber Security Awareness (เจ้าหน้าที่ประจำเรือและนายเรือฝ่ายช่างกลจำนวน 209 ราย ระดับคะแนน 40)
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบเครื่องยนต์ได้ถูกจัดขึ้น และดำเนินการอบรมผ่านระบบออนไลน์ในระหว่างปี 2565
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับ EEXI และ CII เริ่มอบรมในปลายเดือนมกราคม 2565 และจัดอบรมเดือนละครั้งตลอดปี 2565 โดยมีลูกเรือที่ได้รับการฝึกอบรมในหัวข้อนี้ทั้งหมด 131 คน (เจ้าหน้าที่อาวุโสและวิศวกรเรือ)
- ระหว่างปี 2565 ทีเอสแอลได้ซื้อเรือมือสองจำนวนสองลำที่ติดตั้งเครื่องยนต์ ME-B ซึ่งเป็นของใหม่สำหรับกองเรือของบริษัทฯ ดังนั้น จึงมีการเปิดตัวหลักสูตรการฝึกอบรมเฉพาะทางเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ME-B และมีวิศวกรทางทะเลจำนวนทั้งหมด 29 คน ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับเครื่องยนต์ประเภทใหม่นี้ในกองเรือของบริษัทฯ

ภัยจากโจรสลัด

ภัยจากโจรสลัดยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือ ลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือและครอบครัวของพวกเขา เพื่อช่วยให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น โปรดจินตนาการว่าคุณถูกทิ้งไว้บนเกาะร้างเล็ก ๆ ที่ซึ่งไม่มีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งหนีหรือหลบหนี ไม่มีการปกป้องใด ๆ จากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีอะไรที่จะปกป้องตัวเองได้และถูกโจมตีโดยกลุ่มอาชญากรที่ผ่านการฝึกและใช้อาวุธปืนระดับทหาร!

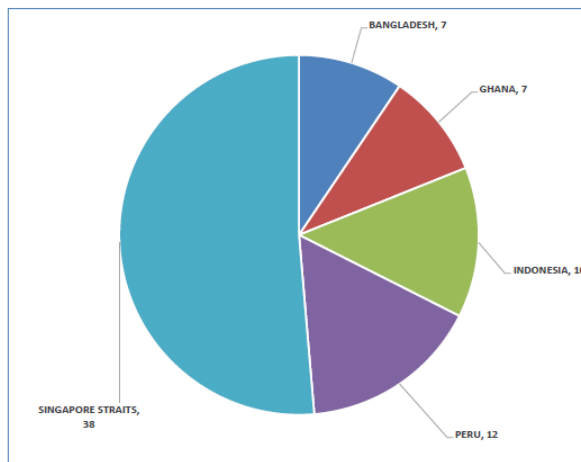
International Maritime Bureau (IMB) รายงานว่าในปี 2565 จำนวนเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธลดลงเป็นระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2537 ในปี 2565 IMB ศูนย์รายงานเหตุการณ์โจรสลัดได้รับรายงานเหตุการณ์โจรสลัดและการ

โจรกรรมโดยใช้อาวุธทั้งสิ้น 115 เหตุการณ์จาก 132 เหตุการณ์ในปี 2564 เหตุการณ์เหล่านี้ประกอบด้วย เหตุการณ์โจรสลัดขึ้นเรือทั้งสิ้น 107 ลำ การพยายามเข้าจู่โจม 5 ครั้ง เรือ 1 ลำถูกวางเพลิง และเรือ 2 ลำถูกจี๋ ตารางด้านล่างนี้แสดงถึงจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามภูมิภาค เหตุการณ์ที่รายงานในปี 2565 ลดลงโดยรวมเป็นผลจากจำนวนเหตุการณ์ในภูมิภาคอ่าวกินีลดลง ซึ่งลดลงจาก 35 เหตุการณ์ในปี 2564 เป็น 19 เหตุการณ์ในปี 2565



สถานที่ 5 แห่งต่อไปนี้มีส่วนทำให้เกิดร้อยละ 64 ของเหตุการณ์ทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 115 เหตุการณ์ที่รายงานในระหว่างปี 2565

CHART A: The following five locations contributed to 64% of the total 115 incidents reported in the period January – December 2022



การรายงานเหตุการณ์โจรสลัดเป็นรายประเทศ ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ 1: การโจมตีที่เกิดขึ้นจริงและการพยายามโจมตีที่เกิดขึ้นในแต่ละทวีปและแต่ละประเทศในเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคมปี 2561 - ปี 2565

ทวีปและประเทศ	2561	2562	2563	2564	2565
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้					
อินโดนีเซีย	36	25	26	9	10
ช่องแคบมะละกา				1	
มาเลเซีย	11	11	4	2	4
ฟิลิปปินส์	10	5	8	9	6
ช่องแคบสิงคโปร์	3	12	23	35	38
ไทย			1		
เอเชียตะวันออก					
จีน	3	3			
เวียดนาม	4	2	4	1	2
อินเดีย และอนุทวีป					
บังกลาเทศ	12		4		7
อินเดีย	6	4	6	2	3
อเมริกาใต้					
บราซิล	4	2	7	3	5
โคลัมเบีย	1	3	1	6	
สาธารณรัฐโดมินิกัน		1			
เอกวาดอร์	4	3	5	4	
กายอานา	2				2

ทวีปและประเทศ	2561	2562	2563	2564	2565
เฮติ	3	2	5	4	1
เม็กซิโก		1	4	1	1
ปานามา		1			
เปรู	4	10	8	18	12
เวเนซุเอลา	11	6			3
แอฟริกา					
แอลจีเรีย		1			
แองโกลา			6	4	5
เบนิน	5	3	11	2	
แคเมอรูน	7	6		1	
สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก	1	1		1	1
สาธารณรัฐประชาธิปไตยเซาตูเม และปรินซิปี		1	2	5	
อียิปต์					1
สาธารณรัฐอิเควทอเรียลกินี		2	3	2	2
กาบอง		1	2	4	
กานา	10	3	9	5	7
กินี	3	2	5	3	
อ่าวเอเดน*	1			1	
สาธารณรัฐโกตดิวัวร์ (ไอวอรีโคสต์)	1	1	3		2
เคนยา		1			
ไลบีเรีย		2	2	1	1
โมร็อกโค		2			
โมซัมบิก	2	3	4	1	
ไนจีเรีย	48	35	35	6	
เซียร์ราลีโอน		1			1
โซมาเลีย*	2				
แอฟริกาใต้					1
คองโก	6	3	3	1	
โตโก	1	3	3		
ส่วนอื่นของโลก			1		
อิรัก			1		
จำนวนรวม ณ สิ้นปี	201	162	195	132	115

*เหตุการณ์เกิดขึ้นจากการกระทำของโจรสลัดโซมาเลีย

เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยองค์กร IFC มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลบล้างจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 5.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 294 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - ปี 2546

บทสรุป

อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2566 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564/ปี 2565 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2566 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน/ไต้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลกระทบต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงิน QE ในสหรัฐอเมริกา การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกาและประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2566 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดข้อกำหนดอัตราส่วนเงินสำรองของธนาคาร ลดดอกเบี้ยจำนอง และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กมูลค่า 2.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐถึง 5.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะ จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโร โซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน การที่จีน “ห้าม” การนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 8.07 (หรือปริมาณ 77.97 ล้านเคเวทตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2566 - ปี 2568 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2568 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอูรีไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 7.16 (หรือปริมาณ 69.14 ล้านเคเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราการส่งมอบที่ล่าช้าของอุตสาหกรรม จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

ด้านการเงิน

ปี 2565 เริ่มต้นด้วยแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม ความเชื่อมั่นในเชิงบวกถูกรบกวนด้วยผลกระทบจากของสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนที่ถดถอยและอัตราเงินเฟ้อที่สูง อัตราเงินเฟ้อที่สูงในประเทศเศรษฐกิจหลักผลักดันให้ธนาคารกลางที่นำโดยธนาคารกลางสหรัฐฯ ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วตลอดทั้งปี กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ตึงเครียดในโลกตะวันตกส่วนใหญ่ เนื่องจากสินค้าโภคภัณฑ์มีราคาแพงขึ้นมากส่งผลให้อุปสงค์ลดลง

ผลประกอบการที่แข็งแกร่งในภาคการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่ส่งผลให้เจ้าของเรือสามารถสร้างกระแสเงินสดที่แข็งแกร่งเป็นพิเศษได้ ผู้ถือหุ้นและธนาคารเป็นผู้รับผลประโยชน์หลัก เนื่องจากบริษัทจ่ายเงินปันผล ซื้อหุ้นคืน และชำระคืนเงินกู้ยืม สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้อุปสงค์ด้าน Shipping Finance ลดลงสู่ระดับที่ไม่เคยมีมาก่อนในรอบทศวรรษ นอกจากนี้ ราคาที่สูงของทั้งเรือมือสองและเรือต่อใหม่ ผสมกับความไม่แน่นอนของกฎระเบียบด้านสภาพอากาศและทางเลือกของเชื้อเพลิงในอนาคต ทำให้การใช้จ่ายเพื่อต่อเรือใหม่เป็นอุปสรรคต่อความจำเป็นในการจัดหาเงินทุน

ขณะที่ธนาคารในยุโรปส่วนใหญ่ออกจากภาคการเงินเพื่อการขนส่งทางทะเลในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทลีสซิงของจีนเข้ามาเติมเต็มช่องว่าง ขยายพอร์ตสินเชื่อเรือของพวกเขา และรับตำแหน่งผู้นำของตลาดการเงินหลายแห่ง แนวโน้มดังกล่าวได้ยุติลงในปี 2565 เนื่องจากหัวหน้าบริษัทลีสซิงหลายแห่งในจีนถูกตัดสินจำคุกหลังจากเผชิญกับข้อหาคอร์รัปชัน การไม่มีบริษัทลีสซิงจีนไม่ได้สร้างผลกระทบต่อเจ้าของเรือรายใหญ่ เนื่องจากบุคคลที่แข็งแกร่งทำให้เจ้าของเรือเหล่านั้นสามารถดึงดูดเงินทุนที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการได้ มีการกล่าวว่า การระดมเงินทุนจากธนาคารยังคงเป็นเรื่องท้าทายสำหรับเจ้าของเรือเอกชนขนาดเล็ก ซึ่งหลายรายสามารถกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยสูงหลักเดียวหรือเลขสองหลักที่ต่ำเท่านั้น

ท่ามกลางฉากหลังของ COP 27 ซึ่งเกิดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 ความยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังคงเป็นจุดสนใจของชุมชนการเงินเพื่อการขนส่งทางทะเลทั่วโลก ธนาคารที่ลงนามในหลักการโพไซดอนยืนยันความมุ่งมั่นอีกครั้งในการวัดผลพอร์ตการลงทุน โดยเทียบกับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ในปี 2593 ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายในการลดภาวะโลกร้อนที่เพียง 1.5 องศาเซลเซียส นอกจากนี้ ในปี 2565 พวกเขาได้ตัดสินใจที่จะติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทุกรูปแบบ ไม่ใช่แค่ CO₂ และจะพิจารณาพอร์ตโฟลิโอของพวกเขาโดยพิจารณาการปล่อย

มลพิษทั้งหมดที่เกิดขึ้น ตั้งแต่กระบวนการผลิตเชื้อเพลิงทั้งหมด การจัดส่งและการใช้งานบนเรือ ซึ่งหมายความว่า การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นและลดลงในห่วงโซ่คุณค่าเชื้อเพลิงทางทะเลจะถูกนำมาพิจารณาด้วย

ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) และความยั่งยืนกำลังมีความสำคัญมากขึ้นในอุตสาหกรรมการเงิน โดยนักลงทุนจำนวนมากให้ความสำคัญกับธุรกิจที่มีองค์ประกอบด้านความยั่งยืน แนวโน้มนี้ยังเห็นได้ชัดในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลซึ่งเรือเชื้อเพลิงคู่มีคำสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในปี 2565 โดยเชื้อเพลิงคู่จะช่วยให้เรือลดการปล่อยมลพิษได้เมื่อมีเชื้อเพลิงทางเลือกในอนาคต

ในปี 2565 บริษัทฯ ชำระเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ให้แก่ BNP Paribas และลงนามในเงินกู้จำนวน 17 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กับธนาคารกรุงเทพ ปลอดจำนวนเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 2 ลำผ่านการชำระเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าว เรืออีก 6 ลำได้รับการปลดปล่อยหลังจากที่เราชำระคืนเงินกู้จากธนาคารกรุงไทยจนเต็มจำนวนแล้ว

ตามรายงานจาก Clarksons อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลทั้งหมด (ไม่นับรวมการดำเนินการนอกชายฝั่ง) มีการระดมเงินทุนจากตลาดทุนรวม 16.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2565 เปรียบเทียบกับการระดมทุนรวม 31.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2564 โดยมูลค่า 13.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ มาจากหุ้นกู้ และมูลค่า 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากตราสารทุน ทั้งนี้ ตราสารทุนมูลค่า 768 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ได้รับการระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้นเป็นครั้งแรก (IPO) ในปี 2565 ด้วยแรงหนุนจากอุปสงค์ก๊าซธรรมชาติของยุโรป ทำให้บริษัท Excelebrate Energy ซึ่งเป็นสถานีเปลี่ยนก๊าซ LNG แบบลอยน้ำมีการเสนอขายหุ้น IPO ครั้งใหญ่ที่สุดในปี 2565 โดยระดมทุนได้ 384 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ผ่านการจดทะเบียนใน NYSE ในขณะที่การเสนอขายหุ้น IPO ครั้งใหญ่เป็นอันดับสองคือการเสนอขายหุ้นของบริษัทขนส่งชายฝั่งของจีน Xingtong Shipping ซึ่ง ระดมทุนได้ 169.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ การออกพันธบัตรอุตสาหกรรมขนส่งถูกครอบงำโดยภาคการเดินเรือสำราญ ในขณะที่การออกพันธบัตรโดยบริษัทเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 1 ของทั้งหมด

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน