



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรกปี 2567

“ Falsehood flies, and the truth comes limping
after it; so that when men come to be
undeceived, it is too late; the jest is over, and the
tale has had its effect.

Jonathan Swift,
Three Centuries ago

สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสแรกปี 2567 (สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ)	2
ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินบาท)	3
ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการล้มลงของธนาคารพาณิชย์ของเรือ ชญานี นารี	3
การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสแรกปี 2567)	4
วัน SET Opportunity Day	4
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	4
อุบัติเหตุเรือ “ต้าหลี่” ที่บัลติมอร์	5
ผลกระทบทางการค้าสำหรับตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง	5
คำถามที่ต้องตอบเกี่ยวกับเหตุการณ์นี้	6
การตอบสนองของรัฐบาลสหรัฐฯ	6
ผลกระทบต่อ PSL	6
การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด	7
ความแตกต่างระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565 และ ปี 2566	16
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	18
กฎเกณฑ์ต่าง ๆ และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	19
ความแออัด	23
ภูมิศาสตร์การเมือง สงคราม อัตราเงินเฟ้อ	23
เส้นอัตราผลตอบแทนแบบกลับหัว	26
ความไม่เท่าเทียม	27
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	28
ข่าวการขนส่งเรือสินค้าแห่งเทกอง	31
ข่าวการขนส่งอื่น ๆ	33
ข่าวเศรษฐกิจ	34
ภาคผนวก 1 : Arrow Research paper	35

ผลประกอบการของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสแรกปี 2567 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงาน ซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) รายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับไตรมาสแรกอยู่ที่ 12,433 เหรียญสหรัฐฯ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ อยู่ที่ 5,379 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 5,200 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือ และสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริงในช่วงไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้วที่ 5,231 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือ บริษัทฯ มีรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 20.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 11.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.26 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2566	ไตรมาส 1 ปี 2567
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	25,411	27,210
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	10,022	12,433
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์)	9,852	11,322
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	9,842	13,417
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	10,671	14,218
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	10,232	13,794
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	5,231	5,379
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	12.47	20.18
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	1.59	9.10
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	2.31	11.39
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.03	0.21
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.05	0.26

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับไตรมาสสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 409.48 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิรวม 78.69 ล้านบาทสำหรับไตรมาสแรกของปี 2566 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับไตรมาสแรกปี 2567 สูงกว่ารายได้จากการเดินเรือสุทธิจากไตรมาสแรกปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 32 รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 10,022 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2566 เป็น 12,433 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2567 กองเรือของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 มีจำนวน 37 ลำ
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสแรกปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสแรกปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ รวมถึงการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อพิจารณาเป็นเงินเหรียญสหรัฐค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 5,231 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2566 เป็น 5,379 เหรียญสหรัฐในไตรมาสแรกปี 2567
3. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสแรกปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 16.37 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสแรกปี 2566 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย SOFR
4. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับไตรมาสแรกปี 2567 อยู่ที่ 20.56 ล้านบาทโดยเหตุผลหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินสกุลเงินบาท
5. ในไตรมาสแรกปี 2567 บริษัทฯ มีกำไร 51.15 ล้านบาทจากการขายเรือ 1 ลำ

ข้อมูลล่าสุดถึงข่าวเกี่ยวกับการล้มลงขงนายเสพติดของเรือ ชญานี นารี

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

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสแรกปี 2567): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSD) อยู่ที่ระดับ 666 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,986 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,322 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSD ร้อยละ 5.54 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,178 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 12,961 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 13,794 เหรียญสหรัฐและมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 6.43 โปรดเข้าใจว่าเรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเรือตามมาตรฐานดัชนีที่ร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเรือตามมาตรฐานดัชนีที่ร้อยละ 10

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 8 พฤษภาคม 2567 เวลา 15:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รับรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสที่สองปี 2566 ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 235 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 28 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 263 ราย

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 21 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 161.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,623	13,505	13,505	13,505
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,494	2,051	1,825	1,765
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	40%	15%	14%	13%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	14,431	14,684	14,550	14,611
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	79.28	30.12	26.55	25.79

*จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางแบบผันแปร

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในไตรมาสแรกของปี 2567 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนเมษายน ปี 2567 สำหรับรายรับในอนาคต

***เรือรัตนะ นารี และเรือวิกานดา นารี ขายออกจากกองเรือของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2567 และวันที่ 16 เมษายน 2567 ตามลำดับ และเรือहरรรษานารีได้เข้าสู่กองเรือของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2567

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

อุบัติเหตุเรือ “ต้าหลี่” ที่บัลติมอร์

- ในวันที่ 26 มีนาคม เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 9,962 TEU กล่าวคือ เรือ “ต้าหลี่” ชนเข้ากับตอม่อหลักของสะพาน Francis Scott Key ในเมืองบัลติมอร์ รัฐแมริแลนด์ เมื่อเวลา 01:28 นาฬิกา ตามเวลาท้องถิ่น
- สะพานพังลงอย่างรวดเร็ว และมีรายงานว่าลูกเรือของเรือ “ต้าหลี่” ไม่ได้รับบาดเจ็บ มีรอยร้าวอย่างน้อย 7 คันตกลงไปในน้ำ มีผู้ถูกช่วยเหลือขึ้นมาจากแม่น้ำได้ 2 ราย และเชื่อว่ามียังน้อย 6 รายสูญหายหรือเสียชีวิต
- เรือลำดังกล่าวนี้ได้รับการเช่าเหมาลำโดยบริษัท Maersk ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่เป็นอันดับสอง และบริษัทอู่เรือหลักของเรือ “ต้าหลี่” คือบริษัท Grace Ocean ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ Mitsui & Co. และเรือดังกล่าวได้รับการจัดการโดย Synergy Marine Pte Ltd. เรือ “ต้าหลี่” ถูกต่อขึ้น ณ อุต่อเรือ Hyundai HI (Ulsan) ในปี 2558 จัดลำดับชั้นเรือโดยสมาคม NKK และจดทะเบียนเรือภายใต้ธงสิงคโปร์ เรือลำนี้มีความยาวเรือทั้งหมด 299.9 เมตร ความกว้างตัวเรือ 48.2 เมตร และอัตราการกินน้ำลึก 14.5 เมตร
- ผู้ว่าการรัฐแมริแลนด์ได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อตอบสนองต่อภัยพิบัติดังกล่าว ชากปรักหักพังของสะพานได้ปิดกั้นทางเข้าส่วนหลักของท่าเรือบัลติมอร์ และผลกระทบจากการพังลงของสะพานต่อการค้าทางทะเลยังไม่เป็นที่แน่ชัด
- ในแง่ของการค้าระหว่างประเทศ โดยพื้นฐานแล้วบัลติมอร์เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 9 ของสหรัฐฯ เมื่อพิจารณาจากปริมาณการค้า โดยมีการค้าทวิภาคีระหว่างประเทศประมาณ 50 ล้านดอลลาร์ในปีก่อนหน้า คิดเป็นร้อยละ 3 ของการค้าสหรัฐฯ ทั้งหมด และร้อยละ 0.4 ของปริมาณการค้าทั่วโลก
- บัลติมอร์เป็นท่าเรือนำเข้ารถยนต์อันดับ 1 ของสหรัฐฯ (ร้อยละ 15 ของยอดรวมของสหรัฐฯ และร้อยละ 4 ของยอดรวมทั่วโลก)
- บัลติมอร์เป็นท่าเรือส่งออกถ่านหินอันดับ 2 ของสหรัฐฯ (25 ล้านดอลลาร์ หรือร้อยละ 30 ของปริมาณการส่งออกของสหรัฐฯ ในปี 2566 และร้อยละ 2 ของยอดรวมทั่วโลก)
- บัลติมอร์ยังมีความสำคัญต่อการค้าสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (ประมาณร้อยละ 2 ของปริมาณการขนส่งของสหรัฐฯ) และการค้าเคมีภัณฑ์ (ประมาณร้อยละ 2 ของการนำเข้าของสหรัฐฯ)

(ข้อมูลจาก Clarksons Research วันที่ 26 มีนาคม 2567)

ผลกระทบทางการค้าสำหรับตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

บัลติมอร์ส่งออกถ่านหินประมาณ 25 ล้านดอลลาร์ ซึ่งประมาณร้อยละ 74 ถูกขนส่งไปยังเอเชีย โดยอินเดียเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่เพียงรายเดียวที่ร้อยละ 50 สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่ถูกขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์ ในความเชื่อมั่นระยะสั้นการดำเนินงานของกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์จะกลายเป็นลบ ท่าเรือส่งออกถ่านหินอื่น ๆ บนชายฝั่งตะวันออก ได้แก่ Norfolk และ Hampton Roads Complex ดำเนินการในระดับสูงสุดแล้วและไม่สามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกได้ เรือไม่กี่ลำที่เรารบรรทุกถ่านหินแถบชายฝั่งตะวันออกในช่วงปี 2566 ล้วนประสบความล่าช้าระหว่าง 30 ถึง 60 วันเนื่องจากความแออัด การเพิ่มสินค้าไปยังท่าเรือชายฝั่งตะวันออกอื่น ๆ จะนำไปสู่ความแออัดมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม อินเดียและประเทศอื่น ๆ ในเอเชียจะยังคงต้องการถ่านหินซึ่งจะไม่ได้มาจากบัลติมอร์อีกต่อไป และ

จะมองไปที่อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย แคนาดา โคลัมเบีย และผู้ส่งออกถ่านหินรายอื่น ๆ เพื่อชดเชยการขาดแคลนถ่านหิน ทั้งอินโดนีเซียและออสเตรเลียต่างมีกำลังการผลิต ดังนั้นถ่านหินที่เอเชียต้องการจะต้องมาจากที่ไกลออกไปช่วยเพิ่มความต้องการด้านถ่านหิน นักลงทุนสามารถดูบทสัมภาษณ์ของคุณคาลิด ฮาซิมโดย Bloomberg ในหัวข้อนี้ได้ที่ [ที่นี่](#) โปรดอ่านรายงานการวิจัยของ Arrow Research ซึ่งเขียนหลังเหตุการณ์ไม่นานที่ ภาคผนวก 1

คำถามที่ต้องตอบเกี่ยวกับเหตุการณ์นี้

เพราะเหตุใดสะพานถึงพังใน 10 วินาที?

ใครจะเป็นผู้จ่ายค่าสร้างสะพานทดแทน และจะใช้เวลานานแค่ไหน?

มีเรือลากจูงมากพอที่จะร่วมเดินทางกับเรือที่สัญจรผ่าน Key Bridge หรือไม่?

เหตุใดแผงกันด้านความปลอดภัยรอบมอจึงไม่ดูดซับแรงกระแทกจากเรือดำเหล็ก?

ครั้งสุดท้ายที่มีการเปิดท่าเรือใหม่ในอเมริกาคือเมื่อไหร่?

อุปกรณ์ที่มีอยู่ในท่าเรือของอเมริกามีความทันสมัยหรือไม่?

การตอบสนองของรัฐบาลสหรัฐฯ

Bloomberg มีตัวอย่างของการตอบสนองของรัฐบาลสหรัฐฯ ในวันที่ 26 มีนาคม ประธานาธิบดีไบเดนกล่าวเมื่อวันอังคารว่า กองทัพวิศวกรจะนำความพยายามในการเคลียร์ท่าเรือบัลติมอร์หลังจากการล่มสลายของสะพาน Francis Scott Key จนถึงขณะนี้ เรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ลำหนึ่งซึ่งดูเหมือนว่าจะสูญเสียพลังงานได้ไปชนกับโครงสร้างดังกล่าวในช่วงข้ามคืน จากเหตุการณ์ดังกล่าวเจ้าหน้าที่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ สะพานแห่งนี้อนุญาตให้เรือพาณิชย์เข้าสู่ท่าเรือบัลติมอร์ ซึ่งเป็นหนึ่งในท่าเรืออันดับต้น ๆ ของสหรัฐอเมริกาในแง่ของปริมาณและมูลค่าของสินค้า “เป็นความตั้งใจของผมที่รัฐบาลกลางจะจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการสร้างสะพานนั้นขึ้นมาใหม่” ไบเดนกล่าวในการแถลงข่าว “ผมคาดหวังว่าสภาองเกรสจะสนับสนุนความพยายามของผม”

ผลกระทบต่อ PSL

เรือภัทรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดแชนดีไซส์ในกองเรือของบริษัทฯ ขณะนั้นกำลังขนถ่ายสินค้าที่ทำเทียบเรือซึ่งอยู่ห่างเพียง 900 เมตรจากจุดเกิดเหตุ ซึ่งเป็นจุดที่เรือคอนเทนเนอร์ดำเหล็กประสบเหตุชนเข้ากับคอมม่อของสะพาน Francis Scott Key เรือภัทรา นารีเดินทางถึงเมืองบัลติมอร์เมื่อวันที่ 18 มีนาคม เพื่อขนถ่ายสินค้าอูมินาปริมาณ 31,500 ตันซึ่งได้บรรทุกมาจากเมืองเซา ลูอิส ประเทศบราซิล อุบัติเหตุของเรือดำเหล็กส่งผลให้เรือภัทรา นารีต้องจอดรอจนถึงวันที่ 25 เมษายน ก่อนจะสามารถแล่นออกจากท่าเรือบัลติมอร์ได้ อุบัติเหตุครั้งนี้ไม่มีผลกระทบต่อพีเอสแอล เนื่องจากเรือลำดังกล่าวอยู่ภายใต้การให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาให้กับลูกค้าชาวยุโรปจนถึงเดือนมิถุนายน 2567 เป็นอย่างน้อย

การเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI และมุมมองของบริษัทฯ ต่อตลาด

- โดยปกติแล้ว ปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานจะเป็นตัวกำหนดความแข็งแกร่งของตลาดการขนส่งสินค้า ตลาดอยู่ในสถานะซึ่งทำได้ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็นซึ่งอาจจะดีกว่านี้หากประเทศที่พัฒนาแล้วไม่เข้าไปพัวพันกับสงครามอันร้อนแรงถึงสองสงคราม (รัสเซีย-ยูเครน และอิสราเอล-ฮามาส) สงครามเย็นหนึ่งสงคราม (สหรัฐฯ-จีน) การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่รวดเร็วที่สุดเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อโดยธนาคารกลางในประเทศที่พัฒนาแล้ว ยกเว้นญี่ปุ่น ซึ่งผลักดันให้อังกฤษและสหภาพยุโรปตกอยู่ในภาวะถดถอยทางเทคนิค ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและรั้งอุปสงค์ไว้ ดังนั้น แม้แต่ด้านอุปทานที่ดึงตัวเนื่องจากการหยุดให้บริการของคลองปานามา ความล่าช้าของสภาพอากาศ และการหยุดชะงักของทะเลแดงก็ไม่สามารถชดเชยอุปสงค์ที่ลดลงได้เนื่องจากความไม่แน่นอนที่เกิดจากปัจจัยข้างต้น ปริมาณการขนส่งตามฤดูกาลจะมีบทบาทได้ก็ต่อเมื่อเศรษฐกิจขนาดใหญ่ในประเทศที่พัฒนาแล้วดำเนินไปอย่างราบรื่นเท่านั้น หากแต่ไม่ได้เป็นเช่นนั้นในช่วง 12 ถึง 18 เดือนที่ผ่านมา นี่คือเหตุผลที่รั้งให้อุปสงค์กลับมาอยู่ในขอบเขตของตลาด โดยเจ้าของเรือส่วนใหญ่ขาดทุนหรือมีกำไรเพียงเล็กน้อยจนถึงและรวมถึงไตรมาสสามของปี 2566 ขณะที่สหรัฐอเมริกาหลุดพ้นจากการอภิปรายทางเศรษฐกิจแบบแข็งตัว / อ่อนตัว / ยังคงเติบโตต่อไปแม้จะมีนโยบายการเงินที่หดตัวหลายครั้งก็ตาม ส่งผลให้เศรษฐกิจเดินหน้าต่อไปเช่นเดียวกับที่เคยทำได้ในไตรมาสสามของปี 2566 อัตราค่าระวางเรือก็ดีขึ้นอย่างรวดเร็ว มูลค่าทรัพย์สินกำลังเพิ่มขึ้นสู่ระดับปี 2551 ซึ่งเกือบจะสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับเรือต่อใหม่ เหตุผลก็คือ ความจุของตู้ต่อเรือหดตัวลงร้อยละ 35 ถึงร้อยละ 40 จากจุดสูงสุดในปี 2553/ปี 2554 โดยการขนส่งทุกภาคส่วนเฟื่องฟูในเวลาเดียวกัน ยกเว้นการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง แม้แต่เรือบรรทุกน้ำมันก็เฟื่องฟูเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลอื่น ๆ ส่งผลให้มีการสั่งต่อเรือใหม่มากขึ้นไปเพื่อจัดส่งในแต่ละภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และบีบบังคับเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ให้ทำผิดพลาดแบบเดียวกับที่ภาคส่วนอื่น ๆ ได้ทำไปแล้วหรือกำลังทำอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ จากมุมมองของตู้ต่อเรือ เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นเรือประเภทที่ให้กำไรน้อยที่สุดในช่วงเวลาที่ขาขึ้นหรือขาดทุนสูงสุดในช่วงเวลาที่ขาลง ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจึงเป็นประเภทเรือที่ตู้ต่อเรือต้องการต่อน้อยที่สุด นั่นคือสาเหตุที่กองเรือที่มีอายุ 20 ปีที่มีตู้ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 8.48 มีจำนวนมากกว่าเมื่อเทียบกับอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 8.33 ณ ต้นปี 2567 โดยเมื่อต้นไตรมาสสองของปี 2567 ตัวเลขเหล่านี้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็นร้อยละ 8.70 (ต่อกองเรืออายุ 20 ปีขึ้นไป) และร้อยละ 8.66 (คำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ) ปัจจุบันเรืออัลตราแมกซ์อายุ 5 ปีมีราคาแพงเทียบเท่ากับเรือสั่งต่อใหม่ที่ราคา 34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งพร้อมส่งมอบในปี 2569/ปี 2570 ในขณะที่ราคาริเซลของเรือต่อใหม่อยู่ที่ 41.5 ถึง 42.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดของค่าเฉลี่ยในอดีต ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องสมเหตุสมผลที่จะซื้อเรือในช่วงปลายไตรมาสแรกของปี 2567 เนื่องจากมูลค่าทรัพย์สินยังสูงอยู่มาก แต่รายได้กลับใกล้เคียงระดับต่ำมาก ความผิดปกตินี้หมายความว่ารายได้ต้องเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หรือมูลค่าสินทรัพย์ต้องตกลงไปอยู่ในระดับที่ปัจจัยทั้งสองนี้เท่าเทียมกัน โดยทั่วไปความผิดปกติดังกล่าวจะเกิดขึ้นระยะสั้น แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น และเมื่อนั้นอัตราค่าระวางก็จะเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาผลลัพธ์สูงสุดได้จากอัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์สำหรับในช่วงปี 2566 จากระดับต่ำที่ 2,246 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566) อัตราพุ่งสูงขึ้นไปเป็น 54,584 เหรียญสหรัฐต่อวันที่ระดับสูงสุด (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566) ในไตรมาสแรกอัตราค่าระวางได้เพิ่มขึ้นจากจุดต่ำสุดที่

14,375 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในวันที่ 17 มกราคม 2567 อัตราพุ่งสูงขึ้นไปเป็น 35,780 เหรียญสหรัฐต่อวันที่ระดับสูงสุดในวันที่ 11 มีนาคม 2567! ตัวเลขเหล่านี้คือสิ่งอธิบายว่า “เมื่อมีความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบ” ระหว่างอุปสงค์และอุปทาน คุณจะมีการเคลื่อนไหวที่รวดเร็วและผันผวนในอัตราค่าระวางการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นหรือลดลง กล่าวคือ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในการลดลงของอุปทานหรือการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง รายงานการวิจัยต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมา ดูเหมือนจะกังวลเกี่ยวกับปัญหาทางเศรษฐกิจในเศรษฐกิจในส่วนอื่นของโลก ยกเว้น จีน อินเดีย และสหรัฐอเมริกา แต่ความกังวลดังกล่าวได้คลี่คลายลงด้วยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่ดำน้ำในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง อีกทั้งความกังวลว่าการล่มสลายของภาคเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์อาจส่งผลให้สินค้าเคลื่อนย้ายลงกล่องมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ก็สงบลงได้ด้วยกองเรือที่ไร้ประสิทธิภาพ (พื้นที่ห้ามเดินทางในทะเลแดงสำหรับเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์) ปลดปล่อยสินค้าจากเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ไปสู่เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น ซึ่งช่วยเพิ่มอัตราค่าระวางมีความผันผวนมากขึ้นกว่าที่เคยเป็นมา

- ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ขับเคลื่อนด้วยภูมิรัฐศาสตร์ได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งเชิงพาณิชย์ด้วยการเข้ายึดเรือขนส่งรถยนต์ กล่าวคือเรือ Galaxy Leader ของบริษัท Ray Shipping ซึ่งชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ โดยกลุ่มกบฏฮูตีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2566 และปัจจุบันเรือลำดังกล่าวอยู่ที่ท่าเรือ Hodeidah มีลูกเรือผู้บริสุทธ์ 25 คนบนเรือ Galaxy Leader ซึ่งไม่ใช่ชาวอิสราเอล (ลูกเรือสัญชาติยูเครน บัลแกเรีย ฟิลิปปินส์ และเม็กซิกัน) นับตั้งแต่่นั้นเป็นต้นมา เรือมากกว่า 80 ลำถูกโจมตีโดยกลุ่มกบฏฮูตี บางลำรอดพ้นมาได้โดยไม่ได้รับอันตราย ขณะที่ลำอื่น ๆ ได้รับความเสียหาย บางลำมากกว่าลำอื่น ๆ โดยมีการสูญเสียลูกเรือผู้บริสุทธ์ที่เสียชีวิตจากการโจมตีไม่กี่ครั้งล่าสุด สิ่งนี้ทำให้มั่นใจได้ว่ามีเรือน้อยลงที่กล้าฝ่าอันตรายในทะเลแดง และจะหันไปใช้เส้นทางที่ยาวกว่ามากผ่านแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งช่วยลดอุปทานของเรือและเพิ่มอัตราค่าระวางการขนส่งสำหรับเรือทุกประเภท โจรสลัดโซมาเลียได้ลงมือกระทำโดยใช้ความสับสนที่เกิดจากกลุ่มฮูตีและใช้ประโยชน์จากมัน โจรสลัดโซมาเลียประสบความสำเร็จในการเรียกค่าไถ่จากเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง “Abdullah” ที่บังกลาเทศเป็นเจ้าของ แต่กลับพ่ายแพ้เมื่อพวกเขาใช้เรือ “Ruen” ที่ชาวบัลแกเรียเป็นเจ้าของในทางที่ผิดในฐานะเรือแม่ ซึ่งจบลงด้วยการปล่อยตัวเรือและลูกเรืออย่างปลอดภัย เนื่องจากการแทรกแซงที่นำโดยกองกำลังเรืออินเดีย กองกำลังลาดตระเวนพื้นพื้นนั้น โดยโจรสลัดโซมาเลียต้องเผชิญกับการถูกคุมขังในคุกอินเดียเป็นเวลานาน
- เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปรามแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดเคปไฮส์และเรือขนาดปานาแมกซ์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เขตเวทตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 ถึงปี 2565 รวมกันที่ 19.80 ล้านเขตเวทตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.20 ล้านเขตเวทตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ตามข้อมูลจาก Clarkson DBTO เดือนมีนาคม 2567
- ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรือที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวทุกรายที่ลงทุนเพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้ นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน จีนพยายามจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่

อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากรับเป็นเจ้าของและอยู่อาศัยผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลานานกว่านี้ แต่สำนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการหลักให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั้นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่จีนมีผู้ซื้อเชิงพาณิชย์รายใหญ่และผู้บริโภคหลักอีกสี่ราย ได้แก่ ภาคโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ส่งออกเหล็ก อู่ต่อเรือ และผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

- ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือกลับมามีบทบาทอีกครั้งเนื่องจากสภาพอากาศเลวร้ายในทะเลและในท่าเรือ ระดับน้ำที่ลดลงในคลองปานามา คลองสุเอซได้รับผลกระทบจากกลุ่มกบฏฮูตีในทะเลแดง และอุปทานแร่เหล็กของบราซิลที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศแห้ง สภาพอากาศที่แห้งแล้งในแม่น้ำมีสซิซิปปีและในแม่น้ำอเมซอนส่งผลให้เรือบรรทุกขนส่งสัญชาติไปยังจุดส่งออกได้ในปริมาณน้อยลง ส่งผลให้เกิดความแออัดที่รัฐนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา และท่าเรือส่งออกสัญชาติทางตอนใต้ของบราซิล
- เนื่องจากบริษัทฯ ได้เน้นย้ำในจดหมายข่าวอยู่เสมอว่าการหยุดชะงักเป็นผลดีต่อการขนส่งสินค้า คำถามคือเหตุขัดข้องในทะเลแดงจะคงอยู่เป็นเวลานานกว่า 6 เดือนขึ้นไปมากแค่ไหน? ถ้าเหตุขัดข้องดังกล่าวยังคงอยู่ และสงครามอย่างที่เราเคยเห็นมาดูเหมือนจะมีความคิดและอายุขัยตามความตั้งใจของมันเป็นเอง และไม่ใช่อะไรที่เราคาดการณ์ไว้ ซึ่งจะส่งผลสะท้อนกลับที่ยั่งยืน จากนั้นจะต้องมีการสร้างฉนวนกษาขึ้นมาใหม่ การซ่อมแซมทั้งหมดนี้จำเป็นต้องใช้เหล็กซีเมนต์ และไม้จำนวนมาก โดยสินค้าส่วนใหญ่ขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายติดกับตัวเรือ ซึ่งเป็นกลุ่มเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ
- คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2566 อยู่ที่ 1.6 ล้าน TEU ส่งผลให้คำสั่งต่อเรือทั้งหมดเป็น 6.9 ล้าน TEU ณ ต้นปี 2567 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ณ ต้นปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 25 เทียบกับต้นปี 2566 ที่ร้อยละ 28 และ ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567 อยู่ที่ลดลงร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับต้นไตรมาสสองของปี 2566 (ข้อมูลจาก Clarksons CIM เดือนเมษายน 2566 และเดือนเมษายน 2567)
- อุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2567 คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 6.5 แต่ความท้าทายในทะเลแดงส่งผลให้มีการเปลี่ยนเส้นทางเรือ หากการเปลี่ยนเส้นทางผ่าน COGH เป็นเวลาหกเดือน TEU-mile จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12 และร้อยละ 16 หากคงอยู่ตลอดทั้งปี ด้วยการเพิ่มระยะทางในแง่ TEU ในลักษณะนี้ สินค้าที่ส่งคืนไปยังเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ได้ย้ายกลับไปยังเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดแฮนด์ไซส์
- ข้อมูลจาก Agricensus ระบุว่า “การประมาณการเกี่ยวกับข้าวสาลีสำหรับรัสเซียขณะนี้เกินตัวเลขของปีปัจจุบันที่ 92.8 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้นเป็น 93.6 ล้านตัน ซึ่งจะเป็นการเก็บเกี่ยวที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองในประวัติศาสตร์หลังจากปี 2565 ซึ่งมีการเก็บเกี่ยวที่ปริมาณ 105 ล้านตัน
- Bloomberg ระบุว่า (1) ‘การเดินทางและการใช้จ่ายของจีนในช่วงวันหยุดชิวจินเกินระดับก่อนเกิดโรคระบาด ส่งสัญญาณว่าการบริโภคดีขึ้น ในช่วงเทศกาลดังกล่าว มีทริปท่องเที่ยวประมาณ 474 ล้านเที่ยวทั่วประเทศ ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์และสิ้นสุดในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 ขณะที่การใช้จ่ายด้านการ

ทองเที่ยวในช่วงวันหยุดเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 8 จากปีดังกล่าว (2) จีนเพิ่มการสนับสนุนภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ประสบปัญหาด้วยการปรับลดอัตราอ้างอิงการจ้างงานที่สำคัญครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ส่งผลให้เกิดความคาดหวังมากขึ้นสำหรับมาตรการเชิงรุกที่มากขึ้นเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ผู้ให้กู้ชาวจีนปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ขึ้นครึ่งระยะเวลา 5 ปีลง 25 จุดเป็นร้อยละ 3.95 ธนาคารประชาชนจีนประกาศเมื่อวันอังคาร นับเป็นการปรับลดอัตราดอกเบี้ยครั้งแรกนับตั้งแต่เดือนมิถุนายน และเป็นการปรับลดอัตราดอกเบี้ยครั้งใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่มีการปรับปรุงอัตราดอกเบี้ยในปี 2562 การลดอัตราดังกล่าวจะส่งผลให้เมืองต่าง ๆ ในจีนจำนวนหลายเมืองสามารถลดอัตราการจ้างงานขั้นต่ำสำหรับผู้ซื้อบ้าน ซึ่งอาจกระตุ้นอุปสงค์ของอพาร์ทเมนท์ที่ซบเซาเมื่อราคาคงต่ำ ความเคลื่อนไหวดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการมุ่งเน้นที่มาตรการต่าง ๆ เพื่อต่อสู้กับวิกฤติด้านอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก และคุกคามเส้นทางสู่การเติบโตที่ยั่งยืน (3) จีนขนส่งรัฐพืชอาหารสัตว์มากกว่า 20 รายการในตลาดต่างประเทศในช่วงสองสัปดาห์ที่ผ่านมา เนื่องจากผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดของโลกใช้ประโยชน์จากราคาที่ลดลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบกว่าสามปี ประเทศจีนรับประกันการนำเข้าข้าวโพด ข้าวฟ่าง และข้าวบาร์เลย์จากผู้ผลิตแหล่งต่าง ๆ รวมถึงยูเครนและสหรัฐอเมริกา ตามการระบุของบุคคลที่คุ้นเคยกับธุรกรรมดังกล่าว มียอดซื้อรัฐพืชมากกว่า 1.2 ล้านตัน โดยพิจารณาจากสินค้าแต่ละประเภทจำนวน 60,000 ตัน (4) ธนาคารกลางสหรัฐใกล้จะมั่นใจแล้วว่าจำเป็นต้องเริ่มลดอัตราดอกเบี้ย ประธานเจอโรม พาวเวลล์กล่าวกับฝ่ายนิติบัญญัติเมื่อวันพุธ ขณะที่เขาปรากฏตัวเป็นพยานในวันที่สองที่แคปitolฮิลล์ (5) สำหรับผู้ที่รอดพ้นจากการเงินลดลง สัปดาห์นี้ทำให้เกิดความหวังกับทั้งสองฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก ธนาคารกลางยุโรปกล่าวว่าอาจเริ่มลดอัตราดอกเบี้ยในเดือนมิถุนายน โดยคาดการณ์ว่าอัตราเงินเฟ้อจะลดลงสู่เป้าหมายร้อยละ 2 ในปีหน้า ในสหรัฐอเมริกา ประธานธนาคารกลางสหรัฐ เจอโรม พาวเวลล์ ยังกล่าวอีกว่าธนาคารกลางของเขาเข้าใกล้ระดับความเชื่อมั่นที่จำเป็นในการเริ่มลดอัตราดอกเบี้ย (6) จากชุกriegถึงลอนดอนถึงวอชิงตัน ความหวาดกลัวเงินเฟ้อครั้งใหญ่ที่ครอบงำเศรษฐกิจโลกหลังการระบาดใหญ่ของโควิด ไม่ได้ทำให้นายธนาคารกลางต้องตื่นตระหนกในตอนกลางคืนอีกต่อไป เนื่องจากโอกาสในการลดอัตราดอกเบี้ยกลายเป็นเรื่องจริง ธนาคารแห่งชาติสวีตได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญลง 25 จุดโดยไม่คาดคิด ซึ่งนำหน้าคู่แข่งทั่วโลกหลายเดือน การเคลื่อนไหวของ SNB คาดการณ์ว่าจะมีการผ่อนคลายทางการเงินในปลายปีนี้โดยธนาคารกลางสหรัฐและธนาคารกลางยุโรป ธนาคารกลางของเม็กซิโกยังปรับลดอัตราดอกเบี้ยด้วยการตัดสินใจแบบแยกส่วนในวันพฤหัสบดี (7) ประธานธนาคารกลางสหรัฐ เจอโรม พาวเวลล์ กล่าวว่า เป็นการเหมาะสมที่จะเริ่มชะลอโครงการกระชับสัดส่วนเชิงปริมาณของเฟด “ในเร็ว ๆ นี้” ส่วนเสริมที่สำคัญในการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในนโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น ปัจจุบัน QT กำลังจัดสภาพคล่องออกจากระบบการเงินของสหรัฐฯ ให้สูงถึง 95 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อเดือน เจ้าหน้าที่มุ่งมั่นที่จะหยุดมันก่อนที่จะทำให้เกิดการหยุดชะงักทางการเงินที่เกิดขึ้นก่อนที่รอบสุดท้ายจะสิ้นสุดลงเมื่อห้าปีที่แล้ว (8) นายกรัฐมนตรีหลี่เฉิงของจีน มองข้ามความกังวลของนักลงทุนต่อความท้าทายที่เศรษฐกิจกำลังเผชิญ โดยกล่าวว่าบักกิ้งกำลังยกระดับการสนับสนุนด้านนโยบายเพื่อกระตุ้นการเติบโตและความเสี่ยงเชิงระบบกำลังได้รับการแก้ไข ในการกล่าวสุนทรพจน์เมื่อวันอาทิตย์ หลี่ยอมรับว่าหลายคนกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงในภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนและหนี้ของรัฐบาลท้องถิ่น แต่กล่าวว่า “ความยากลำบากและปัญหาบางอย่างไม่ได้ร้ายแรงอย่างที่ใคร ๆ คิด” เจ้าหน้าที่ให้คำมั่นว่าจะกระตุ้นการลงทุนจากต่างประเทศ

ในปีนี้ ขณะที่รัฐบาลกำลังวางแผนมาตรการหลายประการเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ภายในประเทศ หลักกล่าว (9) ราคาก๊าซในสหรัฐฯ กลายเป็นลบ และตอนนี้ซื้อขายกันที่ราคาต่ำกว่า 2 เหรียญสหรัฐต่อล้านบีทียู ใน West Texas แม้ว่าน้ำมันดิบ WTI ขายที่มากกว่า 85 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ใกล้เคียงระดับสูงสุดในรอบ 6 เดือน ก๊าซเป็นผลพลอยได้จากการขุดเจาะน้ำมันและพื้นที่ที่จัดเก็บกำลังหมดลงเนื่องจากท่อส่งก๊าซติดขัดและสต็อกก๊าซสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีถึงร้อยละ 40 (10) การเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือไปยังเส้นทางอื่นแทนการแล่นผ่านทะเลแดงส่งผลให้เกิดปัญหาสภาพภูมิอากาศครั้งใหม่ เรือที่ต้องการหลีกเลี่ยงการโจมตีอย่างต่อเนื่องโดยกลุ่มกบฏฮูตีในช่วงสี่เดือนที่ผ่านมาได้เผาเชื้อเพลิงมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นประมาณ 13.6 ล้านตัน ซึ่งเทียบเท่ากับมลพิษของรถยนต์ประมาณ 9 ล้านคัน

- รอยเตอร์ระบุว่า (1) ผู้นำเข้าของจีนซื้อข้าวฟ่างสหรัฐฯจำนวน 126,000 ตันในการซื้อครั้งแรกในปริมาณเท่านี้ในรอบกว่าสามปี USDA ระบุในการประกาศซื้อขายรายวันเมื่อวันที่พฤหัสบดี จีนเป็นตลาดส่งออกข้าวฟ่าง อันดับต้น ๆ ของสหรัฐฯ ซึ่งสามารถนำไปใช้เลี้ยงปศุสัตว์ ผลิตเอทานอล หรือผลิตสุราไปजू (2) ในทางตรงกันข้ามโดยสิ้นเชิงกับความอ่อนแออย่างต่อเนื่องในดัชนีการผลิตที่สำคัญของจีน การนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญ โดยเฉพาะธุรกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก กำลังส่งสัญญาณถึงการเพิ่มขึ้นในอนาคต ตามข้อมูลจากนักวิเคราะห์สินค้าโภคภัณฑ์ Kpler และ LSEG Oil Research การนำเข้าน้ำมันดิบ LNG ถ่านหิน และแร่เหล็กของจีนทั้งหมดแข็งแกร่งขึ้นในช่วงสองเดือนแรกของปี 2567 มากกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (3) การเติบโตของการส่งออกและนำเข้าของจีนในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์สูงกว่าการคาดการณ์ โดยบ่งชี้ว่าการค้าโลกกำลังพลิกผัน สัญญาณที่เป็นการให้กำลังใจสำหรับผู้กำหนดนโยบาย ในขณะที่พวกเขาพยายามพยุงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ติดขัด ข้อมูลการส่งออกที่ดีขึ้นของจีนสอดคล้องกับเกาหลีใต้ เยอรมนี และไต้หวัน
- Goldman Sachs เพิ่มแนวโน้มการคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนในปี นี้ เนื่องจากกิจกรรมในโรงงานเร่งตัวขึ้นเกินคาด นักเศรษฐศาสตร์ของโกลด์แมนกล่าวว่าเศรษฐกิจของจีนมีแนวโน้มที่จะขยายตัวที่ร้อยละ 7.5 ต่อปีในไตรมาสแรกจากสามเดือนก่อน ซึ่งสูงกว่าการคาดการณ์ก่อนหน้านี้ที่ร้อยละ 5.6 ขณะนี้ธนาคารมองเห็นการเติบโตในปี 2567 ที่ร้อยละ 5 ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของผู้กำหนดนโยบายของจีน เทียบกับร้อยละ 4.8 ก่อนหน้านี้
- จากข้อมูลของ Commodity Research & Consultancy “USDA เพิ่งเปิดเผยการคาดการณ์การส่งออกธัญพืชล่าสุด และตอนนี้คาดการณ์ว่าการส่งออกธัญพืชหยาบ ข้าวสาลี ถั่วเหลือง และกากถั่วเหลืองทั่วโลกในปี 2566/ปี 2567 รวมกันทั้งหมดจะมีปริมาณ 698.9 ล้านตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นรายปีที่ 19.2 ล้านตัน (ร้อยละ 3) การคาดการณ์การส่งออกธัญพืชทั่วโลกที่ผ่านมาได้เพิ่มขึ้นเป็นระยะเวลา 5 เดือนติดต่อกัน”
- FT รายงานว่า “กิจกรรมโรงงานของจีนขยายตัวเป็นครั้งแรกในรอบ 6 เดือน ซึ่งเป็นสัญญาณเชิงบวกสำหรับปักกิ่ง ในขณะที่ประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลกต้องต่อสู้กับการชะลอตัวของอสังหาริมทรัพย์และความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่อ่อนแอ สำนักงานสถิติแห่งชาติเมื่อวันอาทิตย์ที่ผ่านมา ระบุว่า ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิตอยู่ที่ 50.8 จุดในเดือนมีนาคม เพิ่มขึ้นจาก 49.1 จุดในเดือนกุมภาพันธ์และสูงที่สุดในรอบปี โดยได้แรงหนุนจากคำสั่งซื้อส่งออกที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจของจีนแสดงสัญญาณของเสถียรภาพในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมาหลังจากสัญญาณที่หลากหลายหลายในปีที่แล้ว เมื่อปักกิ่งกล่าวว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเติบโตขึ้นร้อยละ 5.2 แม้ว่ารายได้จากการส่งออกและการขายอสังหาริมทรัพย์จะอ่อนแอก็ตาม”

- Financial Review รายงานว่า “เรื่องราวของจุดจบของจุดสูงสุดของจีนดึงดูดกลุ่มผู้ทำนายโลกาวินาศที่มีแรงจูงใจทางอุดมการณ์ ซึ่งเป็นเวลานานหลายทศวรรษที่พวกเขาได้คาดการณ์ถึงจุดจบของแบบจำลองของจีน โดยเชื่ออย่างลึกซึ้งซึ่งว่ามีความไม่เสถียรอย่างมากมาโดยตลอด บทความเกี่ยวกับการต่างประเทศโดย Nicholas Lardy นักวิเคราะห์เศรษฐกิจจีนชาวอเมริกันผู้มีประสบการณ์ พินิจเรื่องทั้งหมดนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ Lardy แสดงให้เห็นว่าการอ่านข้อมูลเกี่ยวกับอัตราเงินเพื่อสัมพันธ์ อัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนอย่างไม่ถูกต้องนำไปสู่ข้อสรุปที่ผิดพลาดว่าการเติบโตของจีนตามหลังสหรัฐฯ อย่างไร”
- Clarksons รายงานว่า “มีการผ่อนปรนข้อจำกัดบางประการที่คลองปานามา เนื่องจากขีดจำกัดรายวันเพิ่มขึ้นเป็น 24 เทียวตั้งแต่กลางเดือนมกราคม และ 27 เทียวจากกลางเดือนมีนาคม” การผ่อนปรนดังกล่าวนี้ยังคงแสดงถึงการลดลงอย่างมากในระดับ “ปกติ” การสัญจรผ่านคลองทั้งหมดโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 23 เทียวต่อวันในไตรมาสแรกลดลงร้อยละ 32 จากค่าเฉลี่ยเดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคมของปี 2566 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20 ของการสัญจรผ่านคลองทั้งหมดลดลงร้อยละ 72 ท่ามกลางการขาดลำดับความสำคัญในระบบการจองและการแข่งขันที่สำคัญสำหรับช่องที่ไม่ได้จองล่วงหน้าซึ่งมีการจำหน่ายผ่านการประมูล การส่งออกสินค้าแห่งเทกองของสหรัฐฯ ไปยังเอเชียได้รับผลกระทบเป็นพิเศษ โดยสัดส่วนการเดินทางผ่านคลองปานามาเมื่อเร็ว ๆ นี้อยู่ที่น้อยกว่าร้อยละ 5 (ต้นปี 2566 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 30) เนื่องจากการหยุดชะงักครั้งใหญ่ในทะเลแดงยังคงดำเนินอยู่ (การขนส่งโดยรวมลดลงร้อยละ 70 จากระดับปกติ) ผลกระทบต่อตลาดการขนส่งจึงถูก “ขยาย” เนื่องจากระยะทางที่ยาวขึ้นในปานามา (การเดินทางจาก USG ไปยังจีนตอนเหนือจะนานขึ้นร้อยละ 40 เมื่อกำหนดเส้นทางผ่านคลองสุเอซแทนการข้ามผ่านคลองปานามา และยาวนานกว่าร้อยละ 50 เมื่อเดินทางผ่านแหลมกู๊ดโฮป) แนวโน้มปริมาณฝนและสภาพภูมิอากาศในปานามาจะส่งผลกระทบต่อความคลายข้อจำกัดต่าง ๆ ต่อไป สำหรับการขนส่ง การติดตามการหยุดชะงักในสถานที่สำคัญ ๆ ยังคงเป็นที่จับตามอง”
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 18.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 12.4 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 2.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 44.7 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566 (ตัวเลขการคาดการณ์เบื้องต้นจาก Drewry)
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 5.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.0 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566 (ตัวเลขการคาดการณ์เบื้องต้นจาก Drewry)
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 310.2 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 115.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.9 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 25.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.5 ในไตรมาสแรกของปี 2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2566
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.7 จุด ในไตรมาสแรกของปี 2567

- อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.3 ในไตรมาสแรกของปี 2567
- จากการคาดการณ์ของ Clarkson (คาดการณ์ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567) อุปสงค์ในแง่ต้นไมล์จะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.37 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 แต่อัตราค่าระวางในปี 2566 ยังต่ำกว่าปี 2565 อย่างมีนัยสำคัญ เหตุผลก็คือความแออัดคลี่คลายลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางในไตรมาสสี่ของปี 2566 และไตรมาสแรกของปี 2567 อัตราค่าระวางสูงกว่าที่คาดไว้มาก เนื่องจากการหยุดชะงักของสภาพอากาศโดยมีระดับน้ำต่ำในท่าเรือในอเมริกาเหนือ/ใต้ และในคลองปานามา โดยกลุ่มกบฏยุติเป็นผู้นำการหยุดชะงักในทะเลแดง ลดการขนส่งผ่านเส้นทางคลองสุเอซที่สั้นกว่า สนับสนุนระยะทางในแง่ต้นไมล์ที่ยาวกว่ามากผ่านแหลมกู๊ดโฮปช่วยให้อัตราค่าระวางอยู่สูงกว่าที่คาดไว้
- หัวข้อ “ความแตกต่างในปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 - ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต” จะให้คำอธิบายที่ครอบคลุมเกี่ยวกับพลวัตที่ขับเคลื่อนตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง
- หัวข้อ “เส้นโค้งอัตราผลตอบแทนแบบกลับหัว” (The Inverted Yield Curve) อธิบายว่าทำไมจึงไม่มีภาวะถดถอยในสหรัฐอเมริกาโดย Harvey Campbell บุคคลที่ค้นพบความสัมพันธ์นี้
- ในไตรมาสแรกของปี 2567 ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 24,286 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 166 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 28,896 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 14,375 เหรียญสหรัฐในวันที่ 17 มกราคม และระดับสูงสุดที่ 35,780 เหรียญสหรัฐในวันที่ 11 มีนาคม จากนั้นปิดไตรมาสที่ 21,866 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาด 82,000 เดทเวทตัน) ในไตรมาสแรกเฉลี่ยอยู่ที่ 15,447 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 36 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 16,851 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 12,693 เหรียญสหรัฐในวันที่ 12 มกราคม และระดับสูงสุดที่ 20,757 เหรียญสหรัฐในวันที่ 19 มีนาคม จากนั้นปิดไตรมาสที่ 16,913 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ในไตรมาสแรกเฉลี่ยอยู่ที่ 12,961 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ 14,392 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 11,301 เหรียญสหรัฐในวันที่ 22 มกราคม และระดับสูงสุดที่ 15,248 เหรียญสหรัฐในวันที่ 25 มีนาคม จากนั้นปิดไตรมาสที่ 14,638 เหรียญสหรัฐ ดัชนีอัตราค่าระวางสำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ในไตรมาสแรกเฉลี่ยอยู่ที่ 11,986 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 24 จากปีก่อนหน้า) เริ่มต้นไตรมาสที่ระดับสูงสุดที่ 14,537 เหรียญสหรัฐ และระดับต่ำสุดที่ 10,197 เหรียญสหรัฐในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ จากนั้นปิดไตรมาสที่ 13,898 เหรียญสหรัฐ โปรดทราบว่าเรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 ไปกับการขนแร่เหล็ก และร้อยละ 18 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน
- เมื่อปริมาณการส่งมอบเรือในแง่เดทเวทตันต่อปีมากเป็น 4 เท่า (ในปี 2555 ปี 2559 และปี 2563) ของคำสั่งต่อเรือ ผลลัพธ์คือดัชนี BDI จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป (เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 ในปี 2556 ร้อยละ 70 ในปี 2560 และร้อยละ 176 ในปี 2564) ในปี 2564 มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 37.62 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ 37.65 ล้านเดทเวทตัน ดังนั้น กฎ 4 เท่าจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้ ดัชนี BDI ในปี 2565 น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของปี 2564 ที่ร้อยละ 34 ในปี 2565 มีการส่งมอบเรือ

ใหม่ในปริมาณ 31.64 ล้านเคเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ 36.13 ล้านเคเวทตัน ดังนั้นจึงเป็นอีกครั้งที่กฎ 4 เท่าไม่สามารถนำมาใช้ได้ ดัชนี BDI ในปี 2566 น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของปี 2565 ที่ร้อยละ 29 ในไตรมาสแรกของปี 2567 มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 10.79 ล้านเคเวทตัน ในขณะที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่ 5.62 ล้านเคเวทตัน ดังนั้นจึงเป็นอีกครั้งที่กฎ 4 เท่าไม่สามารถนำมาใช้ได้ แต่ดัชนี BDI ในไตรมาสแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยในไตรมาสแรกของปี 2566 ที่ร้อยละ 80 เราทำได้แค่สงสัยว่าอัตราส่วนทั้งปีจะเป็นเท่าใด

- ความไม่แน่นอนจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนยังคงอยู่กับเราเช่นเดียวกับการระบาดของ Covid-19 ในขณะที่เผชิญกับระดับเงินเฟ้อที่เหนียวแน่นเกินกว่าเป้าหมายของธนาคารกลางในสหรัฐอเมริกา ซึ่งอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังสูงขึ้นต่อไปอีกนาน สินค้าที่หายไปจากรัสเซียและยูเครนจะถูกทดแทนจากแหล่งที่อยู่ห่างไกลออกไปเท่าที่เป็นไปได้ และส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนไม่เพิ่มขึ้น ความกลัวก็คือส่วนอื่นของโลกจะตกอยู่ในภาวะถดถอยโดยการลดการอัดฉีดเม็ดเงินสนับสนุนลง ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากซึ่งบีบรัดการเติบโตทางเศรษฐกิจ ผลลัพธ์นั้นจำเป็นต้องหลีกเลี่ยง
- ตามข้อมูลของ Clarksons ณ สิ้นเดือนมีนาคม อุปสงค์ในแง่ต้นทุนไม่เพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์ก่อนหน้านี้จากร้อยละ 1.49 เป็นร้อยละ 2.37 ในปี 2567 และจากร้อยละ 1.52 เป็นร้อยละ 1.14 ในปี 2568 ในขณะที่อุปทานสุทธิคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.9 และร้อยละ 2.3 ตามลำดับ ในขณะที่กฎระเบียบด้าน EEXI และ CII จะลดอุปทานของกองเรือลงร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2.0 ต่อปีนับตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ผ่านการลดความเร็วในการแล่นเรือลงและการเข้าอยู่เพื่อติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม
- การส่งออกของจีนพุ่งสูงขึ้นในเดือนมีนาคม เป็นการยืนยันว่านโยบายขยายผลต่าง ๆ กำลังได้ผล และที่สำคัญกว่านั้น ส่วนอื่นของโลกไม่ได้อยู่ในภาวะถดถอยและต้องการสินค้าจีน
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 310.2 ล้านตันในไตรมาสแรกของปี 2567 ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากสถิติก่อนหน้านี้ในไตรมาสแรกของปี 2566 และสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีที่ผ่านมาประมาณร้อยละ 9
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 115.9 ล้านตันในไตรมาสแรกของปี 2567 ซึ่งสูงกว่าไตรมาสแรกของปี 2566 ที่ร้อยละ 14 ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ โดยสูงกว่าสถิติก่อนหน้านี้ในไตรมาสแรกของปี 2563 ประมาณร้อยละ 21 และสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาประมาณร้อยละ 34
- การเติบโตของ GDP ของจีนในไตรมาสแรกของปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 5.3 รัฐบาลจีนได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและเราควรจะเห็นอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้น
- ร้อยละ 25 ของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนมาจากบราซิล (77.7 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.6 และร้อยละ 69 ปริมาณการนำเข้าจากออสเตรเลีย (214.6 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.4 ในไตรมาสแรกของปี 2567 (ข้อมูลจาก Drewry) เนื่องจากต้นทุนไม่ลื้ที่ต่ำกว่าจากบราซิลเข้ามาแทนที่ต้นทุนไม่ลื้ที่ต่ำกว่าจากออสเตรเลีย จึงส่งผลกระทบต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเคปไซส์ในไตรมาสแรกของปี 2567
- ปริมาณการผลิตเหล็กทั่วโลกอยู่ที่ 469.1 ล้านตันในไตรมาสแรกของปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 จากไตรมาสแรกของปี 2566
- ดัชนี PMI ของจีนอยู่ที่ 49.7 จุดในช่วงไตรมาสแรกของปี 2567

- อัตราการเติบโตของ GDP ของจีนในปี 2567 จะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 4.6 ซึ่งไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากการคาดการณ์ครั้งล่าสุดจาก IMF
- จีนได้ออกใบอนุญาตสำหรับโรงไฟฟ้าถ่านหินปริมาณ 106 กิกะวัตต์ในปี 2565 (มากกว่าส่วนอื่นของโลกถึง 6 เท่า) ซึ่ง 54 แห่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ในปี 2566 โรงไฟฟ้าถ่านหินปริมาณ 114 กิกะวัตต์ได้รับการอนุมัติ โดย 70 แห่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง จีนกำลังนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ของการนำเข้าถ่านหินในช่วง 4 สัปดาห์ในแ่งต้นไม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 จากปีก่อนหน้า (ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ 3 เดือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 50)
- การทะเลาะวิวาททางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนและออสเตรเลียได้หายไป และออสเตรเลียเริ่มขนส่งถ่านหินไปยังประเทศจีนแล้ว อย่างไรก็ตาม ออสเตรเลียยังคงจัดส่งถ่านหินไปยังสหภาพยุโรปและจุดหมายปลายทางอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งต้นไม่เพิ่มขึ้น
- ในเดือนมีนาคมของปี 2567 การส่งออกแร่เหล็กของบราซิลลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ปริมาณ 27 ล้านตัน และการส่งออกถั่วเหลืองลดลงร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ปริมาณ 13 ล้านตัน
- การผลิตถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ระหว่างเดือนเมษายนของปี 2566 ถึงเดือนมีนาคมของปี 2567 เป็น 773.6 ล้านตัน
- อินเดียคาดว่าจะเป็เงินรายต่อไปในแ่งของมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ มากเท่าที่เราอยากใหมันเกิดขึ้น (สิ่งนี้จะส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าแ่งเทกองเพิ่มขึ้นอย่างมาก) เราจำเป็นต้องลดความคาดหวังของเราโดยพิจารณาจากขนาดที่แท้จริงของเศรษฐกิจอินเดีย (3.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดเศรษฐกิจของจีน (18.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือเมื่อต้นไตรมาสสองของปี 2567 สำหรับภาคขนส่งสินค้าแ่งเทกองอยู่ที่ร้อยละ 8.66 ซึ่งเป็นการอ่านค่าที่สูงที่สุดนับจากปี 2564!
- มีขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 1.40 ล้านเดทเวทตันในช่วงไตรมาสแรกของปี 2567 รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแ่งเทกอง เมื่อเทียบกับปริมาณ 1.66 ล้านเดทเวทตัน (ลดลงร้อยละ 15.66) ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2566 กองเรือโลก ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567 ขนาดระวางบรรทุกปริมาณ 87.52 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.70 ของกองเรือโลกจะมีอายุครบ 20 ปีหรือมากกว่า รวมถึงสัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 8.66 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึง ณ สิ้นปี 2570 เมื่อเทียบกับปริมาณอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567) ส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแ่งเทกองโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น
- การที่พีเอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณขนถ่ายสินค้าบนเรือ นั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 4.2 ในปี 2567 โดยเรือขนส่งสินค้าแ่งเทกองกลุ่มย่อยจะเติบโตร้อยละ 4.52 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณ 87.52 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.70 ของกองเรือในปัจจุบัน ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2567 ถึงปี 2570

- หากการเติบโตสุทธิของอุปทานได้รับผลกระทบจากความไร้ประสิทธิภาพและการลดความเร็วในการเล่นเรือลง ดังนั้นในปี 2567 เป็นต้นไปควรเป็นปีที่ดีเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตของ GDP โลกที่ร้อยละ 3.2 ทั้งในปี 2567 และในปี 2568 ซึ่งถูกคาดการณ์โดย IMF
- การรีไซเคิลเรือคาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2567 เนื่องจากเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าในกองเรือโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แรงกดดันจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ และต้องเผชิญแรงกดดันจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ EEXI และ CII ในวันที่ 1 มกราคม 2566 ที่จะบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือเก่าเหล่านี้ก่อนเวลา
- เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ ธนาคารกลางสหรัฐฯ คงอัตราดอกเบี้ยโดยไม่มี การลดลงและกล่าวว่าจะคงอัตราดอกเบี้ยไว้ที่ระดับปัจจุบันเป็นระยะเวลาที่นานขึ้น ตลาดหุ้นสหรัฐฯตอบสนองในเชิงลบ การลดอัตราดอกเบี้ยกำลังถูกกดดันเพื่อให้ลดลงในปลายปี 2567

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

และอนาคต

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

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2565	2566	ไตรมาสแรก 2567
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	16,389**	24,286**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	12,854**	15,447**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	11,240**	12,961**
เรือขนาดแอนด์ไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	10,420**	11,968**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.3%	+1.19%	+4.83%	+2.37%
ความเร็วในการเล่นเรือเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.3	11.0	10.9
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2565)^	1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^	417,000 ล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+25.88%	+32.21%	+6.48%	+7.16%	+8.33%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+16.84%	+12.67%	+6.76%	+8.07%	+8.48%

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2565	2566	ไตรมาสแรก 2567
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+3.1%	+2.9%

อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษ ที่อัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นเดือนเมษายนของปี 2567 อัตราส่วนดังกล่าวยังเป็นร้อยละ 8.70 และร้อยละ 8.66 ตามลำดับ

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

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

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^Bloomberg จำนวนการกระทุ้งเศรษฐกิจของจีนที่ 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 รายงานการกระทุ้งเศรษฐกิจ 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนการกระทุ้งเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน

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

^^^อัตราความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยในปี 2551 ถึงปี 2552 และอัตราความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยในปี 2555 ถึงปี 2563

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

ข้อมูลการเติบโตของภาคอุปทานจาก Clarksons ณ เดือนมีนาคม 2567 DBTO และข้อมูลการเติบโตของภาคอุปสงค์จาก Clarksons World Seaborne Trade Time Series ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567

หากดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับช่วงเวลานั้น ๆ สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และปี 2565 สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึงเกือบ 3 เท่าและสูงกว่าปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์มีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจนโดยมีอัตราต่ำสุดในปี 2564 ถึงปี 2565 ก่อนที่จะพุ่งทะยานในปี 2566 สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564 ถึงปี 2565 และลดลงร้อยละ 78 ในปี 2566! ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือเป็น 1.5 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.5 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็น 1.0 เท่าในปี 2564 ถึงปี 2565 เป็น 0.89 เท่าในปี 2566 และเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 0.98 เท่า ณ ต้นปี 2567 และเพิ่มขึ้นเป็น 0.99 เท่า ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567! สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่ดีสามารถดำเนินต่อไปได้อีกสองสามปี

อัตราค่าระวางเริ่มต้นในปี 2564 ที่ระดับต่ำจากนั้นได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากสู่ระดับสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม โดยดัชนี BDI แตะระดับสูงสุดในรอบ 13 ปีที่ 5,650 จุด และตั้งแต่นั้นมาก็ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ของปี 2565 ก่อนจะเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง เพราะเหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในลักษณะนี้ ลดลง และเพิ่มขึ้นอีกครั้งอย่างรวดเร็ว? คำตอบนั้นค่อนข้างง่าย กล่าวคือ อุปสงค์/อุปทานสำหรับสินค้าแห่งทองเมื่อตอนกลางปี 2564 อยู่ในระดับสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์โดยการคำนวณของ Clarksons เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 3.54 ซึ่งแตกต่างจากการเติบโตของกองเรือสุทธิเพียงที่ร้อยละ 3.6 เพียงเล็กน้อย อัตราค่าระวางจึงพุ่งสูงขึ้น! แต่เมื่อจินตนาการถึงความคุมภาคอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดปัญหาโดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์ และกลุ่มบริษัทในเครือล้มละลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 การผลิตเหล็กที่ลดลง และขีปนาวุธที่จะต้องมียูทิลิตี้ในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ช่วงฤดูหนาวในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 อุปสงค์ในแง่ต้น-ไมล์ ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบและอัตราค่าระวางได้ลดลง ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 อัตราค่าระวางที่ลดลงนี้ไม่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารกลางจากประเทศที่เหลือในโลกในการอัดฉีดเม็ดเงินอย่างต่อเนื่อง (QE Tapering) และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยซึ่งเริ่มในเดือนมีนาคม 2565 และต่อเนื่องมาจนถึงปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ เมื่ออุปสงค์/อุปทานอยู่ในระดับสมดุล ความผันผวนมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินยังคงใช้นโยบายปลอดโควิดในการปิดกั้นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศเป็นเวลาหลายเดือนในปี 2565 ผลกระทบโดยรวมจากนโยบายปลอดโควิดในจีนและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยและการลดลงของการอัดฉีดเม็ดเงินในส่วนอื่นของโลกเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ อุปสงค์เริ่มลดลงและอัตราค่าระวางในปี 2565 จะลดลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2564 ต้นปี 2566 เป็นช่วงที่เงินไม่ได้ถูกล็อกความจากรนโยบายปลอดโควิด แต่กลับต้องคืนเงินเพื่อรับมือกับการละทิ้งนโยบายปลอดโควิด ผู้คนไม่รู้ว่าจะหันไปทางไหน แต่ ณ สิ้นปี 2566 จีนเป็นหนึ่งในสองประเทศเศรษฐกิจหลักที่มีการเติบโตอย่างแข็งแกร่งด้วยอัตราการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 5.2 อีกแห่งคืออินเดียที่คาดการณ์อัตราการเติบโตของ GDP ไว้ที่ร้อยละ 6.8 ในปี 2567

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือ เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามาก เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ข้างต้น และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เขตเวตตันของอุปทานของกองเรือในปี 2566 ที่ร้อยละ 3.06 (สำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์) ร้อยละ 8.57 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 10.62 (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์) และร้อยละ 8.30 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์) ตามข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 ในไตรมาสแรกของปี 2567 อัตราการเติบโตสุทธิในแง่เขตเวตตันของอุปทานของกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 0.64 (สำหรับเรือขนาดแฮนดี้ไซส์) ร้อยละ 3.09 (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์) เมื่อเทียบกับร้อยละ 2.86 (สำหรับเรือขนาดเคปไซส์) และร้อยละ 2.81 (สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2567 ด้วยอุปทาน 996.58 ล้านเขตเวตตันและเพิ่มขึ้นเป็น 1,005.98 ล้านเขตเวตตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.94) ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 5 (อัตราการส่งมอบลำช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 13.86 สำหรับไตรมาสแรกของปี 2567) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเขตเวตตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 1.40 ล้านเขตเวตตันในไตรมาสแรกของปี 2567) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.51 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเขตเวตตันเป็น 1,021.63 ล้านเขตเวตตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 352.36 ล้านเขตเวตตันเป็น 366.19 ล้านเขตเวตตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.92 และเพิ่มขึ้นจาก 644.22 ล้านเขตเวตตันเป็น 655.44 ล้านเขตเวตตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.74) ภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 2.10 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,021.63 ล้านเขตเวตตันเป็น 1,043.11 ล้านเขตเวตตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 366.19 ล้านเขตเวตตันเป็น 377.85 ล้านเขตเวตตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.18 และเพิ่มขึ้นจาก 655.44 ล้านเขตเวตตันเป็น 665.25 ล้านเขตเวตตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.50) ความแออัด การจัดการน้ำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกฎเกณฑ์ EEXI/CII (Clarkson คาดการณ์ว่าจะลดลงร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2.0 ในช่วงปี 2567 ถึงปี 2568) จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

ต้องการให้ลดการปล่อยก๊าซร้อยละ 30 ในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2558 เนื่องจากภาคเกษตรกรรมมีส่วนรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซมีเทนมากกว่าครึ่งหนึ่งของสหภาพยุโรป เราจึงได้เห็นแรงผลักดันที่เพิ่มขึ้นสำหรับข้อกำหนดสำหรับภาคส่วนนี้ การปรับลดดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อภาคส่วนอย่างแท้จริง แต่เนื่องจากการประท้วงของเกษตรกรเมื่อเร็ว ๆ นี้ ภาคเกษตรกรรมจึงยังคงไม่ถูกแตะต้อง”

บลูมเบิร์กรายงานว่า การต่อสู้เกี่ยวกับปริมาณที่ LNG มีส่วนร่วมในการกระตุ้นสถานะโลกร้อน ได้ถูกเริ่มต้นอีกครั้ง บางส่วนเนื่องมาจากการศึกษาที่มีบทสรุปอันน่าสะเทือนใจ การศึกษาดังกล่าวรวบรวมโดย Robert Warren Howarth ศาสตราจารย์แห่งมหาวิทยาลัย Cornell การวิเคราะห์นี้ได้ออกเผยแพร่ในเดือนตุลาคม แต่ยังคงอยู่ในกระบวนการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ โดยใช้ข้อมูลการรั่วไหลและการปล่อยก๊าซจากแหล่งต่าง ๆ อันแสดงให้เห็นว่าปริมาณรวมของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจาก LNG ของสหรัฐฯ ในกรณีที่ดีที่สุด มีปริมาณเทียบเท่ากับถ่านหิน ในกรณีที่เลวร้ายที่สุด ปริมาณการปล่อยก๊าซอาจมีมากกว่าสองเท่า

สรุปการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC 81) ระหว่างวันที่ 18 ถึงวันที่ 22 มีนาคม 2567 มีดังต่อไปนี้

ก. **ก๊าซเรือนกระจก (GHG):** มีการทบทวนมาตรการที่บังคับใช้อยู่แล้ว เช่น ระบบการรวบรวมข้อมูลสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ (IMO DCS) ดัชนีเรือที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEXI) และกฎเกณฑ์ตัวบ่งชี้ความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) พร้อมการอภิปรายในมาตรการระยะกลางและการประเมินวงจรชีวิตของเชื้อเพลิงทางทะเลโดยมีเป้าหมายเพื่อให้บรรลุระดับความทะเยอทะยานที่แข็งแกร่งมากขึ้น

1. **การทบทวนระบบรวบรวมข้อมูลสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ:** IMO DCS ซึ่งมีการรวบรวมและรายงานข้อมูลการดำเนินงาน เช่น ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาตั้งแต่ปี 2562 อยู่ภายใต้การตรวจสอบตั้งแต่ปี 2565 เพื่อปรับปรุงรายงานและรายละเอียดของข้อมูลที่รายงาน การแก้ไขภาคผนวก IX ของ MARPOL ภาคผนวก VI ถูกนำมาใช้ รวมถึงการแก้ไขและการเพิ่มเติมรายการที่ต้องรายงานใน DCS การแก้ไขเหล่านี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 สิงหาคม 2568

(ก) ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดต่อระบบการเผาไหม้ (เครื่องยนต์หลัก เครื่องยนต์เสริม/เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และหม้อต้มที่ใช้น้ำมันเป็นพลังงาน)

(ข) ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดในขณะที่เรือไม่ได้ดำเนินการ

(ค) ระยะทางที่บรรทุกสินค้า (ตามความสมัครใจ)

(ง) เกี่ยวข้องขนส่งจำนวนจากสินค้าจริงที่ขนส่งระหว่างเที่ยวการเดินทาง (เช่น ข้อมูลตัน-ไมล์จริง TEU-ไมล์ และ/หรือ ไมล์ผู้โดยสาร)

(จ) จำนวนพลังงานบนบกทั้งหมดที่ใช้ไป

(ฉ) ประเภทของนวัตกรรมเทคโนโลยีซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพพลังงาน

คณะกรรมการยังคงเปิดรับความเป็นไปได้ในการดำเนินการตามที่ระบุข้างต้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 การแก้ไขหลักเกณฑ์ SEEMP ในปี 2565 และแนวปฏิบัติในปี 2565 สำหรับการตรวจสอบขั้นต้นการบริหารข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือและความเข้มข้นของคาร์บอนในการปฏิบัติงานได้ถูกนำมาใช้แล้ว นอกจากนี้ ในระหว่างที่รอการ

ตัดสินใจเชิงนโยบายในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ใช้แนวปฏิบัติ LCA ควรรายงานเชื้อเพลิงชีวภาพใน DCS โดยมีชื่อที่ผู้ใช้กำหนดและปัจจัย CF ภายใต้หมวดหมู่เชื้อเพลิง “อื่นๆ”

- 2. การจำกัดพลังงานในข้อบังคับ EEXI:** มาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ EEXI ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2566 ได้มีการทบทวนแนวทางเกี่ยวกับระบบจำกัดกำลังของเพลลา/เครื่องยนต์เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนด EEXI และการใช้พลังงานสำรอง มีการชี้แจงในแนวทางปฏิบัติเพื่อให้สามารถจำกัดการจำกัดกำลังของเพลลา (SHaPoLi) หรือระบบจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ (EPL) ล่วงหน้าได้ไม่จำกัดภายใต้สถานการณ์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการนำทางอย่างปลอดภัยของเรือ และมีการเพิ่มข้อกำหนดการทำงานใหม่สำหรับ ระบบ SHaPoLi ซึ่งการควบคุมเป็นอิสระจากระบบอัตโนมัติของเครื่องยนต์
- 3. มาตรการระยะกลางในการลดก๊าซเรือนกระจก:** มาตรการระยะกลางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจก ซึ่งมีหลากหลายมาตรการ อันประกอบด้วยองค์ประกอบด้านเทคนิคและเศรษฐศาสตร์ กำลังได้รับการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ IMO GHG ปี 2566 มีการเสนอมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ องค์กรประกอบทางเทคนิค ซึ่งเป็นมาตรฐานเชื้อเพลิงทางทะเลตามเป้าหมายที่ควบคุมการลดความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกแบบค่อยเป็นค่อยไป (มาตรฐานเชื้อเพลิงก๊าซเรือนกระจก) องค์กรประกอบทางเศรษฐกิจ การเก็บภาษีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Universal Mandatory GHG Levy) และการรวมการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลและจำนวนเงินส่วนลดสำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเป็นศูนย์ (ค่าธรรมเนียม) เป็นต้น โดยแผนงานมีการได้รับความเห็นชอบในการพัฒนามาตรการระยะกลางโดยมีเป้าหมายให้มีผลใช้บังคับภายในปี 2570 ความคืบหน้าของการประเมินผลกระทบแบบครอบคลุม (CIA) ได้รับการรายงาน โดยองค์กรชั้นนำของงานต่าง ๆ เช่น UNTAD ซึ่งคาดว่าจะรายงานขั้นสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคมนี้
- 4. การดำเนินการตามแนวทางวงจรชีวิต (Guidelines on Life Cycle) GHG Intensity of Marine Fuels (LCA Guidelines):** สำหรับเชื้อเพลิงที่มีคาร์บอนต่ำ/เป็นศูนย์ เช่น เชื้อเพลิงไฮโดรเจน แอมโมเนีย และเชื้อเพลิงชีวมวล เป็นที่ยอมรับว่าควรพิจารณาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระหว่างกระบวนการผลิตและการจำหน่ายของเชื้อเพลิงเหล่านี้ เป็นที่ทราบกันดีว่าก๊าซเรือนกระจกนอกเหนือจาก CO₂ เช่น มีเทน (CH₄) และ ไนตรัสออกไซด์ (N₂O) อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อภาวะโลกร้อน ในหัวข้อการประชุมนี้ ตามร่างการแก้ไขที่เสนอโดย Correspondence Group ได้มีการนำ การใช้กระบวนการคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเชื้อเพลิงทางทะเลนับตั้งแต่การผลิตจนจบกระบวนการ (Well-to-Wake) มาใช้เป็นแนวทาง LCA ปี 2567
- 5. ระบบดักจับคาร์บอนบนเรือ:** คณะกรรมการตกลงที่จะพัฒนารอบการกำกับดูแลสำหรับการใช้เทคโนโลยีดักจับคาร์บอน (OCC) บนเรือ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยการแยกและดักจับ CO₂ จากก๊าซไอเสียบนเรือ Correspondence Group (CG) ก่อตั้งขึ้นบน OCC และเพื่อวัดและตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ไม่ใช่ CO₂ (เช่น ปัจจัยการปล่อยก๊าซมีเทนและไนตรัสออกไซด์ และค่า Cslip สำหรับตัวแปลงพลังงาน)

ข. **อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (BWM):** CG รับรองรายการที่ระบุรายการที่จำเป็นต้องแก้ไขภายในอนุสัญญา BWM ข้อกำหนด BWMS และแนวปฏิบัติและคำแนะนำที่เกี่ยวข้อง รายการนี้ประกอบด้วยการประชุมตัวอย่างและการวิเคราะห์น้ำถ่วงเรือเพื่อยืนยันความสามารถในการบำบัดและความเข้มข้นของสารออกฤทธิ์ในระหว่างการตรวจสอบชั้นกลางและการตรวจสอบเพื่อการต่ออายุ นอกเหนือจากการทดสอบการใช้งาน เพื่อให้มั่นใจถึงการติดตั้งที่เหมาะสมและการทำงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น กฎระเบียบ A-1 และ B-2 ที่แก้ไขแล้วของอนุสัญญา BWM ได้รับการนำมาปรับใช้เพื่อให้คำจำกัดความของสมุดบันทึกอิเล็กทรอนิกส์ ข้อกำหนดในการอนุมัติของสมุดบันทึกอิเล็กทรอนิกส์ และข้อกำหนดในการตรวจสอบ โดยนายเรือ ข้อกำหนดเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ความยากลำบากในการทำงานอย่างต่อเนื่องของระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ (BWMS) การทดสอบคุณภาพน้ำที่ท่าเรือ (CWQ) ได้รับการหารือเพื่อพัฒนาแนวทางสำหรับการดำเนินงานในสถานที่ดังกล่าว ในหัวข้อหารือนี้ได้นำคำแนะนำมาใช้เพื่อกำหนด CWQ ขั้นตอนบายพาสสำหรับการดำเนินการบัลลาสต์ที่ท่าเรือที่มี CWQ และการกำจัดปนเปื้อนของถังบัลลาสต์หลังจากการดำเนินการบัลลาสต์แบบบายพาส คำแนะนำ (BWM.2/Circ.82) รวมถึงขั้นตอนในกรณีที่มีการจัดเก็บชั่วคราวของน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด (TS)/น้ำสีเทา (GW) ในถัง BW จะถูกใช้เป็นตัวเลือกในท่าเรือและพื้นที่เฉพาะซึ่งจำกัดการปล่อยของเสียของ TS/GW และหากเรือไม่มีถังเฉพาะที่มีความจุเพียงพอสำหรับ TS/GW มาตรการที่เกี่ยวข้องขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติตามดังนี้:

1. การปล่อยน้ำถ่วงเรือ (BW) ควรเป็นไปตามอนุสัญญา BWM
2. การปล่อยน้ำที่ผ่านการบำบัด (TS) ควรเป็นไปตาม MARPOL ภาคผนวก VI และข้อกำหนดท้องถิ่นใด ๆ
3. ความแข็งแรงและความมั่นคงของตัวเรือไม่ควรลดลง
4. ในกรณีที่เรือเก็บ TS/GW ไว้ชั่วคราวในถัง BW เรือควรทำการตรวจสอบการเคลือบถัง BW เหล่านั้นเป็นระยะ ๆ และใช้มาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบ
5. ขั้นตอนการเปลี่ยนเฉพาะเรือ จากการจัดเก็บ BW ไปเป็นการจัดเก็บ TS/GW และกลับไปยังการจัดเก็บ BW รวมถึงปั๊มและท่อที่เกี่ยวข้องกับถัง BW แบบอเนกประสงค์ พร้อมรายละเอียดเฉพาะเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการชะล้าง ควรจะรวมอยู่ในแผนการจัดการน้ำถ่วงเรือ (BWMP)
6. ควรระบุถัง BW ที่จะใช้สำหรับการจัดเก็บชั่วคราวของ TS/GW ใน BWMP
7. สมุดบันทึก BW ควรมีการทำขึ้นภายใต้รหัสที่เหมาะสมที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการปฏิบัติงานเพิ่มเติมและหมายเหตุทั่วไป

ค. **การป้องกันมลพิษทางอากาศ:** การแก้ไขข้อกังวล MARPOL ภาคผนวก VI ได้แก่

(ก) **ไนโตรเจนออกไซด์ (NOx):** แม้ว่าระบบ Selective Catalytic Recirculation (SCR) หรือการหมุนเวียนก๊าซไอเสีย (EGR) จะเป็นทางเลือกสำหรับการปฏิบัติตามกฎระเบียบ NOx แต่ประสิทธิภาพของระบบดังกล่าวเมื่อเรือทำงานภายใต้กำลังขั้นต่ำในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (ECA) ซึ่งอุณหภูมิของก๊าซไอเสียลดลงหรือช่วยเสริม เมื่ออุปกรณ์ควบคุม (ACD) ถูกเปิดใช้งาน ระบบจะถูกขัดขวางไม่ให้ทำงานได้อย่างถูกต้อง มีการเสนอให้ตรวจสอบวิธีปรับปรุงประสิทธิภาพของกฎระเบียบ NOx และการประยุกต์ใช้สำหรับเรือที่ปฏิบัติการใน ECA โดยพิจารณาจากวันที่วางกระดูกงู มีการระบุข้อบกพร่องของกฎระเบียบ NOx ในปัจจุบัน และตกลงที่จะหารือต่อไปที่ MEPC 82

- (ข) ข้อกำหนดเกี่ยวกับจุดเก็บตัวอย่าง SOx: ข้อกำหนดเหล่านี้ใช้ไม่ได้กับเชื้อเพลิงที่มีจุดวาบไฟต่ำหรือเชื้อเพลิงก๊าซ การแก้ไขจะรวมอยู่ในใบรับรอง IAPP ในการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล สมัยที่ 107 (MSC 107) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนมิถุนายนของปี 2566 ขอให้ MEPC อนุมัติร่างแนวปฏิบัติร่วม MSC-MEPC สำหรับการเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงตามแนวทางที่มีอยู่เพื่อสร้างระบบการสุ่มตัวอย่างแบบครบวงจรภายใต้อนุสัญญา SOLAS และ MARPOL ร่างแนวทางร่วมฉบับแก้ไขได้รับการอนุมัติแล้ว แนวทางฉบับร่างที่ได้รับการปรับปรุงจะถูกจัดทำขึ้นในการประชุม MSC ครั้งถัดไป และจะเผยแพร่เป็นหนังสือเวียนของ MSC-MEPC เมื่อได้รับอนุมัติแล้ว
- (ค) ข้อกำหนด Bunker Delivery Note (BDN) ของเชื้อเพลิงที่มีจุดวาบไฟต่ำและเชื้อเพลิงก๊าซ: การแก้ไข MARPOL ภาคผนวก VI ถูกนำมาใช้สำหรับการจัดเก็บและข้อมูลขั้นต่ำของ BDN สำหรับเชื้อเพลิงที่มีจุดวาบไฟต่ำและเชื้อเพลิงก๊าซ การแก้ไขนี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 สิงหาคม 2568
- (ง) การกำหนดพื้นที่ควบคุมการปล่อย NOx และ SOx (ECA): ได้แก่
- การกำหนด ECA ในน่านน้ำอาร์กติกของแคนาดา: คณะกรรมการตกลงตามข้อบังคับ MARPOL ภาคผนวก VI 13 และ 14 และภาคผนวก VII (ECA) เพื่อกำหนดให้น่านน้ำอาร์กติกของแคนาดาเป็น ECA สำหรับการควบคุมไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และอนุภาคเรื้อรัง (PM) และให้นำมาใช้ในการประชุม MEPC 82 โดยจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มีนาคม 2569
- การกำหนด ECA ในทะเลนอร์เวย์: คณะกรรมการเห็นพ้องกับการแก้ไข MARPOL ภาคผนวก VI อนุสัญญา 13 และ 14 และภาคผนวก VII (ECA) สำหรับการกำหนดให้ทะเลนอร์เวย์เป็น ECA สำหรับไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) จะมีการหารือกันที่ MEPC 82 และหากนำมาใช้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มีนาคม 2569

ความแออัด

ในไตรมาสแรกของปี 2567 จำนวนเรือเฉลี่ยที่ทำเรือทั่วโลกมีจำนวนถึงเกือบ 1,018,889 ลำ มากกว่าปริมาณเรือในไตรมาสแรกของปี 2566 ถึง 29,721 ลำ ตัวเลขดังกล่าวแตะระดับสูงสุดเมื่อวันที่ 19 มีนาคม ด้วยจำนวน 11,689 ลำ แต่ตัวเลขดังกล่าวเคยเกือบแตะถึง 10,366 ลำเมื่อดัชนี BDI ขึ้นสูงสุดที่ 5,650 จุดในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 โดยตัวเลขดังกล่าวอยู่ที่ 12,130 ลำ ณ วันที่ 21 เมษายน 2567

ภูมิศาสตร์การเมือง สงคราม อัตราเงินเฟ้อ

ภูมิศาสตร์การเมืองส่งผลให้เกิดความกังวลและความปวดหัวสูงสุดสำหรับซีโอโอทั่วโลก ดังนั้นสิ่งที่เรามุ่งเน้นคือการดูว่าภูมิศาสตร์การเมืองมีผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเอกออย่างไร การหยุดชะงักในทะเลแดงโดยกลุ่มกบฏฮูตี สินค้าแห่งเอกอประมาณ 325 ล้านตันหรือร้อยละ 7 ของสินค้าแห่งเอกอทั้งหมด (เทียบเท่ากับร้อยละ 12 เมื่อวัดโดยอุปสงค์ในแ่งต้นไมล์) ขนส่งผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ โดยร้อยละ 40 ขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ และอีกร้อยละ 17 ขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอขนาดแอสดีไซส์ และที่เหลือขนส่งโดยเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ หากสงคราม

ของอิสราเอลกับกลุ่มฮามาสกินเวลาชยาวนานไม่ว่าจะนานเท่าใด ก็จะต้องเพิ่มความเสี่ยงสำหรับเรือที่เดินทางผ่านคลองสุเอซไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง และสิ่งนั้นจะเพิ่มอุปสงค์ในแง่ต้นไม้อย่างมีนัยสำคัญ

ดังที่เรากล่าวซ้ำแล้วซ้ำเล่า ไม่มีผู้ชนะในสงคราม มีเพียงผู้แพ้เท่านั้น ผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ที่ใช้อำนาจของปาว่า “อำนาจคือความชอบธรรม” ตัดสินความคิดเห็นของโลกแบบผิดพลาด และจะจบลงที่ด้านที่ผิดของประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ความสูญเสียครั้งใหญ่ที่สุดจะรู้สึกได้ลึกที่สุดจากพ่อแม่ คู่สมรส คู่ครอง พี่ชาย พี่สาว และพี่น้องของผู้ที่ถูกนำไปสังหารโดยผู้นำที่ไม่เอาใจใส่ของพวกเขา ซึ่งลูก ๆ ไม่เคยเสี่ยงต่อการเสียชีวิต

ความเชื่อมโยงระหว่างการเลือกตั้ง และวิธีที่อาจส่งผลเสียหายหรือช่วยเหลือเศรษฐกิจโลก ขึ้นอยู่กับว่าใครเป็นผู้ชนะ มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อภาระหนี้สินค่าทางทะเล ดังนั้นจึงจำเป็นต้องติดตามการเลือกตั้งทั่วโลกซึ่งจะเกิดขึ้นหลายครั้งในปี 2567 การเลือกตั้งที่สำคัญที่สุดคือการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา สงครามเป็นสิ่งที่เลวร้ายที่สุดที่ประเทศใด ๆ จะต้องเข้าไปเกี่ยวข้อง ประเทศที่อยู่ในภาวะสงครามหรือสนับสนุนประเทศพันธมิตรของตนให้ต่อสู้ในสงคราม ทุ่มทุนเปล่าทั้งหมดเพื่อการผลิตอาวุธและ/หรือการจัดซื้ออาวุธเพื่อจัดปัญหาอื่น ๆ ทั้งหมดโดยสิ้นเชิง เป็นผลให้เศรษฐกิจของพวกเขาถูกละเลยส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของสินค้าลดลงและอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าลดลง อัตราเงินเฟ้อเป็นศัตรูอีกประการหนึ่งของการเติบโต เนื่องจากนาขนาการกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อต่อสู้กับอัตราเงินเฟ้อและควบคุมอัตราเงินเฟ้อ บริษัทต่าง ๆ ต้องเผชิญกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และไม่น่าจะเข้าร่วมโครงการสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน และ/หรือการเพิ่มกำลังแรงงานของตน หากปราศจากค่าใช้จ่ายด้านทุนและกำลังแรงงานที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจจะไม่ขยายตัวและจะเกิดการหดตัวในอุปสงค์ของสินค้าที่จำเป็น และอุปสงค์ในการขนส่งก็จะแห้งเหือดจากอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอันไม่พึงประสงค์ กลุ่มผู้นำแบบประชานิยมจำนวนมากกำลังส่งเสริมนโยบายลดระดับโลกาภิวัตน์ โดยการย้ายฐานการผลิตกลับสู่ประเทศที่มีภูมิศาสตร์ใกล้เคียงกับประเทศต้นทางเดิม การย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศพันธมิตรที่ไม่มีความขัดแย้งระหว่างกัน และนโยบายบิดเบือนตลาดอื่น ๆ หากผู้นำกลุ่มดังกล่าวชนะการเลือกตั้ง พวกเขาอาจส่งผลเสียอย่างมีนัยสำคัญต่ออุปสงค์ด้านการขนส่ง

Nouriel Roubini เขียนใน *Project Syndicate* ว่าวาระที่สองภายใต้ทรัมป์จะเป็นอย่างไร “ความเสี่ยงทางภูมิศาสตร์การเมืองที่ใหญ่ที่สุดต่อการเติบโตและตลาดคือการเลือกตั้งสหรัฐฯ การปฏิบัติของรัฐบาลที่สองของทรัมป์จะมีผลต่อตลาดในมิติใหญ่ผ่านนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลดังกล่าว ไม่ต้องสงสัยเลยว่านโยบายกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ จะมีความรุนแรงมากขึ้น ทรัมป์ได้กล่าวไปแล้วว่าเขาจะเรียกเก็บภาษีร้อยละ 10 สำหรับการนำเข้าทั้งหมดที่มาถึงสหรัฐอเมริกา (อัตราภาษีเฉลี่ยในปัจจุบันอยู่ที่ประมาณร้อยละ 2) และสันนิษฐานว่าอาจสูงกว่าภาษีนำเข้าจากจีนด้วยซ้ำ สิ่งนี้จะจุดชนวนให้เกิดสงครามการค้าครั้งใหม่ ไม่เพียงแต่กับคู่แข่งเชิงกลยุทธ์เช่นจีน แต่ยังรวมถึงพันธมิตรของอเมริกาในยุโรปและเอเชีย เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ สงครามการค้าโลกจะลดการเติบโตและเพิ่มอัตราเงินเฟ้อ ส่งผลให้เป็นความเสี่ยงทางภูมิศาสตร์การเมืองที่ใหญ่ที่สุดที่ตลาดควรพิจารณาในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ในสถานการณ์นี้ การลดการพึ่งพาซึ่งกันและกันในเชิงนโยบาย การลดการพึ่งพาทางเศรษฐกิจและการเมือง การแยกส่วนในภาคเศรษฐกิจ การเมือง และเทคโนโลยี ลัทธิกีดกันทางการค้า ความไม่สมดุลของห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก และการลดค่าเงินสกุลเหรียญสหรัฐ จะกลายเป็นความเสี่ยงที่มากขึ้นต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและตลาดการเงิน

'*American Sinophobia*' เขียนโดย Stephen S. Roach สนับสนุนบทความข้างต้น และกล่าวว่า ความรู้สึกต่อต้านจีน (Sinophobia) กัดกินตัวเอง ความกลัวเริ่มแผ่รัศมีของข้อเท็จจริง และอันตรายจากความขัดแย้งโดยไม่ได้ตั้งใจกับจีนที่ความรุนแรงมากขึ้น การปฏิบัติตามความวิตกกังวลเหล่านี้ส่งผลให้อเมริกาเสี่ยงต่อการกระตุ้นให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการขัดขวาง ความกลัวต่อการรุกรานของจีนในได้หวั่นเป็นประเด็นสำคัญ ในการปราศรัยครั้งแรกในปี 2476 ประธานาธิบดีแฟรงกลิน รูสเวลต์ แห่งสหรัฐอเมริกา เน้นย้ำถึงความเสี่ยงสูงสุดของพหุวิสัยภาพที่เป็นอันตรายนี้ด้วยประโยคที่น่าจดจำว่า “สิ่งเดียวที่เราต้องกลัวก็คือความกลัวนั่นเอง” ท่ามกลางกระแสความบ้าคลั่งแบบ Sinophobic ในปัจจุบัน ข้อความนั้นก็คุ้มค่าแก่การจดจำ

ในช่วงเดือนมีนาคม บลูมเบิร์กมีตัวอย่างเกี่ยวกับสงครามในฉนวนกาซาดังต่อไปนี้ (1) สหประชาชาติกล่าวว่าประชากรส่วนใหญ่ในฉนวนกาซา 2.2 ล้านคนต้องกลายเป็นคนไร้ที่อยู่จากความขัดแย้งที่ยืดเยื้อมานาน 5 เดือน ขณะที่องค์การอนามัยโลกกำลังเตือนถึงภาวะทุพโภชนาการและความอดอยาก (2) อิสราเอลจะบุกโจมตีเมืองราฟาห์ทางตอนใต้ของฉนวนกาซาที่มีผู้คนหนาแน่น “แม้ว่าทั้งโลกจะหันมาโจมตีอิสราเอล รวมถึงสหรัฐอเมริกาด้วย” รอน เดอร์เมอร์ รัฐมนตรีกระทรวงกิจการยุทธศาสตร์ของประเทศและคนสนิทของนายกรัฐมนตรีเบนจามิน เนทันยาฮู กล่าว อย่างไรก็ตาม เดอร์เมอร์และเจ้าหน้าที่อิสราเอลคนอื่น ๆ จะเดินทางไปสหรัฐอเมริกาเพื่อรับฟังข้อกังวลของฝ่ายบริหารของไบเดน ซึ่งรวมถึงสิ่งที่สหประชาชาติเตือนไว้ว่ากำลังจะเกิดภาวะอดอยากในฉนวนกาซาตอนเหนือ (3) การประท้วงต่อต้านการรณรงค์ทางทหารของอิสราเอลในฉนวนกาซา และเรียกร้องให้มหาวิทยาลัยในสหรัฐฯ ถอนตัวจากการลงทุนในบริษัทที่มีส่วนสนับสนุนการผลิตอาวุธที่ใช้ต่อต้านชาวปาเลสไตน์ ยังคงแพร่สะพัดในสัปดาห์นี้ โดยเป็นการทดสอบขอบเขตของความอดทนของมหาวิทยาลัยและการคุ้มครองทางกฎหมายสำหรับเสรีภาพในการพูด (4) ศาลอาญาระหว่างประเทศกล่าวว่ากำลังพิจารณาออกหมายจับเจ้าหน้าที่อาวุโสของอิสราเอลและผู้นำของกลุ่มฮามาส อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของพวกเขาระหว่างสงครามในฉนวนกาซา ก่อนหน้านี้นักหนังสือพิมพ์นิวยอร์กไทมส์รายงานว่า นายกรัฐมนตรีอิสราเอล เบนจามิน เนทันยาฮู อาจเป็นหนึ่งในบุคคลที่ตกเป็นเป้าหมายในการดำเนินคดีทางกฎหมาย

สำนักข่าวรอยเตอร์กล่าวถึงสงครามเดียวกันนี้ว่า (1) สัปดาห์นี้ คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้มีมติเรียกร้องให้มีการหยุดยิงทันทีระหว่างอิสราเอลและกลุ่มติดอาวุธปาเลสไตน์กลุ่มฮามาส เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2024 โศกนาฏกรรมสหประชาชาติเรียกร้องอิสราเอลให้ขจัดอุปสรรคทั้งหมดเพื่อช่วยเหลือฉนวนกาซา และอนุญาตให้ขบวนรถของ UNRWA เข้าสู่ทางตอนเหนือของวงล้อมชายฝั่ง ความอดอยากกำลังใกล้เข้ามาและมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในเดือนพฤษภาคมทางตอนเหนือของฉนวนกาซา และอาจแพร่กระจายไปทั่ววงล้อมภายในเดือนกรกฎาคม หัวหน้านโยบายต่างประเทศของสหภาพยุโรปกล่าวหาว่าอิสราเอลใช้ความอดอยากเป็น “อาวุธสงคราม” และเจ้าหน้าที่หน่วยงานบรรเทาทุกข์กล่าวว่าภาวะเบียดเบียนอันเข้มงวดของอิสราเอลกำลังชะลอการเข้าถึงพื้นที่ที่ประสบภัยของรถบรรทุกที่บรรทุกเสบียงอาหาร (2) กองกำลังอิสราเอลถอนตัวออกจากโรงพยาบาลอัล ซิฟา ในเมืองกาซาภายหลังปฏิบัติการนาน 2 สัปดาห์ กองทัพอิสราเอลกล่าว โดยทิ้งพื้นที่ที่กว้างที่เต็มไปด้วยอาคารที่ถูกทำลายและศพชาวปาเลสไตน์กระจัดกระจายอยู่ในพื้นดินของอาคารแห่งนี้ (3) พลเมืองจากออสเตรเลีย อังกฤษ และ โปแลนด์เป็นหนึ่งในเจ็ดคนที่ทำงานให้กับเชฟชื่อดัง Jose Andres' World Central Kitchen ซึ่งเสียชีวิตจากการโจมตีทางอากาศของอิสราเอลในฉนวนกาซาตอนกลางองค์กรพัฒนาเอกชน ระบุ (4) อินเดียเริ่มลงคะแนนเสียงในระยะที่ 2 ของการเลือกตั้งครั้งใหญ่ที่สุดในโลก ในขณะที่นายกรัฐมนตรีนเรนทรา โมดี และคู่แข่งยกระดับการรณรงค์หาเสียงโดยมุ่งเน้นไปที่ประเด็นร้อน เช่น การเลือกปฏิบัติทางศาสนา การจัดการกับ

การเลือกปฏิบัติ และภาษี ราหุล คานธี ตัวแทนพรรคคองเกรสฝ่ายค้าน เป็นหนึ่งในผู้สมัคร 1,200 คนซึ่งเข้าร่วมในการแข่งขันการเลือกตั้ง ติดตามรายงานสดของเราได้ที่นี่ (5) เจเน็ต เบลเลน รัฐมนตรีคลังบอกกับรอยเตอร์ว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ น่าจะแข็งแกร่งกว่าที่คาดการณ์ โดยข้อมูลเศรษฐกิจในไตรมาสแรกที่อ่อนแอกว่าที่คาดการณ์ และกล่าวว่าฝ่ายบริหารของไบเดน ยังคงยินดีที่จะพิจารณากลยุทธ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อกับคำถามจากกำลังการผลิตส่วนเกินทางอุตสาหกรรมของจีน (6) ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศอัตราดอกเบี้ยไว้ที่ระดับศูนย์และเน้นย้ำถึงความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นว่าอัตราเงินเฟ้อกำลังจะแตะระดับร้อยละ 2 ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ซึ่งส่งสัญญาณถึงความพร้อมที่จะขึ้นต้นทุนการกู้ยืมในปลายปีนี้ (7) คณะผู้แทนอียิปต์เข้าพบฝ่ายอิสราเอลเพื่อหาทางเริ่มการเจรจาอีกครั้งเพื่อยุติสงครามฉนวนกาซาและปล่อยตัวประกันชาวอิสราเอล สหประชาชาติปิดคดีหนึ่งคดี และระงับอีกสามคดีในการสอบสวนรายงานที่เจ้าหน้าที่ UNRWA (สำนักงานบรรเทาทุกข์และกิจการแห่งสหประชาชาติสำหรับผู้ลี้ภัยชาวปาเลสไตน์) มีส่วนเกี่ยวข้องในการโจมตีของกลุ่มฮามาสเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม และนายกรัฐมนตรีเบนจามิน เนทันยาฮู กล่าวว่าไม่ว่าศาลโลกจะตัดสินอย่างไร คำตัดสินดังกล่าวจะไม่มีผลหยุดยั้งการโจมตีในฉนวนกาซา (6) รัฐมนตรีต่างประเทศของฝรั่งเศส สเตฟาน เซเจอร์น กล่าวว่าการเจรจาหยุดยิงในฉนวนกาซากำลังคืบหน้าในขณะที่เขาร่วมกับรัฐมนตรีต่างประเทศของสหรัฐฯ แอนโทนี บลิงเคน ในซาอุดีอาระเบีย ในการผลักดันทางการทูตเพื่อบรรเทาสงครามระหว่างอิสราเอลและฮามาส

ขณะที่อัลจาซีรารายงานว่า สมเด็จพระสันตะปาปาฟรานซิสทรงเรียกร้องให้มีการหยุดยิงทันทีในฉนวนกาซาและปล่อยเชลยชาวอิสราเอลทั้งหมดในการปราศรัยที่เน้นสันติภาพ ในวันอาทิตย์อีสเตอร์ ซึ่งเป็นวันที่สำคัญที่สุดในปฏิทินของชาวคริสต์

Bloomberg ได้ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับภาวะเงินเฟ้อ (1) “ยักษ์ใหญ่ด้านเภสัชกรรม Novo Nordisk A/S เรียกเก็บเงินเกือบ 1,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเดือนในสหรัฐอเมริกาสำหรับยาลดน้ำหนักชื่อดังอย่าง Ozempic (ซึ่งในพื้นที่อื่นเรียกเก็บเงินน้อยกว่ามาก) อุตสาหกรรมยามักจะปกป้องราคาที่สูงเสียดฟ้าโดยบอกว่าพวกเขาทำให้การวิจัยและพัฒนาเป็นไปได้ซึ่งนำไปสู่ความก้าวหน้าครั้งใหม่ ขณะนี้ การศึกษาใหม่ได้รื้อฟื้นคำถามเกี่ยวกับต้นทุนของการรักษาโรคเบาหวานและโรคอ้วนที่มียอดขายสูงสุด ว่ากันว่า Novo สามารถจัดหา Ozempic เป็นเวลาหนึ่งเดือนได้ในราคาเพียง 89 เซ็นต์ (2) การวัดต้นทุนแรงงานของสหรัฐฯ ในวงกว้างที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ จับตาดูอย่างใกล้ชิดได้เร่งตัวขึ้นในไตรมาสแรก เป็นอีกหนึ่งตัวชี้วัดที่เพิ่มขึ้นซึ่งแสดงให้เห็นว่าอัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มที่จะยังคงอยู่ในระดับที่สูงขึ้น และคาดว่าจะไม่ลดลงเร็ว ๆ นี้ ดัชนีต้นทุนการจ้างงานซึ่งวัดค่าจ้างและสวัสดิการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 ซึ่งมากที่สุดในรอบปี หลังจากเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ณ สิ้นปี 2566

เส้นอัตราผลตอบแทนแบบกลับหัว

ตั้งแต่ปี 2512 เส้นอัตราผลตอบแทนแบบกลับหัวสามารถทำนายภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่ตามมาแต่ละครั้งได้อย่างน่าเชื่อถือ แต่แคมป์เบล ฮาร์วีย์ ผู้ค้นพบ “กฎ” ทางเศรษฐกิจนี้กล่าวว่า การกลับตัวของเส้นอัตราผลตอบแทนในปัจจุบันอาจทำให้เกิดผลบวกด้วยเหตุผลสามประการ ประการแรก สถานการณ์การจ้างงานแตกต่างออกไปมาก โดยอัตราว่างงานต่ำสุดในรอบ 40 ปีเพียงร้อยละ 3.5 ประการที่สอง ตลาดที่อยู่อาศัยหลังจากเพิ่มขึ้นเหมือนจรวดก็เริ่มลดลงแล้ว นี่ควรเป็นสัญญาณเตือนถึงข่าวร้ายที่กำลังจะเกิดขึ้น แต่เนื่องจากเจ้าของบ้านมีภาระหนี้ที่ต่ำกว่ามากในปัจจุบัน จึงไม่เป็นเช่นนั้น และสุดท้าย การกลับตัวของเส้นอัตราผลตอบแทนนี้เป็นข่าวมาเป็นเวลานานเกือบหนึ่งปีแล้ว ที่บริษัทต่าง ๆ ดำเนินการโดยการลดรายจ่ายฝ่ายทุน ลดภาระหนี้ และรักษาทรัพยากรกำลังคนให้น้อยและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพแม้ว่าจะมีจำกัดก็ตาม คำเตือนประการหนึ่งในการหลีกเลี่ยงภาวะเศรษฐกิจถดถอยคือ ธนาคารกลางสหรัฐฯ หากพวกเขาไม่หยุดขึ้นอัตราดอกเบี้ย คุณจะเข้าสู่ภาวะถดถอย หากพวกเขาหยุดการขึ้นอัตราดอกเบี้ยชั่วคราว บริษัท 프리เชียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)

แล้วกลับทิศทาง เส้นอัตราผลตอบแทนจะเปลี่ยนสัญญาณจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่กำลังจะเกิดขึ้นเป็น “ธุรกิจตามปกติ” [พอดแคสต์](#)นี้ให้รายละเอียดจากคำพูดของ Campbell Harvey

ความไม่เท่าเทียม

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติคือการช่วยให้ผู้คนหลุดพ้นจากความยากจน สิ่งนี้เกิดขึ้นในประเทศจีนในระดับใหญ่มากและการบริโภคเนื้อสัตว์ที่นั่นก็พุ่งสูงขึ้น เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของบรรทุกส่วนผสมอาหารสัตว์ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับแนวทางการกินเนื้อสัตว์ที่ประสบความสำเร็จในประเทศจีน คนจีนกินผัก เมื่อเข้าสู่ชนชั้นกลาง อาหารของพวกเขาจะอุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ และเมื่อพวกเขากลายเป็นคนรวยมาก ซึ่งก็คือ ส่วนหนึ่งของชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก พวกเขา ก็กลับไปรับประทานอาหารมังสวิรัติที่เน้นพืชเป็นหลัก โชคดีสำหรับสินค้าแห่งแรกของที่มีผู้คนชนชั้นกลางอีกหลายพันล้านคน หรือผู้ที่กำลังจะไปถึงสถานะนั้นในไม่ช้า และเริ่มบริโภคอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์มากขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์ของส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มมากขึ้น เมื่อเทียบกับปริมาณมากนี้ ตัวเลขที่น้อยกว่ามากเลื่อนไปสู่กลุ่มชนชั้นสูงร้อยละ 1 เนื้อขาวต้องการธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการแปลงน้ำหนักตัว 1 กิโลกรัม และเนื้อแดงต้องการเมล็ดพืชมากกว่า 6 กิโลกรัมจึงจะมีน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกันกับความต้องการสินค้าแห่งแรกของจึงค่อนข้างชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมกันน้อยลง อุปสงค์ของอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์ส่งผลให้อุปสงค์สำหรับส่วนผสมอาหารสัตว์มากขึ้นตามไปด้วย และด้วยเหตุนี้ ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจึงเพิ่มมากขึ้น Bloomberg มีตัวอย่างที่น่าสนใจในตอนนี้ “ความขึ้นชอบในการกินเนื้อเป็นอาหารของจีนทำให้เป็นเรื่องน่าอัศจรรย์อย่างยิ่งที่จะรายงานเรื่องราวที่ฉันตีพิมพ์ในสัปดาห์นี้เกี่ยวกับผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศของการเปลี่ยนแปลงมีอาหารที่เราบริโภค ซึ่ง เป็นแบบฝึกหัดการเรียนรู้ที่ตอกย้ำว่าเนื้อแดงนั้น ไม่ได้ดีต่อโลกเพียงใด”

Bloomberg รายงานว่า (1) Goldman Sachs เพิ่มค่าตอบแทนของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร David Solomon ร้อยละ 24 เป็น 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐในหนึ่งปี [เมื่อรายได้ของบริษัทยักษ์ใหญ่ใน Wall Street ตกต่ำ](#) (2) Bank of America [เปิดเผยการขึ้นค่าจ้างมากกว่าร้อยละ 10 สำหรับผู้บริหารระดับสูงสองคน](#) ค่าตอบแทนรวมของประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน Alastair Borthwick เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เป็น 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีที่แล้ว ในขณะที่ Jim DeMare หัวหน้าแผนกตลาดโลกของธนาคาร พบว่าเงินเดือนของเขาเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 เป็น 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (3) ความไม่เท่าเทียมกันทางรายได้ที่เพิ่มขึ้นของอินเดียเป็นหนึ่งในความไม่เท่าเทียมกันที่สูงที่สุดในโลก Andy Mukherjee เขียนใน Bloomberg Opinion เหตุใดผู้มีสิทธิเลือกตั้ง 1 พันล้านคนจึงอยากทำให้คนรวยร่ำรวยยิ่งขึ้นเมื่อพวกเขาเริ่มลงคะแนนเสียงในเดือนหน้า Mukherjee กล่าวว่าการศึกษาใหม่อธิบายว่า “มหाराช” ในปัจจุบันมีความไม่เท่าเทียมกันมากกว่าราชวงศ์อังกฤษอย่างไร ขณะที่ Narendra Modi กำลังมองหาการดำรงตำแหน่งในวาระที่สาม Mukherjee เขียนว่านักวิจัยได้ [ยืนยันบางสิ่งที่นักเศรษฐศาสตร์เห็น ได้ชัดเจนมาระยะหนึ่งแล้ว](#) การครองราชย์ของ Modi ได้ก่อให้เกิดชนกลุ่มน้อยที่ร่ำรวยมหาศาล (4) นักวิทยาศาสตร์ด้านภูมิอากาศส่งเสียงเตือนเรื่องเนื้อสัตว์ การศึกษาที่นำโดยมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ดระบุว่า การลดการผลิตและการบริโภคเนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์นม และผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์อื่น ๆ [สามารถมีส่วนสำคัญในการต่อสู้เพื่อจำกัดภาวะโลกร้อน](#)

รอยเตอร์รายงานว่า อัตราความยากจนของอาร์เจนตินาพุ่งสูงถึงร้อยละ 57 เมื่อต้นปี [การศึกษาล่าสุดชิ้นหนึ่งแสดงให้เห็นว่า](#) ผู้คนหลายล้านคนต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อที่สูงมาก และพวกเขายังได้รับผลกระทบจากมูลค่าเงินเปโซของประเทศที่ลดลงอย่างมากในเดือนธันวาคม ซึ่งทำให้เงินของพวกเขาที่มีค่าน้อยลง สิ่งนี้เป็นเรื่องยากโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้คนในละแวกใกล้เคียงที่ยากจน

ประธานาธิบดีฮิวอี้ร์ มิเล ประธานาธิบดีรายใหม่ซึ่งมีแนวคิดแบบเสรีนิยม กำลังพยายามอย่างหนักที่จะลดการใช้ภาษีและแก้ไข ปัญหาเศรษฐกิจเหล่านี้ แต่ก็สร้างความเจ็บปวดอย่างมากให้กับผู้ที่กำลังดิ้นรนอยู่แล้ว

Yahoo Finance รายงานว่า การศึกษาพบว่าบริษัทยักษ์ใหญ่ในสหรัฐฯ 35 แห่งจ่ายเงินให้ผู้บริหารระดับสูง 5 อันดับแรกมากกว่าที่ พวกเขาจ่ายเป็นภาษีเงินได้ของรัฐบาลกลางระหว่างปี 2561 ถึงปี 2565 สำนักข่าว [Guardian](#) รายงาน บริษัท Tesla มีรายได้ 4.4 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วงปี 2561 ถึงปี 2565 และมอบเงินให้ผู้บริหาร 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม Tesla ไม่เพียงแต่ ไม่จ่ายภาษีของรัฐบาลกลางเท่านั้น แต่ยังได้รับเงินคืน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากรัฐบาลอีกด้วย

WSJ รายงานว่า Hock Tan ซีอีโอของ Broadcom จะได้รับค่าตอบแทน 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้เขาเป็นหนึ่งในซีอีโอที่ได้รับ ค่าตอบแทนสูงที่สุดในโลก ค่าตอบแทนส่วนหนึ่งของ Tan รวมถึงการมอบหุ้นจำนวน 161 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตอนนี้หุ้นอ้างอิง เหล่านี้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากราคาหุ้นของ Broadcom พุ่งสูงขึ้น

CNBC รายงาน ความมั่งคั่งของกลุ่มคนร้อยละ 1 แตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 44.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2566 จาก การที่หุ้นพุ่งขึ้นในช่วงปลายปี 2566 ช่วยยกระดับพอร์ตการลงทุนของพวกเขาตามข้อมูลจากธนาคารกลาง มูลค่าทรัพย์สินสุทธิรวม ของกลุ่มผู้อยู่ในระดับสูงสุดร้อยละ 1 ซึ่งกำหนดโดยธนาคารกลางสหรัฐฯ มีความมั่งคั่งมากกว่า 11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสที่ 1 กำไรทั้งหมดมาจากการถือหุ้นของพวกเขา มูลค่าหุ้นและกองทุนรวมที่ถือโดยผู้มั่งคั่งร้อยละ 1 เพิ่มขึ้นเป็น 19.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐจาก 17.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสก่อนหน้า

The Economist รายงานว่า สำหรับพวกเราหลายคน การระบาดใหญ่ได้กลายเป็นอดีตไปแล้ว แต่เมื่อพิจารณามาตรฐานการครองชีพ ทั่วโลก ผลกระทบของโรคระบาดซึ่งประกอบขึ้นด้วยความขัดแย้งและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายลง กลับกลายเป็น เรื่องเลวร้าย คณิตการณ์พัฒนามนุษย์ของสหประชาชาติลดลงเป็นครั้งแรกในปี 2563 ประเทศที่ยากจนที่สุดได้รับผลกระทบหนักที่สุด ความแตกต่างระหว่างผู้ที่มีมาตรฐานการครองชีพสูงสุดและผู้ที่มีมาตรฐานการครองชีพต่ำที่สุดได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มที่ ชัดเขี่ยมานานหลายทศวรรษ ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ร่ำรวยของเอเชีย ยุโรป และอเมริกาเหนือ ได้รับข้อได้เปรียบหลายประการ พวกเขา มีแนวโน้มที่จะมีอายุยืนยาวขึ้นและเข้าถึงการศึกษาได้มากขึ้น นอกจากนี้ พวกเขาอาศัยอยู่ในเมืองที่มีคุณภาพชีวิตที่สูงกว่า โดด เด่นด้วยความสะดวกสบาย และความรื่นรมย์โดยรวม (แม้ว่าบางเมืองเหล่านี้อาจมีค่าครองชีพสูงกว่าก็ตาม) คงจะต้องอาศัยความ พยายามอย่างมากและใช้เวลานานเพื่อให้โลกที่ร่ำรวยและยากจนกลับเข้าสู่เส้นทางแห่งการบรรจบกัน

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ในปี 2566 บริษัทในเครือทั้งห้า ได้แก่ Exxon, Chevron, Shell, Total และ BP สร้างผลตอบแทนสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้นมูลค่า 113,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการจ่ายเงินปันผลและการซื้อหุ้นคืน

รายงานจาก Argus นี้บ่งชี้ว่าเนื่องจากความพร้อมของพลังงานนิวเคลียร์ที่ลดลงและความต้องการไฟฟ้าที่แข็งแกร่ง จึงมีแนวโน้มว่า การบริโภคเชื้อเพลิงจากการผลิตพลังงานความร้อนจะสูงขึ้นในช่วงฤดูร้อนที่จะมาถึงในญี่ปุ่น สำนักงานอูดุนิยมหาวิทยาลัยปุณ ลาดการณ์ว่าอาจมีความเป็นไปได้ว่าอุณหภูมิจะสูงกว่าค่าเฉลี่ย 30 ปีทั่วญี่ปุ่นถึงร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 70 ในช่วงเดือนมิถุนายนถึง เดือนสิงหาคมของปี 2567

รอยเตอร์รายงานว่า (1) จีนอนุมัติกำลังการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินจำนวน 114 กิกะวัตต์ (GW) ในปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า การวิจัยพบว่าผู้ก่อมลพิษคาร์บอนอันดับต้น ๆ ของโลกในขณะนี้มีความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุเป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศ หลังจากอนุมัติโรงผลิตไฟฟ้าแห่งใหม่หลายสิบแห่ง (2) นักวิทยาศาสตร์ 3 รายให้ข้อมูลแก่รอยเตอร์ว่าเดือนกุมภาพันธ์กำลังมีอุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกสูงที่สุดเท่าที่เคยบันทึกไว้ในเดือนนั้น สาเหตุเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อนในมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันออกที่รู้จักกันในชื่อเอลนีโญ ข้อมูลยังไม่ได้รับการสรุป แต่สภาพคล้ายฤดูใบไม้ผลิทำให้ดอกไม้บานเร็วขึ้นจากญี่ปุ่นไปยังเม็กซิโก ทั้งลานสกีไว้ด้วยหิมะในยุโรป และทำให้อุณหภูมิสูงถึง 38 องศาเซลเซียสในเท็กซัส (3) อินเดียอาจให้คำมั่นที่จะเริ่มลดการบริโภคถ่านหินในที่สุดเพื่อก้าวข้ามไปสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2613 แต่ในทศวรรษที่กำลังจะมาถึงนี้อุตสาหกรรมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (4) กุมภาพันธ์เป็นเดือนที่ 9 ติดต่อกันที่มีอุณหภูมิอบอุ่นที่สุดเป็นประวัติการณ์ ในขณะที่การอ่านค่าพื้นผิวน้ำทะเลบ่งชี้ว่าอุณหภูมิของมหาสมุทรพุ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ (5) เมื่อเดือนที่แล้วบริการติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของสหภาพยุโรปกล่าวว่าโลกบันทึกช่วง 12 เดือนแรกด้วยอุณหภูมิเฉลี่ยมากกว่า 1.5 องศาเซลเซียส เหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม อุณหภูมิมหาสมุทรระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนกุมภาพันธ์ โดยอุณหภูมิผิวน้ำทะเลเฉลี่ยทั่วโลกอยู่ที่ 21.06 องศาเซลเซียส นักวิทยาศาสตร์ทางทะเลเตือนในสัปดาห์นี้ว่าเหตุการณ์ปะการังฟอกขาวครั้งใหญ่ครั้งที่ 4 ทั่วโลกมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในซีกโลกใต้ ซึ่งได้รับแรงหนุนจากน้ำอุ่น และอาจเลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ของโลก (6) ประเทศต่าง ๆ ทั่วยุโรปเตรียมพร้อมสำหรับความเสี่ยง “ภัยพิบัติ” ตั้งแต่ น้ำท่วม ไปจนถึงคลื่นความร้อนที่ร้ายแรง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายลงส่งผลกระทบต่อทุกส่วนของเศรษฐกิจและสังคมในศตวรรษนี้ สำนักงานสิ่งแวดล้อมของสหภาพยุโรประบุ (7) เอกสารที่ตรวจสอบโดยรอยเตอร์เผยว่า สหภาพยุโรป แคนาดา ญี่ปุ่น และรัฐในหมู่เกาะแปซิฟิกที่ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศ เป็นหนึ่งใน 47 ประเทศที่ร่วมตัวกันสนับสนุนการเรียกเก็บเงินจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งระหว่างประเทศ (8) โลกเพิ่งประสบกับเดือนมีนาคมที่อบอุ่นที่สุด โดยหุศสถิติสูงสุดในรอบ 10 เดือน โดยทุกเดือนจะสร้างสถิติอุณหภูมิใหม่ หน่วยติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของสหภาพยุโรประบุ นอกจากนี้ ช่วง 12 เดือนที่สิ้นสุดด้วยเดือนมีนาคมยังได้รับการจัดอันดับให้เป็นช่วง 12 เดือนที่ร้อนที่สุดในโลกที่เคยบันทึกไว้อีกด้วย (9) สัปดาห์นี้เริ่มต้นด้วยคำถามที่เป็นประเด็นและจำเป็นในช่วงเวลานี้ “การไม่ดำเนินการใด ๆ ของรัฐบาลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนหรือไม่?” คำตัดสินของศาลเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มหญิงชาวสวิสที่ได้โต้แย้งว่า การที่รัฐบาลไม่มีความพยายามเพียงพอในการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ทำให้พวกเธอตกอยู่ในอันตรายจากการตายในช่วงความร้อนที่เกิดขึ้น (10) องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organisation) ระบุว่า บันทึกสภาพภูมิอากาศโลกที่สำคัญ ๆ ทุกรายการถูกทำลายสถิติในปีที่แล้ว และปี 2567 อาจเลวร้ายยิ่งกว่านั้น โดยหัวหน้าองค์การอุตุนิยมวิทยาแสดงความกังวลเป็นพิเศษเกี่ยวกับความร้อนในมหาสมุทรและน้ำแข็งในทะเลที่หดตัว (11) สภาพอากาศสุดขั้วที่เลวร้ายลงได้เพิ่มความทุกข์ยากให้กับเกษตรกรในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การผลิตน้ำมันมะกอกของสหภาพยุโรปลดลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในช่วง 12 เดือนซึ่งสิ้นสุดในเดือนมิถุนายน 2566 เนื่องจากภัยแล้งกระทบผู้ผลิตรายใหญ่ของยุโรป พีชหลักของสเปน เช่น ข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ และข้าว มีระดับการผลิตต่ำที่สุดในรอบกว่าทศวรรษ สหภาพยุโรปคาดว่า การผลิตพืชโดยรวมจะต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีในฤดูกาลปี 2567 อยู่ร้อยละ 4.3 ส่วนใหญ่เป็นเพราะสภาพอากาศเลวร้าย (12) โลกน่าจะมีอุณหภูมิร้อนที่สุดในเดือนกุมภาพันธ์เป็นประวัติการณ์ เนื่องจากสภาพอากาศที่คล้ายฤดูใบไม้ผลิส่งผลให้ดอกไม้บานตั้งแต่ช่วงเช้าจากญี่ปุ่นไปยังเม็กซิโก ทั้งลานสกีให้เต็มไปด้วยหิมะในยุโรป และทำให้อุณหภูมิสูงถึง 100 องศาฟาเรนไฮต์ในเท็กซัส (13) สหภาพชาดเคนยา กล่าวว่า เมื่อวันพฤหัสบดี ทหารเคนยาถูกส่งไปเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากฝนตกหนักซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตหลายสิบคนทั่วแอฟริกาตะวันออกในช่วงเดือนที่ผ่านมา โดยมีผู้เสียชีวิตแล้วอย่างน้อย 45 รายจากน้ำท่วมในเคนยาตั้งแต่เดือนมีนาคม รวมถึงอีก 10 รายตั้งแต่วันจันทร์ พื้นที่ส่วน

ใหญ่ของเมืองหลวงในโรบีและเมืองสำคัญอื่น ๆ จมอยู่ใต้น้ำ ส่งผลให้ประชาชนหลายพันคนต้องอพยพออกจากบ้านเรือนของตน (14) น้ำท่วมท่วมเมืองต่าง ๆ ในสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ลที่มีประชากรหนาแน่นทางตอนใต้ของจีน หลังฝนตกหนักทำลายสถิติ ส่งผลให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับการป้องกันภูมิภาคจากน้ำท่วมใหญ่ที่เกิดจากเหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้ว (15) ปრაกฏการณ์ทางภูมิอากาศที่เรียกว่าเอลนีโญและลานีญา ซึ่งก่อให้เกิดคลื่นความร้อน ความหนาวเย็น ฝน หรือความแห้งแล้ง จะเกิดบ่อยขึ้นและรุนแรงขึ้นในปีต่อ ๆ ไป หลังจากที่อเมริกาได้ประสบกับปรากฏการณ์เอลนีโญที่รุนแรงที่สุดในรอบหลายทศวรรษ ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาพอากาศ กล่าวเมื่อวันที่ 25 เมษายน (16) ชาวอเมริกันประมาณ 44 ล้านคนอาศัยอยู่ในเมืองหรือรัฐที่มีระดับคุณภาพอากาศที่ต่ำ ซึ่งได้แย่งจนเลวร้ายที่สุดในรอบ 25 ปีทั่วประเทศสหรัฐอเมริกา ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากไฟป่า ตามรายงานล่าสุด แคเธอรีน พรูอิดด์ ผู้เขียนรายงาน ผู้อำนวยการอาวุโสของสมาคม ระบุในการให้สัมภาษณ์ว่า ในบรรดาสถานที่ที่มีอากาศคุณภาพสูงที่สุด ได้แก่ บังกอร์ รัฐเมน โฮโนลูลู ฮาวาย และวิลมิงตัน นอร์ทแคโรไลนา ซึ่งลมทะเลมีแนวโน้มที่จะพัดพามลพิษออกไป (17) มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 42 รายจากน้ำท่วมในพื้นที่ไม มาฮือ ทางตอนกลางของเคนยา และตำรวจเตือนว่าจำนวนผู้เสียชีวิตอาจเพิ่มขึ้นหลังจากเขื่อนแตก ข้อมูลจากการรายงาน โดย Citizen Television

NBC News รายงานว่า แนวปะการัง Great Barrier Reef ของออสเตรเลียกำลังประสบกับเหตุการณ์ปะการังฟอกขาวครั้งใหญ่อีกครั้ง เนื่องจากความร้อน รัฐบาลของประเทศยื่นข้อเรียกร้องเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2023 นักวิทยาศาสตร์จากสถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งออสเตรเลียกล่าวว่า นี่เป็นเหตุการณ์ฟอกขาวครั้งใหญ่ครั้งที่ 5 ที่โจมตีแนวปะการังเกรตแบร์ริเออร์รีฟ นับตั้งแต่ปี 2559

ICN รายงานว่า MethaneSAT เป็นดาวเทียมขนาด 800 ปอนด์ที่จะตรวจสอบการปล่อยก๊าซมีเทนจากแหล่งน้ำมันและก๊าซทั่วโลก และให้ข้อมูลเปิดเผยต่อสาธารณะในเวลาใกล้เคียงเรียลไทม์ โครงการมูลค่า 88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งผู้พัฒนาถือว่าเป็นดาวเทียมตรวจจับก๊าซมีเทนที่ล้ำสมัยที่สุดในโลก ได้รับทุนสนับสนุนจากกองทุนป้องกันสิ่งแวดล้อมและเป็นดาวเทียมดวงแรกขององค์กรไม่แสวงผลกำไรด้านสิ่งแวดล้อม

บลูมเบิร์ก รายงานว่า (1) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้น้ำท่วมเกิดขึ้นบ่อยครั้งและก่อให้เกิดความเสียหายทั่วโลก ปัจจุบันโมเดล AI ซึ่งใช้งานได้ใน 80 ประเทศ ให้การคาดการณ์น้ำท่วมในแม่น้ำได้แม่นยำกว่าระบบหลักก่อนหน้า ตามรายงานที่ตีพิมพ์ ในวารสาร Nature เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม (2) สถิติถูกทำลายอย่างต่อเนื่องสำหรับอุณหภูมิของฮ่องกงในวันอาทิตย์ (24 มีนาคม) ขึ้นถึงระดับ สูงสุดในบันทึกไว้ ในช่วงเดือนมีนาคมในรอบ 140 ปี ตามรายงานของหอสังเกตการณ์ของเมือง (3) เกือบร้อยละ 50 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของบุคคลในแต่ละวันสามารถลดลงได้ด้วย การเปลี่ยนเนื้อวัวด้วยตัวเลือกอาหารอื่นเพียงมื้อเดียว (4) คลื่นความร้อนในปี 2546 ในยุโรปคร่าชีวิตผู้คนไปแล้วมากกว่า 72,000 คน ตามตัวเลขของสหประชาชาติ ในฝรั่งเศสเพียงประเทศเดียว อัตราการเสียชีวิตส่วนเกินของผู้หญิงสูงกว่าผู้ชายถึงร้อยละ 75 ในเวลานั้นอุณหภูมิที่สูงถึง 41 องศาเซลเซียส (106 องศาฟาเรนไฮต์) ในสวิตเซอร์แลนด์และฝรั่งเศสถือว่ารุนแรงมาก ขณะนี้ปรอทจะ ได้ขึ้นสู่ระดับต่ำสุดที่ 40 เป็นปกติในพื้นที่ยอดนิยมของยุโรป ฤดูร้อนที่แล้ว อุณหภูมิในซิดนีย์สูงถึง 48.8 องศาเซลเซียส ทำลายสถิติสูงสุด (5) โรงงานแห่งใหม่มูลค่า 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐจาก LanzaJet ตั้งเป้าที่จะผลิตเชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืนได้ 9 ล้านแกลลอนต่อปี แต่จะต้องใช้โรงงานดังกล่าว 100 แห่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์เพียงร้อยละ 1 (6) ในบรรดาเป้าหมายที่ทะเยอทะยานที่สุดในการกำจัดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกจากชั้นบรรยากาศ การดักจับอากาศโดยตรง (Direct Air Capture: DAC) อาจเข้าถึงได้มากที่สุด แต่การพยายามดักจับคาร์บอนไดออกไซด์จากอากาศโดยตรงในปัจจุบันยังเป็นเรื่องที่ใหม่อยู่มาก โดย โรงงาน DAC ที่ใหญ่ที่สุดในโลกในปัจจุบันสามารถกำจัดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้เพียง 4,000 ตันต่อปีเท่านั้น

ข่าวการขนส่งเรือสินค้าแห่งเทกอง

ในปี 2566 คัชนี Baltic Supramax TC เฉลี่ยอยู่ที่ 11,334 เหรียญสหรัฐต่อวันลดลงร้อยละ 48.7 จากปีก่อนหน้า ในขณะที่คัชนี Baltic Handysize TC เฉลี่ยอยู่ที่ 10,557 เหรียญสหรัฐต่อวันลดลงร้อยละ 50.4 จากปีก่อนหน้า ราคามาตรฐานสำหรับส่งต่อเรือใหม่ในเดือน ธันวาคม 2566 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ประมาณ 37.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแซนด์ไชส์อยู่ที่ประมาณ 32.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคาเรือมือสองอายุ 5 ปีโดยประมาณในเดือน ธันวาคม 2566 สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์อยู่ที่ประมาณ 25.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับเรือขนาดแซนด์ไชส์อยู่ที่ประมาณ 24.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปริมาณการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดแซนด์ไชส์และขนาดซูปราแมกซ์คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2567 เป็นปริมาณรวม 13.83 ล้านเดเวทตัน ในปี 2566 ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่อยู่ที่ 10.62 ล้านเดเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.1 จากปีก่อนหน้า ซึ่งรวมถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ปริมาณ 5.96 ล้านเดเวทตัน เรือขนาดซูปราแมกซ์ 0.94 ล้านเดเวทตัน เรือขนาดแซนด์แมกซ์ 0.6 ล้านเดเวทตัน เรือขนาดแซนด์ไชส์ขนาดใหญ่ 2.85 ล้านเดเวทตัน และเรือขนาดแซนด์ไชส์ขนาดเล็ก 0.27 ล้านเดเวทตัน การปลดระวางเรือในปี 2567 คาดว่าจะลดลงเหลือ 1.6 ล้านเดเวทตัน ในปี 2566 มีการปลดระวางเรือปริมาณทั้งสิ้น 1.64 ล้านเดเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 352.5 จากปีก่อนหน้า การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวาง 20,000 - 67,999 เดเวทตันจะยังคงอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ต่อปีในปี 2567 และที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ในปี 2568 โดยขึ้นอยู่กับคำสั่งต่อเรือใหม่และอัตราการส่งมอบเรือที่ล่าช้าและการปลดระวางเรือที่คาดการณ์ไว้ กองเรือขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.1 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือขนาดอัลตราแมกซ์จะขยายตัวสุทธิร้อยละ 16.2 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากเติบโตร้อยละ 12.6 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์จะขยายตัวร้อยละ 0.4 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือขนาดแซนด์แมกซ์จะหดตัวร้อยละ 1.8 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากหดตัวลงร้อยละ 1.1 จากปีก่อนหน้าในปี 2566 กองเรือแซนด์ไชส์ขนาดใหญ่จะขยายตัวร้อยละ 8.0 จากปีก่อนหน้าในปี 2567 หลังจากเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ในปี 2566 กองเรือแซนด์ไชส์ขนาดเล็กจะหดตัวร้อยละ 0.2 ต่อปีในปี 2567 หลังจากที่ยังคงทรงตัวในปี 2566 กิจกรรมการทำสัญญาต่อเรือใหม่ชะลอตัวลงบ้างในช่วงปี 2566 หลังจากที่ยังคงแรงในปี 2565 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายอยู่ที่ร้อยละ 10.4 ในปริมาณเดเวทตัน (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567)

ในปี 2566 การค้าถ่านหินในทะเลทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 จากปีก่อนหน้าเป็น 1,339.5 ล้านตัน (ไม่รวมปริมาณการขนส่งตามแนวชายฝั่งภายในประเทศ) ซึ่งสูงกว่าปริมาณ 1,265.5 ล้านตันในปี 2565 ปริมาณ 1,254.2 ล้านตันในปี 2564 และปริมาณ 1,196.5 ล้านตันในปี 2563 อย่างมาก โดยสูงกว่าปริมาณ 1,309.8 ล้านตันในปี 2562 เล็กน้อย ในปี 2566 การส่งออกถ่านหินจากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 494.6 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 จากปีก่อนหน้าเป็น 344.1 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากรัสเซียลดลงร้อยละ 2.1 จากปีก่อนหน้าเป็น 184.6 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 86.6 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากแอฟริกาใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 จากปีก่อนหน้าเป็น 60.8 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากโคลอมเบียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากปีก่อนหน้าเป็น 56.4 ล้านตัน การส่งออกถ่านหินจากแคนาดาเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 จากปีก่อนหน้าเป็น 49.9 ล้านตัน และการส่งออกถ่านหินจากโมซัมบิกเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 จากปีก่อนหน้าเป็น 23.8 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินไปยังญี่ปุ่นลดลงร้อยละ 10.3 จากปีก่อนหน้าเป็น 160.5 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินไปยังเกาหลีใต้ลดลงร้อยละ 4.4 จากปีก่อนหน้าเป็น 117.4 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินไปยังไต้หวันลดลงร้อยละ 4.3 จากปีก่อนหน้าเป็น 58.3 ล้านตัน การนำเข้าถ่านหินไปยังอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 จากปีก่อนหน้าเป็น 240.8 ล้านตัน และการนำเข้าถ่านหินไปยังเวียดนามเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 47.4 ล้านตัน ปัจจุบัน จีนแผ่นดินใหญ่เป็นผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

โลก (รวมทั้งถ่านหินที่ใช้ความร้อนและถ่านหินโค้ก) โดยคิดเป็นร้อยละ 27.5 ของปริมาณการค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกในปี 2566 โดยนำหน้าอินเดีย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.0 ของปริมาณการค้าถ่านหิน และญี่ปุ่นที่ร้อยละ 12.0 ของส่วนแบ่งการค้าถ่านหิน ขอดำเนินการนำเข้าถ่านหินไปยังประเทศจีนในปี 2566 อยู่ที่ 368.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 48.6 จากปีก่อนหน้าจาก 248.0 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.5 จาก 298.2 ล้านตันในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.7 จาก 244.5 ล้านตัน ในปี 2563 เกือบครึ่งหนึ่งของปริมาณถ่านหินที่เข้าสู่จีน (ร้อยละ 45.0) ขนส่งด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์ โดยการขนส่งร้อยละ 29.5 ขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ การขนส่งร้อยละ 7.2 ขนส่งด้วยเรือขนาดโทสปานามาแมกซ์ และการขนส่งร้อยละ 14.4 ขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซส์ อินโดนีเซียยังคงเป็นผู้จัดหาถ่านหินรายใหญ่ที่สุดไปยังจีนโดยมีการนำเข้าร้อยละ 55.8 เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.7 จากปีก่อนหน้าเป็นปริมาณ 205.7 ล้านตันในปี 2566 เทียบกับปริมาณ 164.9 ล้านตันในปี 2565 และเกินสถิติ 193.0 ล้านตันในปี 2564 ซัพพลายเออร์รายใหญ่อันดับสองคือรัสเซียที่ร้อยละ 20.6 เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.8 จากปีก่อนหน้าเป็น 75.8 ล้านตัน โดยมีปริมาณ 57.5 ล้านตัน ในปี 2565 และ 49.6 ล้านตันในปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของรัสเซียมาจากแหล่งผู้ผลิตทางตะวันออกไกลที่ปริมาณ 48.7 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นในช่วงสองปีที่ผ่านมาเนื่องจากสหภาพยุโรประงับการจัดซื้อเนื่องจากสงครามในยูเครน ออสเตรเลียเป็นผู้จัดหาถ่านหินรายใหญ่อันดับสามให้กับจีน โดยอยู่ที่ร้อยละ 14.2 เป็นปริมาณ 52.3 ล้านตันเพิ่มขึ้นจากปริมาณ 0.2 ล้านตันในปี 2565 เมื่อมีการบังคับใช้การคว่ำบาตรถ่านหินของออสเตรเลียแต่ต่ำกว่าปริมาณ 70.6 ล้านตันในปี 2563 (ข้อมูลจาก Bancosta วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567)

การค้าขายบนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองถือเป็น “ฮีโร่ที่ไม่มีใครยกย่อง” ของการฟื้นตัวของการค้าทางทะเลในปี 2566 การค้าขายสินค้าแห่งเทกองทางทะเลขยายตัวประมาณร้อยละ 4 หรือประมาณ 200 ล้านตันในปี 2566 คิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมดที่ฟื้นตัวในปีที่แล้ว สินค้าแห่งเทกองคิดเป็นประมาณร้อยละ 50 ของปริมาณการขนส่งในแง่ตัน ไมล์ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในปีที่แล้ว ส่วนใหญ่การเติบโตที่แข็งแกร่งนี้สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการวัตถุดิบของจีนที่สูงเป็นประวัติการณ์ (การนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินเพียงอย่างเดียวเพิ่มขึ้น 200 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) แต่กระแสดการค้าอื่น ๆ จากรัฐพีชไปยังสินค้าปริมาณน้อยก็มีส่วนช่วยผลักดันการเติบโตที่โดดเด่นเช่นกัน ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังเริ่มต้นปี 2567 ด้วยการมองโลกในแง่ดีอย่างเห็นได้ชัด หลังจาก “ปัจจัยพื้นฐาน” ของอุปสงค์และอุปทานที่ดีขึ้นจนถึงปี 2566 (การเติบโตประมาณร้อยละ 5 ในแง่ตัน-ไมล์เทียบกับการเติบโตของเรือร้อยละ 3) และท่ามกลางการสนับสนุนจากการหยุดชะงักของคลองปานามา/คลองสุเอซ รายได้เฉลี่ยของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นร้อยละ 75 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในช่วงเจ็ดสัปดาห์แรกของปี 2567 ที่ประมาณ 14,000 เหรียญสหรัฐต่อวันซึ่งดีขึ้นเฉพาะในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (ในช่วงเวลาดังกล่าวของปี) จากตลาดที่แข็งแกร่งที่เห็นในต้นปี 2564/ปี 2565 อัตราค่าระวางแบบสปอตของเรือขนาดแคปไซส์เมื่อเร็ว ๆ นี้ชี้ให้เห็นถึงความแข็งแกร่งรายสัปดาห์ของเดือนกุมภาพันธ์นับตั้งแต่ปี 2553 ในขณะที่ตลาด FFA มีความเชื่อมั่นที่แข็งแกร่งและอัตราค่าระวางแบบสัญญาเช่าเป็นระยะเวลายังคงทรงตัว (เรือขนาด 180,000 เดทเวทตันมีอัตราค่าระวางสำหรับสัญญาเช่า 1 ปี มากกว่า 25,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน) กิจกรรมของ S&P ยังคงเพิ่มขึ้นเช่นกัน ไตรมาสสี่ของปี 2566 เป็นไตรมาสที่คึกคักที่สุดเป็นอันดับสามในประวัติศาสตร์ (16.5 ล้านเดทเวทตัน) และปี 2567 ได้เริ่มต้นอย่างมั่นคง โดยดัชนีราคาเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมือสองตอนนี้ขึ้นอยู่เหนือแนวโน้ม 10 ปีร้อยละ 50 ดังนั้น แม้ว่าภาคส่วนอื่น ๆ อาจได้รับความสนใจมากขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แต่ภาคส่วนการขนส่งสินค้าแห่งเทกองก็มีการพัฒนาหรือแนวโน้มที่สำคัญที่ควรค่าแก่การพิจารณา เห็นได้ชัดว่ายังมีอีกหลายสิ่งที่จะต้องจับตามองในภาคส่วนที่ใหญ่ที่สุดของการขนส่ง (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2567)

หลังจากช่วงปี 2566 ที่ซบเซา เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง (โดยเฉพาะเรือขนาดแคปไซส์) ก็มีการเริ่มต้นปีอย่างแข็งแกร่ง ท่ามกลางปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นและคำสั่งต่อเรือใหม่ที่มีจำนวนจำกัด การรีไซเคิลได้ถูกจำกัด ในขณะที่ตลาด S&P มีการเคลื่อนไหว บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อย่างมาก โดยอัตราค่าระวางในปี 2567 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 จากอัตราค่าระวางที่แข็งแกร่งในปี 2566 ทั้งในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือขนส่งน้ำมัน ราคาจะสูงขึ้นประมาณร้อยละ 25 ในช่วงเริ่มต้นปี 2566 และขณะนี้อยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบ 15 ปี ในการขยาย EU ETS ไปสู่การขนส่งในปี 2567 มีการเก็บภาษีคาร์บอนในการเดินเรือเป็นครั้งแรก (เราประเมินการเรียกเก็บเงิน 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีภายในปี 2569) นอกจากนี้เรายังประมาณการว่าในปีที่แล้วร้อยละ 65 ของกองเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้รับการจัดอันดับ A ถึง C ภายใต้ CII (ร้อยละ 35 ได้รับการจัดอันดับ D ถึง E) เราคาดว่าสิ่งนี้จะมีผลกระทบต่อแนวโน้มความเร็วในการแล่นเรือ การติดตั้ง EST และ “การจัดระดับ” ของตลาด ในขณะที่การประชุม MEPC ที่กำลังจะมีขึ้นที่ IMO จะกำหนดขั้นตอนต่อไปของกฎระเบียบที่สำคัญ ตลาดการเดินเรือในปัจจุบันเป็นบวกและมีกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ภูมิศาสตร์การเรือและความเสี่ยงทางเศรษฐกิจโลกจำเป็นต้องติดตามอย่างใกล้ชิด ในขณะที่ข้อจำกัดด้านอุปทานและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากนโยบายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกก็เป็นสิ่งที่สนับสนุน ในขณะที่อุตสาหกรรมได้เผชิญกับการหยุดชะงักในขณะที่เปลี่ยนไปสู่การดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 22 มีนาคม 2567)

ข่าวการขนส่งอื่น ๆ

การหยุดชะงักในทะเลแดงยังคงส่งผลกระทบต่อตลาดการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์อย่างชัดเจนท่ามกลางการเปลี่ยนเส้นทางไปจากทะเลแดง ปริมาณการสัญจรผ่านคลองสุเอซลดลงอย่างมากในเดือนมกราคมจากครั้งแรกของเดือนธันวาคม (ร้อยละ 78) ในขณะที่อ่าวเอเดนขาเข้าลดลงร้อยละ 92 เทียบกับครั้งแรกของเดือนธันวาคม การแล่นเรือเส้นทางใหม่อ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮปแสดงให้เห็นว่าปริมาณเรือที่แล่นผ่านแหลมกู๊ดโฮปเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในเดือนมกราคม (มากกว่าครั้งแรกของเดือนธันวาคม 4 เท่า) และยังคงเพิ่มขึ้นจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ในขณะที่การเดินเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์โดยไม่ผ่านเส้นทางทะเลแดงนั้นแสดงให้เห็นว่าเรือประมาณ 620 ลำที่มีขนาดรวมกัน 8.5 ล้าน TEU (ร้อยละ 30 ของความจุกองเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด) กำลังเปลี่ยนเส้นทาง ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ อุปสงค์ในแ่งไมล์-TEU “เพิ่มขึ้น” อย่างมีนัยสำคัญ (เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11) โดยเกิดจากการหยุดชะงักของทะเลแดง ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้น (ดัชนี SCFI อยู่ที่ประมาณ 2,200 จุดเพิ่มขึ้นร้อยละ 114 เทียบกับช่วงต้นเดือนธันวาคม) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการหยุดชะงักอย่างมีนัยสำคัญจากความผันผวนในทะเลแดง แต่ผลกระทบต่อตลาดในปัจจุบันก็ไม่ได้รุนแรงเท่ากับการหยุดชะงักที่เกิดขึ้นในช่วงโควิดในปี 2564 ถึงปี 2565 ซึ่งได้รับผลกระทบครั้งใหญ่ในห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ทั่วโลก และมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญมากขึ้นต่ออุปสงค์อุปทานเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์และตลาด (ดัชนี SCFI ขึ้นไปถึง 5,110 จุดในช่วงเดือนมกราคมของปี 2565) แม้ว่าต้นทุนของผู้จัดส่งจะเพิ่มขึ้นอย่างมากท่ามกลางการหยุดชะงักในปัจจุบัน แต่ก็ยังต่ำกว่าต้นทุนในช่วงที่เกิดโรคระบาด ตัวอย่างเช่น ต้นทุนโดยประมาณในการจัดส่งรองเท้าคู่นึงจากเอเชียไปยังยุโรปเพิ่มขึ้นจาก 0.21 เหรียญสหรัฐในช่วงเริ่มต้นเดือนธันวาคม เป็น 0.78 เหรียญสหรัฐในช่วงกลางเดือนมกราคมแต่ยังต่ำกว่าจุดสูงสุดของวันที่ 22 มกราคมที่ 1.95 เหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2567)

อัตราเกณฑ์มาตรฐานการขนส่งสินค้าแบบคอมโพสิตของ WCI ซึ่งคิดตามต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตบนเส้นทางการค้าหลักระหว่างตะวันออก-ตะวันตกลดลงร้อยละ 3 จากสัปดาห์ก่อนหน้าเหลือ 2,836 เหรียญสหรัฐต่อ FEU นี่เป็นการเปลี่ยนแปลงของราคาเชิงลบรายสัปดาห์ครั้งที่ 10 ติดต่อกัน ในขณะที่ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากค่าเฉลี่ยเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคมของปี 2566 ที่ 1,400 ถึง 1,600 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ขณะนี้อัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 65 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แต่ลดลงประมาณร้อยละ 28 นับจากจุดสูงสุดในเดือนมกราคมของปี 2567 และเราเห็นความเป็นไปได้ที่อัตราค่าระวางจะยังคงลดลงต่อไปจากการปรับสมดุลเรือขายเพิ่มเติมตามผลกระทบที่เกิดขึ้นทันทีจากการหยุดชะงักในทะเลแดง

สำหรับการอ้างอิง ดัชนีเฉลี่ยอยู่ที่ 1,397 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ตั้งแต่ปี 2558 ถึงปี 2562 และแตะระดับสูงสุดตลอดกาลที่ 10,377 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในเดือนกันยายน 2564 ขณะนี้เส้นทางราคาส่งจากเอเชียไปยังยุโรปขณะนี้อยู่ที่ประมาณ 2.1 เท่าของอัตรา ณ วันที่ 14 ธันวาคม ในขณะที่อัตราค่าขนส่งจากเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ประมาณ 1.8 เท่า (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 4 เมษายน 2567)

ข่าวเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจของอังกฤษตกอยู่ในภาวะถดถอยในช่วงครึ่งหลังของปี 2566 ซึ่งเป็นฉากหลังที่ยากลำบากสำหรับนายกรัฐมนตรี ริชี ซูแน็ก ซึ่งสัญญาว่าจะกระตุ้นการเติบโตก่อนการเลือกตั้งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปลายปีนี้ ข้อมูลอย่างเป็นทางการเผยว่า GDP หดตัวต่ำกว่าที่คาดไว้ร้อยละ 0.3 ในช่วง 3 เดือนถึงเดือนธันวาคม ญี่ปุ่นก็เข้าสู่ภาวะถดถอยเมื่อปลายปีที่แล้ว โดยสูญเสียตำแหน่งประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกให้แก่เยอรมนี และทำให้เกิดข้อสงสัยว่าเมื่อใดที่ธนาคารกลางจะเริ่มออกจากนโยบายการเงินแบบผ่อนปรนเป็นพิเศษ GDP ลดลงร้อยละ 0.4 ต่อปีในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2567)

ภาคผนวก 1 : Arrow Research paper



Arrow Flashnote

Baltimore Bridge Collapse Impact On Dry Bulk

Arrow Research – 26 March 2024

research@arrowship.com +44 203 664 8011/12

Last night Baltimore's Francis Scott Key Bridge collapsed, causing several casualties and blocking the harbour. In this short note we assess the impact on the dry bulk market.

First and foremost, our thoughts are with those who have lost their lives in this tragedy.

In a press conference today, the Governor repeatedly avoided questions about a timeline to resume shipping, instead stating that the focus of authorities at this time is exclusively on search and rescue operations.

At this stage it's not possible to know what the reopening timeline may look like. Given the importance to automobile imports, the container trade, cruise ships and coal exports, we suspect there will be a concerted effort to reopen the port as quickly as possible. The impact on the local economy will begin immediately, consequently, resuming operations will likely become a priority.

How important for dry bulk?

So far this year Baltimore has accounted for around 0.8% of total dry bulk tonne-mile demand. The breakdown by vessel class is below.

Baltimore exports by segment (million tonnes, 2024 is year-to-date)

	Capesize	Panamax	Supramax	Handysize
2015	6.5	4.3	0.3	0.1
2016	6.3	4.2	0.4	0.2
2017	9.3	6.2	1.6	0.3
2018	9.7	5.6	1.9	0.4
2019	6.8	7.4	2.2	0.5
2020	5.3	6.6	1.1	0.4
2021	10.4	5.9	1.5	0.4
2022	9.4	4.6	2.0	0.5
2023	13.9	8.0	3.0	0.5
2024	3.1	2.0	0.5	0.1

Last year, Baltimore’s Capesize cargoes sailed on average 10,800 miles – this is compared to just 3,600 miles for the average Port Hedland cargo last year. So, whilst 14 million tonnes last year represent just 0.7% of total Capesize tonnes, Baltimore accounted for 1.5% of Capesize tonne-mile demand.

Baltimore’s % share of total tonne-mile demand by segment (2024 is year-to-date)

	Capesize	Panamax	Supramax	Handysize
2015	0.95	0.48	0.02	0.02
2016	0.74	0.50	0.02	0.02
2017	1.18	0.61	0.15	0.06
2018	1.14	0.70	0.19	0.06
2019	0.92	0.80	0.21	0.10
2020	0.66	0.71	0.12	0.08
2021	1.18	0.56	0.13	0.07
2022	0.95	0.47	0.15	0.11
2023	1.50	0.84	0.30	0.09
2024	1.36	0.94	0.18	0.08

The Capesize segment appears to be the most affected. Additionally, Baltimore accounts for over a quarter of Capesize cargoes in the East Coast North America region.

In 2022 a damaged conveyor belt at a Baltimore pier halted coal exports from Curtis Bay (within the region currently blocked off), cargoes were reportedly rerouted down to the Hampton Roads region, as reported by Platts. Given operations at Baltimore are unlikely to resume for quite some time, we expect some coal will be railed south for export where this is logistically possible – yet it’s not possible at this stage to quantify this.

A port official has told Bloomberg TV that coal exports could be halted for as long as 6 weeks.

However financial markets are taking a very strong view. CONSOL Energy Inc, the coal exporter operating the terminals at Baltimore has taken a \$200m hit to its market capitalisation today, the stock is down 8% as of writing. Whilst it may be an overreaction, such a hit to the company’s valuation suggests the impact to revenues will be significant.

Kind regards,
Arrow Research