



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรกปี 2569

“ The strong do what they can,
And the weak suffer what they must ”

*History of the Peloponnesian War (416 BCE)
True then. Sadly, it is still true today. (Khalid)*



สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสแรกปี 2569 (สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ)	2
ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)	3
รางวัลและเกียรติยศ	4
การแบ่งส่วนตลาด	5
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	5
เรียมยูริ นารี	6
Earning Call	6
ปีแห่งม้าไฟ	7
การต่ออายุกองเรือ	8
สถานะตลาดสินค้าแห่งเทกอง	9
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI	16
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	19
การตรวจสอบพิเศษและผลกระทบของ EEXI ต่อด้านอุปทาน	20
การตรวจสอบพิเศษ (Special Surveys: SS)	21
จุดคอขวดที่อาจสร้างความปั่นป่วนในการขนส่งทางทะเล	22
สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14	22
IMO และประเด็นด้านกฎระเบียบ	23
การเพิ่มขึ้นของประชากร	25
การขยายตัวของเมือง	26
ความเหลื่อมล้ำ	27
ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ศูนย์ข้อมูล (Data Centers) และ รถยนต์ไฟฟ้า (EVs)	28
บิทคอยน์	30
มาตรการคว่ำบาตร	31
ข่าวอื่น ๆ ในภาคการขนส่งทางทะเล	34
ภาษีศุลกากรและการค้า	35
สงคราม	37
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	40

ข้อควรระวัง: รายงานฉบับนี้มีข้อความบางประการที่เป็นข้อความเชิงคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งสะท้อนมุมมองปัจจุบันของบริษัทฯ ต่อเหตุการณ์ในอนาคต สถานะตลาด และผลการดำเนินงานหรือผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญจากที่ได้คาดการณ์ไว้ ผู้อ่านจึงควรใช้ดุลยพินิจและความระมัดระวังในการพิจารณาข้อความดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อความดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยอ้างอิงข้อมูล ณ วันที่จัดทำรายงานฉบับนี้ และมีได้เป็นการรับประกันผลการดำเนินงานในอนาคตแต่อย่างใด

แหล่งที่มา: เพื่อความสะดวกของผู้อ่าน รายงานนี้มีลิงก์ไปยังแหล่งข่าวที่เผยแพร่ต่อสาธารณะ เช่น Bloomberg, Reuters, Fortune, Business Insider, The Wall Street Journal และ CNN ลิขสิทธิ์ทั้งหมดในเนื้อหาดังกล่าวเป็นของเจ้าของที่เกี่ยวข้อง

ผลประกอบการของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสแรกปี 2569 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงาน ซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) สำหรับไตรมาสแรกปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 18.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาท อยู่ที่ 0.07 บาทต่อหุ้น

รายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับไตรมาสแรกอยู่ที่ 12,528 เหรียญสหรัฐฯ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ อยู่ที่ 5,715 เหรียญสหรัฐฯ โดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,686 เหรียญสหรัฐฯ และเรือบรรทุกน้ำมันมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 8,372 เหรียญสหรัฐฯ

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ อยู่ที่ 5,686 เหรียญสหรัฐฯ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริงในช่วงไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้วที่ 5,425 เหรียญสหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือ

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2569	ไตรมาส 1 ปี 2568
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	29,931	16,203
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	12,528	8,641
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ขนาดเล็ก ไม่รวมเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ)	9,369	5,255
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซส์ขนาดใหญ่)	13,225	8,756
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	11,487	8,067
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	14,279	10,064
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	5,715	5,425
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับกองเรือสินค้าแห่งเทกอง)	5,686	5,425
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ) (สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมัน)	8,372	-

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2569	ไตรมาส 1 ปี 2568
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.27	8.33
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	2.48	(4.10)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.41	(4.14)

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) นอกเหนือจากนี้รายได้ก่อนหักค่าเสื่อม 5 นอกจากนี้รายได้ก่อนหักค่าเสื่อมจากจำนวนวันที่เรือพร้อมให้บริการเชิงพาณิชย์ ซึ่งไม่รวมจำนวนวันหยุดเดินเรือของเรือหัทยา นารีที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ช่องแคบฮอร์มุซ จำนวนวันหยุดเดินเรือของเรือที่ขายและอยู่ระหว่างส่งมอบ และไม่รวมจำนวนวันหยุดเดินเรือเนื่องจากเหตุขัดข้องทางเทคนิค และวันที่เรือเข้าอู่แห้งเพื่อทำการซ่อมแซม เรือขนส่งน้ำมันเพียงลำเดียวในกองเรือของบริษัทฯ เรือธาริณี นารี รับมอบเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2569 และเรือได้เข้าอู่แห้งตลอดระยะเวลาที่เหลือสำหรับไตรมาสแรก ดังนั้นจึงยังไม่มียาได้แสดงอยู่ในรายงานสำหรับไตรมาสนี้

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับไตรมาสสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ กำไรสุทธิรวม 108.19 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 140.23 ล้านบาทสำหรับไตรมาสแรกของปี 2568 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากกิจการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับไตรมาสแรกปี 2569 สูงกว่าไตรมาสแรกปี 2568 จำนวน 308.52 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 31 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าที่แข็งแกร่งขึ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กองเรือของบริษัทฯ ประกอบด้วยเรือที่จำนวน 41 ลำ (รวมเรือมูรี นารี ซึ่งถูกโจมตีเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 และได้รับการพิจารณาว่าเข้าข่ายความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) และเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างจำนวน 4 ลำ
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสแรกปี 2569 ลดลง 16.29 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสแรกปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมถึงค่าตอบแทนผู้บริหาร) ในไตรมาสแรกปี 2569 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสแรกปี 2568 จำนวน 6.83 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าจ้างตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสแรกปี 2569 เพิ่มขึ้นจำนวน 57.10 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสแรกปี 2568 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้จากแผนปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ
5. ในไตรมาสแรกปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 18.83 ล้านบาทจากการขายเรือจำนวน 2 ลำ
6. บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 49.62 ล้านบาทในไตรมาสแรกปี 2569 เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้นบาทที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2572 และปี 2577
7. ในไตรมาสแรกปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 39.68 ล้านบาทจากเหตุการณ์เรือมูรี นารี ในช่องแคบฮอร์มุซ

รางวัลและเกียรติยศ

- ในไตรมาสสามปี 2568 บริษัทฯ ได้รับการยกย่องจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและมหาวิทยาลัยการจัดการธุรกิจสากล สำหรับโครงการส่งเสริมความรู้ด้าน ESG ให้กับพนักงาน
- ได้รับการรับรองการต่ออายุเป็นครั้งที่สองภายใต้โครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) ซึ่งจะมีผลครบคลุมระยะเวลา 3 ปี (ตั้งแต่ปี 2568 ถึงปี 2571) โดยบริษัทฯ เป็นสมาชิกอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ปี 2561
- ได้รับการรับรอง Climate Action Leaders Recognition Certificate จาก ดร.ณัฐชา ลิขิตกิจวรกุล ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในงาน Climate Action Forum ซึ่งจัดขึ้น ณ องค์การสหประชาชาติ ประจำประเทศไทย เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568
- ได้รับคะแนน ESG 4.2 จาก 5 และอยู่ในกลุ่มร้อยละ 11 แรกในกลุ่มธุรกิจสินค้าและบริการอุตสาหกรรมประจำปี 2568 จากการประเมินโดย FTSE Russell ESG Scores
- อยู่ในกลุ่มร้อยละ 8 แรกของการจัดอันดับความเสี่ยงด้าน ESG ของ Morningstar สำหรับบริษัทขนส่งทางทะเลจดทะเบียนทั่วโลกประจำปี 2568
- อยู่ในกลุ่มร้อยละ 9 แรกของบริษัทขนส่งจดทะเบียนทั่วโลกในการจัดอันดับ S&P Corporate Sustainability Assessment (CSA) ประจำปี 2568
- ได้รับรางวัล Best Sustainability-Linked Bond – Transportation จาก The Asset Triple A Sustainable Finance Awards ในปี 2568
- ได้รับคะแนนการประเมิน ESG ระดับ AA จากการประเมินของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นปีที่สองติดต่อกัน (ปี 2567 ถึงปี 2568)
- ได้รับการจัดอันดับในรายชื่อ Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นปีที่สี่ติดต่อกัน (ปี 2565 ถึงปี 2568)
- ได้รับการจัดประเภทเป็นบริษัทที่มี “Corporate Governance ดีเยี่ยม” ติดต่อกันเป็นเวลา 16 ปี (ปี 2553 ถึงปี 2568) โดยสถาบันกรรมการบริษัทไทยและคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการบริษัทแห่งชาติ
- ได้รับคะแนนการประเมิน AGM 100 เต็ม ติดต่อกันเป็นเวลา 8 ปี (ปี 2561 ถึงปี 2568) จากสมาคมนักลงทุนไทย (TIA)
- ได้รับการรับรอง Carbon Neutral จาก TGO ติดต่อกันเป็นเวลา 4 ปี (ปี 2565 ถึงปี 2568)
- ได้รับการรับรอง Carbon Footprint for Organization จาก TGO ติดต่อกันเป็นเวลา 4 ปี (ปี 2565 ถึงปี 2568)

การแบ่งส่วนตลาด (ไตรมาสแรกปี 2569): ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 689 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 12,411 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซส์ขนาดเล็กของบริษัทฯ จำนวน 10 ลำที่ยังให้บริการอยู่ (ไม่รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ) และอีกหนึ่งลำที่ขายแล้ว ซึ่งทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 9,369 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 4524.5 เรือขนาดแสนดีไซส์ขนาดใหญ่ของบริษัทฯ จำนวน 7 ลำ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 13,225 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 6.6 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI63) อยู่ที่ระดับ 1,153 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 14,577 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 6 ลำที่ยังให้บริการอยู่ และอีกหนึ่งลำที่ขายแล้ว ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 11,487 เหรียญสหรัฐ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI63 ร้อยละ 21.2 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 13 ลำ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันที่ 14,279 เหรียญสหรัฐ ต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของ BSI63 ร้อยละ 2.0 โปรดเข้าใจว่าเรือขนาดแสนดีไซส์ขนาดเล็กของบริษัทฯ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเรือตามมาตรฐานดัชนีที่ร้อยละ 20

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาประมาณ 1 ปีหรือมากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวสำหรับปีปัจจุบันและในอีกสามปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20.2 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 177.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572
จำนวนวันเดินเรือรวม	14,615	14,600	14,640	14,600
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	4,679	3,399	1,932	1,819
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	32%	23%	13%	12%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	14,939	15,361	14,885	14,779
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	69.91	52.21	28.76	26.88

*ข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วยเรือจำนวน 8 ลำที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบอัตราคงที่ (Fixed Rate Time Charter) และเรืออีก 11 ลำที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบอัตราผันแปร (Variable Rate Time Charter)

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงจนถึงเดือน มีนาคมของปี 2569 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนเมษายนปี 2569 สำหรับรายรับในอนาคต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

เรื่องยูนารี

วิดีโอสั้นจาก *BIMCO* นี้สามารถอธิบายถึงคุณค่าของคนประจำเรือได้อย่างชัดเจนยิ่งกว่าที่เราจะสามารถอธิบายได้ด้วยตนเอง อีกทั้งยังอธิบายว่าทำไมคนประจำเรือจึงถูกจัดให้เป็นแรงงานที่มีความ “จำเป็นอย่างยิ่ง” อย่างไรก็ตาม คนประจำเรือกลับถูกปฏิบัติเสมือนเป็นทรัพยากรที่สามารถทดแทนได้ หรือเป็นเพียงความเสียหายข้างเคียง เช่นเดียวกับค่าที่มักถูกใช้เรียกเหยื่อจากสงครามอย่างลดทอนคุณค่าความเป็นมนุษย์ ทศนคติในลักษณะนี้จากประเทศที่อยู่ในภาวะสงคราม หรือมีแนวคิดเชิงเผชิญหน้า จำเป็นต้องได้รับการเปลี่ยนแปลงอย่างจริงจัง

เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 เรื่องยูนารี ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของพีริเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด บริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ ถูกโจมตีด้วยวัตถุระเบิด 2 ลูก ขณะกำลังแล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซ วัตถุระเบิดทั้งสองลูกพุ่งเข้าโจมตีห้องเครื่องยนต์ ก่อให้เกิดเพลิงลุกท่วมและสร้างความเสียหายอย่างหนักแก่ตัวเรือ ขณะเกิดเหตุ มีลูกเรือสัญชาติไทยอยู่บนเรือทั้งสิ้น 23 นาย โดยกองทัพเรือโอมานสามารถช่วยเหลือลูกเรือได้อย่างปลอดภัย 20 นาย และกลับประเทศไทยได้โดยสวัสดิภาพ อย่างไรก็ตาม ลูกเรือ 3 นายได้เสียชีวิตลงอย่างน่าเศร้า

เรือลำดังกล่าวได้รับการพิจารณาให้เป็นเรือที่เสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) และเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2569 บริษัทฯ ได้รับเงินสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยความเสี่ยงสงครามเป็นจำนวน 10.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ครอบคลุมทั้งค่าชดเชยการสูญเสียตัวเรือและค่าชดเชยสำหรับลูกเรือ

ภายหลังเกิดเหตุ เรือได้ลอยเคว้งอยู่ในอ่าวเปอร์เซียเป็นเวลาประมาณ 10 วัน ก่อนจะไปเกยตื้นบนสันดอนทรายบริเวณนอกชายฝั่งเกาะเกษม์ ประเทศอิหร่าน ต่อมาได้มีการดำเนินการค้นหาและกู้ภัยบนเรือที่จอดอยู่บริเวณเกาะเกษม์ ซึ่งสามารถกู้ร่างของลูกเรือที่เสียชีวิตทั้ง 3 นายได้ และได้นำร่างไปเก็บรักษา ณ สถานที่แห่งหนึ่งเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้กำลังดำเนินการประสานงานเพื่อส่งร่างของลูกเรือทั้ง 3 นายกลับประเทศไทยโดยเร็วที่สุด บริษัทฯ ขอแสดงความเสียใจอย่างสุดซึ้งต่อการสูญเสียที่เกิดขึ้น และขอส่งความปรารถนาดีอย่างจริงใจไปยังครอบครัวของลูกเรือทั้ง 3 นาย ณ โอกาสนี้

Earning Call ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 13 พฤษภาคม 2569 เวลา 14:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก *Webcasts* ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรก ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสี่ปี 2568 และสำหรับปี 2568 ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2569 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 165 ราย

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะประกาศเปิดตัวบริการแจ้งเตือนข่าวสารสำหรับนักลงทุนรูปแบบใหม่ของบริษัทฯ โดยท่านสามารถติดตามข่าวสารล่าสุดของบริษัทฯ ได้อย่างทันทั่วถึง โดยลงทะเบียนได้ที่นี่

ปีแห่งน้ำไฟ

หากพิจารณาจากดัชนีค่าระวางเรือ BDI จะเห็นได้ว่าในปีนี้ดัชนีฯ เปรียบเสมือนการนำ "น้ำไฟ" มาเป็นสัญลักษณ์ประจำปี พร้อมเปิดฉากพายุทะเลอย่างรวดเร็วจนตั้งแต่ต้นปี! ทั้งนี้แม้จะมีปัญหานานัปการที่โลกการเดินทางเรือต้องเผชิญ ตั้งแต่การทำสงครามกับอิหร่าน โดยอิสราเอลและสหรัฐฯ นำไปสู่การที่อิหร่านควบคุมช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้ราคาน้ำมันและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงพุ่งสูงขึ้นเงินเพื่อแพร่กระจายทั่วโลก IMF ปรับลดการคาดการณ์ GDP โลก การขาดแคลนปุ๋ยจากอ่าวเปอร์เซียส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตร และปีนี้ถูกจัดว่าเป็นปีเอลนีโญขั้นรุนแรงซึ่งจะยิ่งกดดันผลผลิตพืช และทำให้ปี 2569 น่าจะเป็นปีที่ร้อนที่สุดนับตั้งแต่มีการบันทึกสถิติ นิตยสารชั้นนำอย่าง The Economist ได้ตั้งข้อสังเกตว่าสงครามที่อิหร่านอาจทำให้ประชาชนประมาณ 100 ล้านคนในเอเชียประสบภาวะขาดแคลนอาหาร และอาจนำไปสู่ภาวะอดอยาก โดยยังไม่ได้รวมถึงประชาชนอีก 100 ล้านคนในพื้นที่ภายในทวีปรอบอ่าวเปอร์เซียที่นำเข้าอาหารทั้งหมดทางเรือจากต่างประเทศ ซึ่งเราเห็นว่าพวกเขามีโอกาสประสบภาวะขาดแคลนอาหารและความอดอยากสูงกว่าด้วยซ้ำ เมื่อน้ำมันดิบประมาณร้อยละ 20 และ LNG ประมาณร้อยละ 17 ถึงร้อยละ 20 ของโลกที่ไหลผ่านช่องแคบฮอร์มุซถูกปิดกั้นอย่างสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ ความมั่นคงด้านพลังงานจึงกลายเป็นประเด็นสำคัญสูงสุดในรายการของรัฐบาลต่าง ๆ มาตรการเฉพาะหน้าที่ใช้แก้ปัญหาคือหันกลับมาใช้พลังงานถ่านหินแทน LNG จากแหล่งผลิตไฟฟ้าที่ "สะอาดที่สุด" กลายเป็นแหล่งผลิตที่ "สกปรกที่สุด" ในบรรดาเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งเป็นผลเสียอย่างยิ่งต่อโลกที่กำลังร้อนขึ้น แต่ก็ส่งผลดีต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งกองทัพที่ หากจะกล่าวโดยสรุปตามคำพูดของมาร์ก ทเวน ผู้ยิ่งใหญ่ เราก็ยังคงย้ายอยู่เสมอว่า "การล่มสลายของยุคถ่านหินนั้น มักถูกนักวิเคราะห์ในตลาดขนส่งสินค้าแห่งกองทัพกล่าวเกินจริงไปมาก" เหมือนแร่ซิมันดู (Simandou) ยังคงส่งมอบแร่เหล็กคุณภาพสูงมายังจีนต่อเนื่อง ซึ่งช่วยเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ เนื่องจากเส้นทางนี้มีความเข้มข้นตันไมล์สูงกว่าแร่เหล็กจากออสเตรเลีย 3.1 ถึง 3.25 เท่า สินค้า "ใหม่/เพิ่มเติม" เหล่านี้และการหยุดชะงักหลายประการล้วนนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ความแออัดที่ท่าเรือส่งออกธัญพืช เรือที่ถูกกักอยู่ในอ่าวเปอร์เซียเป็นเวลาหลายเดือน และสินค้าสำหรับประชาชนกว่า 100 ล้านคนในพื้นที่รอบอ่าวเปอร์เซียที่พึ่งพาอาหารนำเข้า ส่วนเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์อย่างมาก เนื่องจากเส้นทางที่ซับซ้อนสุดขีดที่จำเป็นสำหรับการลำเลียงธัญพืชสำหรับมนุษย์และสัตว์อย่างปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพอย่างรุนแรงของกองเรือในภาคการขนส่งสินค้าแห่งกองทัพ โลกโลกาภิวัตน์ซึ่งเคยเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้ระเบียบการขนส่งทางเรือรุ่งเรืองกำลังถูกรื้อถอนทำลายลง เมื่อรัฐบาลสหรัฐฯ เดินหน้าฉีกสนธิสัญญาระหว่างประเทศราวกับไร้ความหมาย อีกทั้งยังถอนตัวจากพันธมิตรด้านความมั่นคงที่ตนเองเป็นผู้ริเริ่ม พร้อมส่งเสริมให้เกิดสงครามทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการกระทำเหล่านี้กำลังทำลายมาชาคติเรื่อง 'ระเบียบโลกใหม่' (International World Order) ให้สิ้นสลายไป จำนวนผู้นำประเทศที่เดินทางเยือนจีนในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาสะท้อนถึงการสลายตัวของโลกาภิวัตน์และการเกิดขึ้นของภูมิภาคนิยม ซึ่งจะมุ่งเน้นสินค้าแห่งกองทัพไปยังเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือซึ่งจะกลายเป็นกำลังหลักแห่งอนาคต มีรายงานจาก JP Morgan ลงวันที่ 22 เมษายน 2569 ที่กล่าวถึงประเด็นนี้โดยเฉพาะ ในขณะที่เดียวกัน เจ้าของเรือดูเหมือนไม่อาจสนองความต้องการคำสั่งต่อเรือใหม่ได้เพียงพอ โดยในภาคเรื่อน้ำมันดิบขนาดใหญ่ VLCC มีการสั่งต่อเรือเรื่อน้ำมันดิบขนาดใหญ่ VLCC ใหม่กว่า 100 ลำในไตรมาสแรกของปี 2569 เทียบกับเพียง 2 ลำในไตรมาสแรกของปี 2568 ภาคอื่น ๆ ที่มีการสั่งต่อเรือเกินขนาดใกล้เคียงปี 2551 ได้แก่ เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ 11.6 ล้าน TEU ในไตรมาสแรกของปี 2569 เทียบกับ 8.7 ล้าน TEU ในไตรมาสแรกของปี 2568 เรือขนส่งก๊าซที่ 52.4 เทียบกับ

59.7 MCBM เรือขนส่งรถยนต์ 1.1 เทียบกับ 1.7 MCEU เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกที่ 140.8 เทียบกับ 129.8 ล้านเดเวทตัน ดูเหมือนจะเป็นภาคที่สมเหตุสมผลที่สุดในแง่ของค่าส่งต่อเรือล่วงหน้า เราได้แต่หวังว่าการกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกจะยังคงรักษาสถานะการเป็นกลุ่มเรือที่มีปริมาณการส่งต่อเรือใหม่น้อยที่สุดในโลกการเดินทาง รักษาความแข็งแกร่งอันยั่งยืน และเดินทางควบคู่กันต่อไปตลอดทั้งปีและหลังจากนั้น เจกเช่นที่ได้ทำไว้ในไตรมาสแรกของปีมาไฟน์!

การต่ออายุกองเรือ

บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการปรับปรุงกองเรือ โดยการขายเรือเก่าและเรือที่มีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจำนวนสี่ลำในปี 2567 และได้ดำเนินการต่อเนื่องในทิศทางเดียวกันด้วยการขายเรือเก่าและเรือที่มีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมอีกสี่ลำ ในปี 2568 (โดยมีเรือจำนวน 2 ลำ ส่งมอบในปี 2568 และเรืออีกจำนวน 2 ลำ ส่งมอบในเดือนมกราคมปี 2569) บริษัทฯ ได้รับมอบเรือมือสองจำนวนห้าลำที่อายุน้อยกว่า ขนาดใหญ่กว่า (ขนาดระวางประมาณ 40,000 เดเวทตัน) และมีเครื่องยนต์ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในปี 2567 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ส่งต่อเรือใหม่ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำจากต่อเรือประจำของบริษัทฯ คือ Taizhou Sanfu ในประเทศจีน ซึ่งจะทยอยส่งมอบไตรมาสละลำในระหว่างปี 2569 โดยเรือเหล่านี้จะช่วยลดการปล่อยคาร์บอนของบริษัทฯ ได้เพิ่มเติม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์รุ่นใหม่ (อายุน้อยกว่า 5 ปี) จำนวน 3 ลำในระหว่างปี 2568 (เรืออัลตราแมกซ์ขนาดมาตรฐานต่อสร้างในประเทศจีนจำนวน 1 ลำและเรืออัลตราแมกซ์ขนาดใหญ่ 66,000 เดเวทตันต่อสร้างโดยต่อเรือ Yamic ในประเทศจีน บริษัทฯ ซื้อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 66,000 เดเวทตัน ซึ่งเป็นเรือใหม่ขายต่อจากต่อเรือ Yamic ในประเทศจีนจำนวน 2 ลำ ซึ่งได้รับมอบในวันที่ 15 และ 19 มกราคม 2569 การดำเนินการทั้งหมดนี้มีจุดประสงค์เพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือ เพิ่มขนาดเดเวทตันของเรือขนาดแอสดีไซส์ ลดการปล่อยคาร์บอนจากการแทนที่เรือรุ่นเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพด้วยเรือขนาดแอสดีไซส์ขนาดใหญ่รุ่นใหม่ที่มีเครื่องยนต์ประหยัดพลังงานทั้ง 5 ลำในปี 2567 รวมถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ลำใหม่ 4 ลำที่คาดว่าจะส่งมอบในระหว่างปี 2569 ถึงไตรมาสแรกปี 2570 เรืออัลตราแมกซ์รุ่นใหม่อีก 3 ลำ (เรือสองลำขนาด 66,000 เดเวทตันและเรือหนึ่งลำขนาดมาตรฐาน) ที่ได้รับการส่งมอบในปี 2568 และเรืออัลตราแมกซ์ขนาดใหญ่ 66,000 เดเวทตัน ซึ่งเป็นเรือต่อใหม่ขายต่อจำนวน 2 ลำ ที่ได้รับมอบในวันที่ 15 และ 19 มกราคม 2569 เรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งมักเดินทางไปยังท่าเรือขนาดเล็กหรือท่าเรือห่างไกล จะเป็นกลุ่มสุดท้ายของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลที่จะสามารถเปลี่ยนผ่านสู่เรือที่ใช้พลังงานสีเขียวได้อย่างสมบูรณ์ เหตุผลสำคัญคือ ท่าเรือที่เรือกลุ่มนี้เข้าเทียบนั้นอยู่ห่างไกลจากเส้นทางหลัก ทำให้แทบจะเป็นไปไม่ได้ที่จะหาน้ำมันเชื้อเพลิงสีเขียวในอนาคตได้ อีกทั้งการติดตั้งเครื่องยัดรุ่นใหม่ ถึงเก็บเชื้อเพลิงสำหรับพลังงานทางเลือก ระบบท่อที่สามารถป้องกันการกัดกร่อนและทนต่อเชื้อเพลิงรุ่นใหม่ จะทำให้ต้นทุนการลงทุนเพิ่มขึ้นอีกราวร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 30 เมื่อเทียบเรือต่อใหม่ที่ยังใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล นอกจากนี้ ลูกค้าส่วนใหญ่ยังไม่พร้อมทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาว หรือจ่ายค่าเช่าในอัตราที่สูงกว่าเรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งถือเป็นแรงจูงใจทางเศรษฐกิจที่จำกัดสำหรับภาคส่วนของเรือกลุ่มนี้ในการปรับเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสีเขียวในทันที กลยุทธ์ที่เหมาะสมคือ การรอช่วงเวลาที่เหมาะสม โดยในระหว่างนี้บริษัทฯ จะเน้นการซื้อเรือมือสองอายุไม่เกิน 10 ปีที่ใช้เครื่องยัดแบบประหยัดพลังงาน เช่นที่ได้ดำเนินการไปแล้ว พร้อมทั้งส่งต่อเรือใหม่จำนวนหนึ่ง เช่นเรืออัลตราแมกซ์ที่ Sanfu และเรืออัลตราแมกซ์ขนาดใหญ่ 66,000 เดเวทตัน ซึ่งเป็นเรือต่อใหม่ขายต่อจากต่อเรือ Yamic และขายเรือรุ่นเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพออกจากกองเรือ แนวทางดังกล่าวส่งผลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการลด

บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การปล่อยคาร์บอนตามกฎระเบียบสากลได้อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกันยังสามารถบริหารกองเรือที่มีอยู่และเรือมือสองหรือเรือใหม่ที่ซื้อเพิ่มเติมได้อย่างมีประสิทธิภาพ จนกว่าทิศทางของ “เชื้อเพลิงแห่งอนาคต” จะมีความชัดเจน รอให้สภาพแวดล้อมทางกฎหมายสำหรับเรือ “พลังงานสะอาด” เหล่านี้มีความแน่นอน รอให้การฝึกอบรมลูกเรือถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการจัดการเรือเชื้อเพลิงอนาคตได้อย่างปลอดภัย และรอให้อู่ต่อเรือมีความพร้อมจนสามารถผลิตเรือดังกล่าวได้ในระดับราคาที่สมเหตุสมผลในเชิงเศรษฐกิจสำหรับผู้ซื้อ เมื่อถึงจุดนั้นเอง เราจึงจะเปลี่ยนผ่านจากเรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลไปสู่เรือที่ใช้เชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำหรือเป็นศูนย์แห่งอนาคตอย่างเต็มตัว

ไตรมาสแรกของปี 2569 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการก้าวเข้าสู่ธุรกิจการเดินเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป (Product Tanker) ของเรา ด้วยการเข้าซื้อเรือธริณี นารี ซึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลางขนาด 47,999 เดทเวทตัน ต่อสร้างในปี 2549 นับเป็นก้าวแรกที่สำคัญตามกลยุทธ์การขยายความหลากหลายของกองเรือ โดยเรือลำนี้ถูกซื้อมาด้วยต้นทุนเงินลงทุนที่เหมาะสมเพียง 11.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สะท้อนถึงการเข้าสู่ธุรกิจนอกกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของอย่างระมัดระวังและมีความเสี่ยงต่ำ

เรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลางเปรียบเสมือน “ม้างาน” ของกลุ่มเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูป และถูกนำมาใช้งานอย่างแพร่หลายในการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันกลั่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ น้ำมันพืช และเคมีภัณฑ์พื้นฐาน ทั้งในเส้นทางระดับภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ทั้งนี้ เนื่องจากความเชี่ยวชาญที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานเรือบรรทุกน้ำมันมีความแตกต่างออกไป พีเอสแอลจึงได้แต่งตั้งบริษัทบริหารจัดการด้านเทคนิคที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางจากภายนอกมาดูแลแทนการบริหารจัดการเองภายในองค์กร

จากการที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้เลื่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับแนวทางการลดคาร์บอนทั่วโลกและภาษีคาร์บอนออกไปอีกหนึ่งปี ในวันสุดท้ายของการประชุม MEPC เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2568 ทำให้เมื่อมองย้อนกลับไปที่กลยุทธ์ที่เราได้ดำเนินการไปแล้วนั้นถือว่าน่าพึงพอใจอย่างยิ่ง โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วน "IMO และกฎระเบียบ" ซึ่งจะอธิบายสถานการณ์ปัจจุบันผ่านการอ้างอิงข่าว

สถานะตลาดสินค้าแห่งเทกอง

- การจ้างงานนอกภาคเกษตรในสหรัฐฯ ดูเหมือนว่าจะปรับตัวดีขึ้นในเดือนมกราคม โดยได้แรงหนุนจากการเลิกจ้างที่ลดลงในบางอุตสาหกรรมตามฤดูกาล แต่ตลาดแรงงานยังคงซบเซา เนื่องจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับภาษีนำเข้าและการบังคับใช้กฎหมายตรวจคนเข้าเมืองที่เข้มงวดขึ้นยังคงกดดันการจ้างงาน
- เศรษฐกิจเพื่อการบริโภคของสหรัฐฯ กำลังถูกจุดกระชากไปในทิศทางที่สวนทางกัน มีช่องว่างที่เห็นได้ชัดในค่าให้การของฝ่ายบริหารบริษัท โดยแบรนค์ฟรีเมียม ได้ประโยชน์จากลูกค้าที่ร่ำรวย ขณะที่บริษัทที่เน้นสินค้าราคาประหยัดต้องต่อสู้กับการควบคุมค่าใช้จ่ายของครัวเรือนที่ตึงเครียด
- ตลาดแรงงานของอังกฤษอ่อนแอลงอีกครั้ง โดยอัตราว่างงานอยู่ที่ระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2558 ยกเว้นช่วงโควิด และการเติบโตของค่าจ้างชะลอลง
- เกษตรกรในสหรัฐฯ แม้จะได้รับผลกระทบจากราคาที่ปรับตัวลดลงหลังผลผลิตข้าวโพดที่สูงเป็นประวัติการณ์ในปีก่อน แต่คาดว่า จะลดพื้นที่เพาะปลูกลงเพียงเล็กน้อยในปี 2569 เนื่องจากต้องเตรียมรับมือกับภาวะอัตรากำไรที่ตึงตัวหรือขาดทุนต่อเนื่องเป็นปีที่สี่

- อินเดีย ซึ่งเป็นผู้นำเข้าถ่านหินสำหรับผลิตไฟฟ้ารายใหญ่อันดับสองของโลก มีแผนลดการนำเข้าถ่านหินลงอย่างน้อยร้อยละ 30 โดยขอให้โรงไฟฟ้าที่ขาดลองเพิ่มสัดส่วนการใช้ถ่านหินภายในประเทศ โดยในปี 2568 โรงไฟฟ้าในอินเดียใช้ถ่านหินนำเข้าประมาณ 50 ล้านตัน จากประเทศอย่างอินโดนีเซีย แอฟริกาใต้ และรัสเซีย และรัฐบาลตั้งเป้าลดลงอย่างน้อย 15 ล้านตันในปีนี้
- ตลาดแร่เหล็กในเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2568 โดยผู้ผลิตรายใหญ่จากออสเตรเลียหันไปเน้นสินค้าที่มีเกรดต่ำลง ขณะที่ตลาดเผชิญแรงกดดันด้านราคา จากอุปทานที่เพิ่มขึ้นท่ามกลางอัตราค่าโรงแษังการเหล็กที่อ่อนแอ ก่อนจะเริ่มฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี เมื่ออัตราค่าโรงแษังการเหล็กในจีนปรับตัวดีขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนกรกฎาคม จากราคาถ่านหินโค้กและโค้กที่ลดลง ส่งผลให้อุปสงค์แร่เหล็กฟื้นตัวและหนุนราคาในช่วงที่เหลือของปี 2568
- อินเดียมีแนวโน้มเผชิญเดือนมีนาคมที่ร้อนที่สุดช่วงหนึ่งเป็นประวัติการณ์ โดยคาดว่าอุณหภูมิจะสูงกว่าค่าเฉลี่ยในพื้นที่เพาะปลูกข้าวสาลีและเรพซิด ซึ่งอาจส่งผลให้ผลผลิตลดลง
- ผู้นำจีนเตรียมเปิดตัวแผนพัฒนาเศรษฐกิจระยะ 5 ปี ซึ่งจะมียุทธศาสตร์สำคัญต่อทิศทางตลาดสินค้าโภคภัณฑ์โลกจนถึงสิ้นทศวรรษ โดยมาตรการด้านอุปทานจะมีความสำคัญไม่แพ้ผลกระทบต่ออุปสงค์ ในฐานะผู้ซื้อวัตถุดิบรายใหญ่ที่สุดของโลก เป้าหมาย GDP ของจีน แผนกระตุ้นเศรษฐกิจ และการสนับสนุนอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น พลังงานสะอาดและปัญญาประดิษฐ์ จะเป็นตัวชี้นำแนวโน้มการบริโภค
- เกษตรกรบราซิลอาจได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากภูมิภาคดังกล่าวเป็นตลาดส่งออกสำคัญ และเป็นแหล่งจัดหาปุ๋ย เช่น ยูเรีย โดยเหตุโจมตีของสหรัฐฯ และอิสราเอลต่ออิหร่าน รวมถึงการตอบโต้ของอิหร่าน ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ อาจนำไปสู่การยกเลิกสัญญาซื้อขายธัญพืช และการขาดแคลนปุ๋ยในบราซิลซึ่งพึ่งพาการนำเข้าอย่างมาก
- สำนักงานพลังงานสากล (IEA) ระบุเมื่อวันที่ 5 มีนาคมว่า หากความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านยืดเยื้อ อาจทำให้ตลาดน้ำมันโลกเข้าสู่ภาวะขาดดุล โดยกำลังคิดตามผลกระทบต่อการผลิตของพลังงานผ่านช่องแคบฮอร์มุซอย่างใกล้ชิด
- รัฐมนตรีพลังงานของกาตาร์เตือนว่าสงครามในตะวันออกกลางอาจ “ทำให้เศรษฐกิจโลกถดถอย” โดยคาดว่าผู้ส่งออกพลังงานในอ่าวอาหรับอาจต้องหยุดการผลิตภายในไม่กี่สัปดาห์ และต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นถึง 150 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล แม้สงครามจะยุติทันที ก็อาจต้องใช้เวลามากกว่าหลายสัปดาห์ถึงหลายเดือนในการฟื้นฟูการผลิตและส่งมอบให้กลับสู่ภาวะปกติ
- คุณกำลังกังวลเรื่องค่าไฟอยู่หรือเปล่า? คุณไม่ได้ประสบปัญหาอยู่คนเดียว เมื่อปีที่ผ่านมา อัตราค่าไฟฟ้าสำหรับที่พักอาศัยในสหรัฐฯ พุ่งสูงขึ้นเฉลี่ยถึงร้อยละ 5 โดยในบางรัฐ โดยเฉพาะแถบตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันตกตอนกลาง มีอัตราพุ่งสูงขึ้นกว่านั้นถึงสองเท่าหรือมากกว่า ผู้บริโภคต่างตั้งคำถามว่าเพราะเหตุใด แต่คำตอบนั้นไม่ได้หาได้ง่าย ๆ และแตกต่างกันไปตามแต่ละพื้นที่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องมีตั้งแต่ความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของศูนย์ข้อมูล (Data Centers) ราคาแก๊สธรรมชาติที่ขยับสูงขึ้น ไปจนถึงเหตุผลเฉพาะถิ่นอย่างปัญหาไฟป่าในแคลิฟอร์เนียและพายุเฮอริเคนในฟลอริดา
- การส่งออกของจีนในช่วงต้นปี 2569 เติบโตเกินคาด จากความต้องการสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่แข็งแกร่ง ส่งผลให้เศรษฐกิจมีแนวโน้มทำสถิติการเกินดุลการค้าที่สูงกว่า 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เว้นแต่จะได้รับผลกระทบจากวิกฤตด้านพลังงานและการขนส่งจากสงครามในอิหร่าน
- ผู้ผลิตเหล็กรายย่อยในอินเดียจำนวนมากเตือนถึงความจำเป็นในการลดกำลังการผลิต เนื่องจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางกระทบต่ออุปทานแก๊ส ให้กับประเทศผู้ผลิตเหล็กที่ใหญ่ที่สุดของโลกเป็นอันดับสองรองจากจีน โดยบางรายคาดว่าจะลดกำลังการผลิตลงถึงร้อยละ 50 หรืออาจหยุดการผลิตทั้งหมด หากสถานการณ์ไม่ดีขึ้นภายในหนึ่งสัปดาห์ ตามคำกล่าวของ Yogesh Kanakiya ผู้อำนวยการของ Triveni Iron and Steel Industries

- การสู้รบส่งผลให้การขนส่งหยุดชะงัก โดยการขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญที่สุดของโลกและรองรับประมาณร้อยละ 20 ของอุปทานน้ำมันและ LNG โลก ต้องหยุดชะงักลง บริษัท Saudi Aramco เตือนถึง “ผลกระทบรุนแรง” ต่อพลังงาน
- ผู้สื่อข่าวของ Reuters รายงานว่า หลังจากประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เสนอให้ที่พักรักษาตัวชาวแอฟริกาใต้ผิวขาว โดยอ้างว่าถูกกักขังจากรัฐบาลเสียงข้างมากผิวดำ ซึ่งรัฐบาลแอฟริกาใต้ปฏิเสธอย่างหนักแน่น ปรากฏว่าชาวแอฟริกาใต้ผิวขาวจำนวนมากกลับวางแผนย้ายกลับประเทศ เนื่องจากเผชิญปัญหาอาชญากรรม ค่าครองชีพสูง และความไม่แน่นอนทางการเมืองในสหรัฐฯ
- ด้วยปริมาณน้ำมันดิบและเชื้อเพลิงเกือบ 20 ล้านบาร์เรลต่อวันที่ติดค้างอยู่ในอ่าว สถานการณ์กำลังทวีความรุนแรงสำหรับผู้บริโภค โดยเฉพาะในเอเชีย ซึ่งรัฐบาลหลายประเทศเริ่มใช้มาตรการปันส่วนเชื้อเพลิง จำกัดการส่งออก และรณรงค์ให้ประชาชนใช้บันไดแทนลิฟต์ รวมถึงทำงานจากที่บ้าน
- ทรัมป์โจมตีผู้นำอิหร่านว่าเป็น “พวกวิกัลจริต” และกล่าวว่า นับว่าเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้กำจัดพวกเขา ขณะที่สงครามในตะวันออกกลางใกล้ครบสองสัปดาห์ โดยมีการโจมตีด้วยโดรนและขีปนาวุธอย่างหนักทั่วภูมิภาค
- สหรัฐฯ ออกมาตรการผ่อนผันระยะเวลา 30 วัน ให้ประเทศต่าง ๆ สามารถซื้อน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากรัสเซียที่ถูก คว่ำบาตร และยังคงลอยลำอยู่ในทะเล โดย Scott Bessent ระบุว่า เป็นมาตรการเพื่อสร้างเสถียรภาพให้กับตลาดพลังงานโลกที่ผันผวนจากสงครามอิหร่าน
- เศรษฐกิจของสหราชอาณาจักรหยุดชะงักอย่างไม่คาดคิดในเดือนมกราคม และขยายตัวเพียงเล็กน้อยในช่วงหลายเดือนก่อนหน้านี้ สะท้อนความกังวลของนักลงทุนเกี่ยวกับความเปราะบางต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจจากสงครามในอิหร่าน
- อินเดีย ซึ่งเป็นผู้นำเข้า LPG รายใหญ่อันดับสองของโลก ได้ใช้อำนาจฉุกเฉินเพื่อเพิ่มกำลังการผลิตของโรงกลั่น แต่โรงอาหารและหอพักระบุว่ายังคงขาดแคลนอุปทาน ส่งผลให้ต้องปรับเมนู ลดอาหารร้อน และ ใช้มาตรการปันส่วน
- อิหร่านกำลังใช้เส้นทางขนส่งน้ำมันหลักของโลกเป็นเครื่องต่อรองเพื่อตอบโต้ความเหนือกว่าทางทหารของสหรัฐฯ และอิสราเอล ส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของอุปทานครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์
- การพุ่งขึ้นของราคา LNG แบบสปอตได้ผลักดันราคาถ่านหินเทอร์มอลที่ขนส่งทางทะเลให้ปรับตัวสูงขึ้น แต่จำกัดเฉพาะถ่านหินคุณภาพสูงที่สามารถใช้ทดแทนก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าได้ โดยราคา LNG แบบสปอตในเอเชียเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าในสัปดาห์ที่ผ่านมา หลังตลาดรับรู้ถึงการสูญเสียอุปทานเกือบร้อยละ 20 ของโลก จากการโจมตีของสหรัฐฯ และอิสราเอลต่ออิหร่าน ซึ่งทำให้ช่องแคบฮอร์มุซถูกปิดและส่งผลให้ LNG จากกาตาร์ไม่สามารถส่งออกได้
- การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในช่วงสองเดือนแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้นเป็น 210.02 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า จากการส่งออกที่แข็งแกร่งของออสเตรเลียและอุปสงค์ภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น
- จีนได้สั่งห้ามการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปทันทีในเดือนมีนาคม เพื่อป้องกันความเสี่ยงของการขาดแคลนเชื้อเพลิงภายในประเทศ อันเป็นผลจากสงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิสราเอลกับอิหร่าน
- สหราชอาณาจักรระบุว่า มีหลักฐานเพิ่มขึ้นว่าอิหร่านกำลังวางทุ่นระเบิดในช่องแคบฮอร์มุซ ขณะที่ผู้นำสูงสุดคนใหม่ของอิหร่านกล่าวว่าเส้นทางน้ำสำคัญนี้ควรถูกปิด
- การขนถ่ายน้ำมันได้ถูกระงับที่ท่าเรือฟูไจราห์ หลังเกิดเหตุโจมตีด้วยโดรนที่ทำให้เกิดไฟไหม้ในเขตอุตสาหกรรมปิโตรเลียมของรัฐ โดยท่าเรือดังกล่าวเป็นจุดส่งออกสำคัญของน้ำมันดิบ Murban จากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ประมาณ 1 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของอุปสงค์โลก

- จีนได้ตัดสินใจปล่อยสต็อกปุ๋ยเชิงพาณิชย์ออกสู่ตลาดเร็วกว่าปกติในฤดูเพาะปลูกฤดูใบไม้ผลิ เนื่องจากสงครามในตะวันออกกลางส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกและทำให้ราคาสารอาหารพืชปรับตัวสูงขึ้น โดยรัฐบาลได้ขอให้บริษัทที่เก็บสำรองปุ๋ยในโตรเจน ฟอสเฟต และปุ๋ยผสม จำหน่ายให้แก่เกษตรกรภายในประเทศ
- สหภาพยุโรปนำเข้าน้ำมันมากกว่าร้อยละ 90 และก๊าซมากกว่าร้อยละ 80 ทำให้มีความเปราะบางต่อความผันผวนของราคาพลังงานโลก และยังไม่มีความชัดเจนในระยะเวลาสั้น
- ในอินเดีย วิกฤตการณ์ขาดแคลนก๊าซหุงต้ม (LPG) ที่เคยปรากฏในรายงานของ *Climate Focus* ยังคงยืดเยื้อมาจนถึงสัปดาห์นี้ โดยอินเดียในฐานะผู้ผลิตเหล็กดิบรายใหญ่อันดับสองของโลก กำลังเผชิญกับวิกฤต LPG ครั้งรุนแรงที่สุดในรอบหลายทศวรรษ หลังจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งพลังงานอย่างหนัก
- โครงการจ่ายไฟฟ้าแห่งชาติของคิวบาล่มลงเมื่อวันจันทร์ ส่งผลให้ประชาชนราว 10 ล้านคนไม่มีไฟฟ้าใช้ ท่ามกลางมาตรการปิดล้อมน้ำมันจากสหรัฐฯ ที่กระทบต่อระบบพลังงานของประเทศ
- ธนาคารกลางสหรัฐฯ คงอัตราดอกเบี้ย ขณะที่สงครามอิหร่านส่งผลกระทบต่อแนวโน้มเศรษฐกิจ โดยเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ยังคงคาดว่า จะมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยอย่างน้อยร้อยละ 0.25 ภายในปีนี้
- ผลกระทบจากสงครามในอ่าวมีความรุนแรงมากขึ้นในยุโรป ซึ่งมีราคาพลังงานสูงอยู่แล้วจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน และมาตรการภาษีของสหรัฐฯ โดยเศรษฐกิจเยอรมนีเพียงประเทศเดียวอาจได้รับผลกระทบถึง 40,000 ล้านยูโรภายในสองปี หากราคาน้ำมันอยู่ที่ 100 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามข้อมูลจากสถาบันเศรษฐศาสตร์เยอรมัน IW
- ข้อมูลจากแหล่งข่าวที่น่าเชื่อถือสามรายระบุว่า บริษัท Reliance Industries ของอินเดีย ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการโรงกลั่นน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้ซื้อน้ำมันดิบจากอิหร่านจำนวน 5 ล้านบาร์เรล หลังจากสหรัฐฯ ผ่อนคลายมาตรการคว่ำบาตรชั่วคราว
- หลังจากหลายปีของการกักขังเพื่อรับมือวิกฤต หนี้สาธารณะได้เพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ขณะที่อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นทำให้รัฐบาลไม่สามารถเลื่อนการตัดสินใจด้านการคลังที่ยากลำบากออกไปได้อีก อย่างไรก็ตาม การสร้างสมดุลระหว่างลำดับความสำคัญต่าง ๆ ยังต้องอาศัยสิ่งที่ขาดแคลน คือ ความเชื่อมั่นของประชาชน
- อิหร่านได้โจมตีและจุดไฟเผาเรือบรรทุกน้ำมันดิบที่บรรทุกเต็มลำบริเวณนอกชายฝั่งคูไบเมื่อวันที่ 31 มีนาคม หลังจากทรัมป์เตือนว่าสหรัฐฯ จะทำลายโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอิหร่าน หากไม่เปิดช่องแคบฮอร์มุซ
- ตัวเลขล่าสุดจากภาครัฐ ณ วันที่ 29 มีนาคม ระบุว่า ออสเตรเลียมีน้ำมันดิบเพียงพอสําหรับ 30 วัน น้ำมันเครื่องบิน 30 วัน และน้ำมันเบนซิน 39 วัน
- บริษัท Shell อยู่ระหว่างการเจรจาขั้นสูงกับรัฐบาลเวเนซุเอลาเพื่อพัฒนาแหล่งพลังงานขนาดใหญ่ 4 แห่ง ใกล้กับตริเนแดดและโตเบโก ในแหล่งก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งที่ใหญ่ที่สุดสองแห่งของประเทศในอเมริกาใต้
- การผลิตปุ๋ยเป็นกระบวนการที่ใช้พลังงานเข้มข้น โดยพึ่งพาก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบหลัก ซึ่งต้นทุนพลังงานคิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 ของต้นทุนการผลิต ส่งผลให้การผลิตปุ๋ยจำนวนมากของโลกกระจุกตัวอยู่ในตะวันออกกลาง และมีการค้าปุ๋ยทั่วโลกประมาณหนึ่งในสามที่ต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุซ นักวิจัยระบุว่าปุ๋ยยูเรียมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของการใช้ปุ๋ยในโตรเจนทั่วโลก สำหรับพืชอย่างข้าวโพด ข้าวสาลี ข้าว ผลไม้บางชนิด และผัก ขณะเดียวกัน ตลาดปุ๋ยโลกอยู่ในภาวะตึงตัวอยู่แล้ว โดยจีนจำกัดการส่งออกในปีนี้เป็นที่ปรึกษาอุปทานภายในประเทศ และผู้ผลิตในยุโรปลดกำลังการผลิตลงจากการขาดแคลนก๊าซรัสเซียราคาถูก
- การหยุดชะงักของการขนส่งปุ๋ยและราคาพลังงานที่พุ่งสูงจากสงครามในอิหร่าน กำลังเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดวิกฤตราคาอาหารรอบใหม่ในประเทศที่เปราะบาง โดยช่องแคบฮอร์มุซซึ่งถูกปิดกั้นโดยอิหร่านในทางปฏิบัติ เป็นเส้นทางขนส่งปุ๋ย

ประมาณร้อยละ 30 ของการค้าโลก และผู้ผลิตในอ่าวอาหรับเป็นผู้จัดหาแอมโมเนียและยูเรียรายสำคัญ ตามข้อมูลขององค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ

- นักลงทุนกำลังเข้าซื้อหุ้นในอุตสาหกรรมพลังงานหมุนเวียนของจีน เนื่องจากคาดการณ์ว่าอุปสงค์ทั่วโลกสำหรับแผงโซลาร์เซลล์ แบตเตอรี่ และอุปกรณ์พลังงานสีเขียวจะเพิ่มขึ้น เพื่อลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล
- ความพร้อมของเงินในการรับมือกับวิกฤตพลังงาน ช่วยให้ตลาดการเงินของประเทศสร้างผลตอบแทนโดดเด่นในเดือนมีนาคม และดึงดูดนักลงทุนทั่วโลกให้เพิ่มการลงทุน ขณะที่สงครามในอิหร่านยังคงยืดเยื้อ
- กำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลมในสหราชอาณาจักรที่ทำสถิติสูงสุด ช่วยผลักดันปริมาณพลังงานสะอาดรวมให้แตะระดับสูงสุดใหม่ในปี 2569 และทำให้ผู้ผลิตไฟฟ้าลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบหลายปี ช่วยลดผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าของประเทศจากสงครามอิหร่าน
- ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ในช่วง 12 เดือนถึงเดือนมีนาคม สะท้อนต้นทุนพลังงานและสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นจากการหยุดชะงักในตะวันออกกลาง
- กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เตือนว่า สงครามในตะวันออกกลางจะชะลอการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และอาจกระตุ้นให้เกิดแรงกดดันเงินเฟ้อระลอกใหม่
- สมาคมเหล็กโลก (WSA) เปิดเผยประมาณการความต้องการเหล็กระยะสั้นสำหรับปี 2569 และปี 2570 โดยคาดว่าความต้องการเหล็กโลกจะเติบโตร้อยละ 0.3 ในปี 2569 (แตะ 1,724 ล้านตัน) และร้อยละ 2.2 ในปี 2570 (แตะ 1,762 ล้านตัน) เทียบกับความต้องการ 1,719 ล้านตันในปี 2568 (ลดลงร้อยละ 1.7) และประมาณการเดิมที่ 1,749 ล้านตันสำหรับปี 2568 ทั้งนี้แนวโน้มปี 2569 ถูกปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากคาดการณ์เดิมที่ร้อยละ 1.3 สะท้อนอุปสงค์ระยะสั้นที่อ่อนแอลง
- สำนักงานพลังงานสากล (IEA) ระบุว่า ความต้องการใช้น้ำมันโลกมีแนวโน้มหดตัวในอัตราที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่ช่วงการระบาด ของโควิด-19 โดยอุปทานลดลง 10.1 ล้านบาร์เรลต่อวันในเดือนมีนาคม และความต้องการคาดว่าจะลดลง 800,000 บาร์เรลต่อวันเมื่อเทียบรายปี จากการปิดช่องแคบฮอร์มุซที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของอุปทานครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์
- การส่งออกอะลูมิเนียมของจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงหลายเดือนข้างหน้า เนื่องจากผู้ซื้อหันไปหาแหล่งจัดหาอื่นเพื่อชดเชยอุปทานที่หยุดชะงักในอ่าวเปอร์เซีย โดยความขัดแย้งในอิหร่านซึ่งเข้าสู่สัปดาห์ที่เจ็ด ได้กระทบต่อภูมิภาคที่มีสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 9 ของโลก ทำให้จีนในฐานะผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดกลายเป็นทางเลือกสำคัญ ราคาตลาดโลกที่สูงกว่าตลาดจีนมากที่สุดนับตั้งแต่ปี 2565 ยังเปิดโอกาสให้โรงถลุงเพิ่มการส่งออก ท่ามกลางสต็อกภายในประเทศที่อยู่ในระดับสูงสุดในรอบหกปี
- การส่งออกของจีนชะลอตัวลงอย่างมากในเดือนมีนาคม เนื่องจากสงครามในตะวันออกกลางส่งผลกระทบต่อต้นทุนพลังงานและการขนส่ง กระทบต่ออุปสงค์โลก และสะท้อนความเสี่ยงของกลยุทธ์ที่พึ่งพาภาคการผลิตเพื่อขับเคลื่อนการเติบโต
- สำนักงานพลังงานสากล (IEA) ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของอุปทานและอุปสงค์น้ำมันโลกอย่างมีนัยสำคัญ โดยระบุว่าทั้งสองด้านมีแนวโน้มลดลงจากระดับปี 2568 จากผลกระทบของสงครามในตะวันออกกลางที่รบกวนการไหลเวียนของน้ำมันและกดดันเศรษฐกิจโลก
- ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ของจีน กล่าวเมื่อวันอังคารว่า หลักนิติธรรมระหว่างประเทศต้องได้รับการยึดถือเพื่อรักษาสันติภาพ และเสถียรภาพในตะวันออกกลาง พร้อมวิพากษ์วิจารณ์สงครามของสหรัฐฯ และอิสราเอลกับอิหร่าน โดยกล่าวว่าหลักนิติธรรมไม่ควรถูก “ใช้เมื่อสะดวกและละทิ้งเมื่อไม่ต้องการ” ระหว่างการหารือกับชีค Khaled bin Mohamed bin Zayed Al Nahyan มกุฎราชกุมารแห่งอาบูดาบี ตามรายงานของสำนักข่าวซินหัวอย่างเป็นทางการ

- รัสเซีย ซึ่งเป็นผู้ส่งออกข้าวสาลีรายใหญ่ที่สุดของโลก เปิดแผนแผนจัดตั้งคลังสำรองอาหารร่วมกับประเทศสมาชิก BRICS และประเทศอดีตสหภาพโซเวียต เพื่อลดความเสี่ยงต่อความมั่นคงทางอาหาร โลกจากความขัดแย้งในวันออกกลาง
- กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกลงเหลือร้อยละ 3.1 ภายใต้สมมติฐานว่า สงครามอิหร่านจะยุติในระยะสั้น แต่เตือนว่า โลกกำลังเผชิญความเสี่ยงเข้าสู่สถานการณ์ที่เลวร้ายลง โดยการเติบโตอาจลดลงเหลือร้อยละ 2.5 ในปี 2569 หากการหยุดชะงักของการขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซยังคงดำเนินต่อไป
- ภาวะการแบ่งแยกของโลก ไม่ได้เป็นเพียงการคาดการณ์อีกต่อไป แต่กำลังเกิดขึ้นจริง โดยเมื่อความมั่นคง ความยืดหยุ่น และการจัดแนวทางการเมืองมีความสำคัญเหนือด้านต้นทุน กฎเกณฑ์ด้านการค้า การลงทุน และห่วงโซ่อุปทานจึงกำลังถูกเขียนขึ้นใหม่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื้อต่อเงินเพื่อ ภาวะขาดแคลน และความผันผวน ทั้งนี้ เอเชียอยู่ในศูนย์กลางของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยจีน ญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ ต่างมีความเชื่อมโยงอย่างลึกซึ้งกับการค้าโลกและอุตสาหกรรมการผลิตขั้นสูง แต่ก็เผชิญข้อจำกัดด้านความมั่นคงและนโยบายที่แตกต่างกัน
- เศรษฐกิจจีนเร่งตัวขึ้นในช่วงต้นปี 2569 จากแรงหนุนของการส่งออกที่พุ่งสูง ก่อนที่สงครามอิหร่านจะทำให้ต้นทุนพลังงานเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และสร้างความเสี่ยงต่ออุปสงค์โลกซึ่งมีความสำคัญต่อเป้าหมายการเติบโตของประเทศ
- แรงงานโรงงานในเมือง โนอิดา ซานกรุงในรัฐอุตตรประเทศทางตอนเหนือของอินเดีย ออกมาประท้วงเรื่องค่าครองชีพที่สูงขึ้น และปะทะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดย โนอิดาเป็นหนึ่งในเขตอุตสาหกรรมที่มีการวางแผนขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชีย และเป็นที่ตั้งของโรงงานจำนวนมาก ขณะที่ค่าครองชีพทั่วโลกปรับตัวสูงขึ้นจากสงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิสราเอลกับอิหร่านที่กระทบอุปทานเชื้อเพลิง โดยการประท้วงในรัฐหรยาณาเมื่อสัปดาห์ก่อน ส่งผลให้รัฐบาลต้องปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำร้อยละ 3.5
- จีนยังคงสะสมน้ำมันดิบในระดับสูงสุดของโลกในเดือนมีนาคม แม้ประเทศอื่น ๆ จะเริ่มระบายนสต็อกเพื่อชดเชยการสูญเสียอุปทานจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ
- สงครามในอิหร่านได้ผลักดันราคาปุ๋ยยูเรียซึ่งมีความสำคัญต่อผลผลิตข้าวสาลีในอาร์เจนตินาให้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้เกษตรกรเผชิญความยากลำบากก่อนฤดูกาลเพาะปลูกที่จะเริ่มในเดือนหน้า
- ประชาชนในอิหร่านยังคงพยายามดำเนินชีวิตให้ใกล้เคียงปกติ ท่ามกลางการโจมตีทางอากาศและการตัดสัญญาณอินเทอร์เน็ต โดยมีความกังวลต่อการปราบปรามจากภาครัฐ ขณะที่เศรษฐกิจอยู่ในภาวะขำแย อย่างไรก็ตาม ประชาชนบางส่วนยังมองว่าสถานการณ์ “ไม่ได้เลวร้ายมาก และยังสามารถดำรงชีวิตได้”
- ประธานาธิบดีอิหร่าน เปเชชเคียน ระบุว่าควรใช้ทุกแนวทางที่มีเหตุผลและทางทหารเพื่อลดความตึงเครียด แต่ย้ำว่าความระมัดระวังและความไม่ไว้วางใจต่อสหรัฐฯ ยังคงเป็น “สิ่งจำเป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้”
- ฝ่ายการค้าของบริษัทน้ำมันรายใหญ่สามอันดับแรกในยุโรปสามารถทำกำไรได้หลายพันล้านเหรียญสหรัฐ จากภาวะตึงตัวของอุปทานพลังงานที่เกิดจากสงครามอิหร่าน แข่งหน้าคู่แข่งในสหรัฐฯ และช่วยชดเชยผลกระทบต่อการค้าเงินด้านการผลิต
- ทรัมป์ประกาศระงับการโจมตีอิหร่านโดยไม่มีกำหนด แม้ว่าช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิด โดยมีรายงานว่าเรือสามลำถูกยิง และทั้งสองฝ่ายไม่ได้เข้าร่วมการเจรจาสันติภาพที่ปากีสถาน
- อัตราเงินเฟ้อของสหราชอาณาจักรเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.3 ในเดือนมีนาคม จากร้อยละ 3 ในเดือนกุมภาพันธ์ สะท้อนผลกระทบต่อเบื้องต้นของสงครามอิหร่านต่อระดับราคา ซึ่งธนาคารกลางอังกฤษกังวลว่าอาจทำให้ปัญหาเงินเฟ้อสูงกลับมาอีกครั้ง
- วิกฤตเงินเฟ้อหลังโควิด-19 ในปี 2564 ซึ่งทวีความรุนแรงจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนในปี 2565 และเมื่อเวลาผ่านไป 4 ปี ล่าสุด สงครามอิหร่าน ได้ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของอุปทานน้ำมันและก๊าซครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ โดยนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง โลกต้องเผชิญวิกฤตพลังงานครั้งใหญ่เฉียดหนึ่งครั้งต่อทศวรรษ

- องค์การอนามัยโลก (WMO) ระบุว่า มีแนวโน้มที่ปรากฏการณ์เอลนีโญจะกลับมาเร็วที่สุดตั้งแต่เดือนพฤษภาคมปีนี้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุณหภูมิและรูปแบบปริมาณน้ำฝนทั่วโลก โดยคาดว่าเอลนีโญที่รุนแรงที่สุดในรอบทศวรรษจะทำให้เอเชียเผชิญสภาพอากาศร้อนและแห้งแล้งในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 ส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรและอุปทานอาหาร ขณะที่เกษตรกรต้องเผชิญปัญหาการขาดแคลนปุ๋ยและต้นทุนเชื้อเพลิงที่สูงจากสงครามอิหร่าน
- กำไรของภาคอุตสาหกรรมจีนขยายตัวในอัตราที่เร็วที่สุดในรอบ 6 เดือนในเดือนที่ผ่านมา สะท้อนสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ยังไม่สม่ำเสมอในไตรมาสแรก ขณะที่ผู้กำหนดนโยบายเตรียมรับมือกับผลกระทบจากสงครามในวันออกกลาง
- ท่ามกลางการหยุดชะงักของการไหลเวียนน้ำมันและก๊าซทั่วโลกจากสงครามอิหร่าน และราคาพลังงานที่พุ่งสูงขึ้น แอลเบเนียเป็นตัวอย่างของประเทศที่สามารถลดผลกระทบจากค่าไฟฟ้าที่ปรับตัวสูงขึ้นได้ เนื่องจากมีสัดส่วนการผลิตพลังงานหมุนเวียนในระดับสูง
- โรงกลั่น Dangote ขนาดใหญ่ของไนจีเรียได้รับประโยชน์จากอัตรากำไรของน้ำมันเครื่องบินที่ทำสถิติสูงสุด โดยส่วนใหญ่ส่งออกไปต่างประเทศ ขณะที่สายการบินภายในประเทศซึ่งเป็นลูกค้าของโรงกลั่น ได้ขู่ว่าจะหยุดให้บริการ เนื่องจากต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก
- ผู้ส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ของสหรัฐฯ สามารถชดเชยการลดลงของปริมาณส่งออกจากกาตาร์ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการโจมตีของอิหร่านและการปิดเส้นทางเดินเรือสำคัญในวันออกกลาง ส่งผลให้อุปทานรวมยังคงอยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์แม้อยู่ในภาวะสงคราม
- ผู้ส่งออกของจีนในกลุ่มแบตเตอรี่ ระบบพลังงานแสงอาทิตย์ รถยนต์ไฟฟ้า และอุปกรณ์พลังงานสะอาดอื่น ๆ มียอดขายทำสถิติสูงสุดในเดือนที่ผ่านมา เนื่องจากสงครามอิหร่านและการปิดช่องแคบฮอร์มุซส่งผลให้การจับค้าน้ำมันและก๊าซจากตะวันออกกลางหยุดชะงัก โดยมูลค่าการส่งออกรวมของสินค้าและชิ้นส่วนพลังงานสะอาดของจีนอยู่ที่ 26,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในเดือนมีนาคม ซึ่งเป็นระดับสูงสุดรายเดือนที่เคยมีการบันทึกมา เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากเดือนกุมภาพันธ์ และเพิ่มขึ้นร้อยละ 52 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- กิจกรรมก่อสร้างของจีนหดตัวอย่างรุนแรงที่สุดนับตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นของการระบาดโควิด-19 ขณะที่ภาคบริการกลับเข้าสู่ภาวะหดตัวอีกครั้ง แม้ว่าการส่งออกยังคงช่วยพยุงภาคการผลิตให้ดำเนินต่อไปได้ ท่ามกลางผลกระทบจากสงครามในอิหร่าน โดยดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ภาคการผลิตอย่างเป็นทางการในเดือนเมษายนออกมาดีกว่าคาดที่ระดับ 50.3 แต่ยังคงอยู่เหนือระดับ 50 เพียงเล็กน้อยซึ่งเป็นเส้นแบ่งระหว่างการขยายตัวและการหดตัว
- ราคาข้าวโพดในตลาดชิคาโกปรับตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องและระดับสูงสุดในรอบหนึ่งปี เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากราคาปุ๋ยและพลังงานที่พุ่งสูงจากสงคราม ส่งผลกระทบต่อผลผลิตและพื้นที่เพาะปลูกของพืชที่ต้องใช้ธาตุอาหารสูงชนิดนี้
- สงครามในวันออกกลางส่งผลให้ผู้ซื้อในเอเชียต้องเผชิญกับภาวะตลาดน้ำมันดิเซลแบบ “สองระดับ” โดยประเทศที่มีรายได้น้อยเผชิญกับภาวะขาดแคลนอย่างรุนแรง ขณะที่ประเทศที่มั่งคั่งและมีอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ยังคงมีสำรองเพียงพอ โดยจีนและเกาหลีใต้ซึ่งเป็นศูนย์กลางการกลั่น ได้ลดการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันหลังโรงกลั่นต้องลดกำลังการผลิต
- ขณะที่สถานการณ์การปิดช่องแคบฮอร์มุซมีแนวโน้มยืดเยื้อ นิตยสาร *The Economist* ได้แย้งว่าความเชื่อมั่นของตลาดน้ำมันยังไม่สะท้อนความเป็นจริง โดยในอาทิตย์นี้ (วันที่ 26 เมษายน) แม้ราคาน้ำมันจะพุ่งขึ้นและระดับสูงสุดในรอบสี่ปีที่ 126 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ก่อนจะปรับตัวลงมาอยู่ที่ 108 เหรียญสหรัฐ แต่เมื่อพิจารณาปริมาณน้ำมันที่หายไปจากตลาด ราคาควรอยู่ที่ประมาณ 150 เหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม ตลาดยังคงประเมินความเสียหายต่ำกว่าความเป็นจริง

- บริษัทน้ำมันยักษ์ใหญ่ของอังกฤษ BP รายงานกำไรในไตรมาสแรกเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า และระดับ 3.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2566 และสูงกว่าที่ตลาดคาดการณ์ร้อยละ 20 จากแรงหนุนของผลการซื้อขายน้ำมันที่ดีขึ้นในช่วงสงครามอิหร่าน
- เกษตรกรทั่วโลกกำลังเผชิญกับภาวะราคาปุ๋ยพุ่งขึ้นเป็นครั้งที่สองในรอบสี่ปี จากผลกระทบของสงครามสหรัฐ-อิสราเอลกับอิหร่าน ขณะที่ราคาธัญพืชอยู่ในระดับต่ำเกินกว่าจะชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกษตรกรจำนวนมากเริ่มทบทวนแผนการเพาะปลูก ซึ่งอาจกระทบต่อปริมาณผลผลิตอาหารโลก
- หลังจากสงครามกับสหรัฐและอิสราเอลดำเนินมาเป็นเวลาสองเดือน อิหร่านไม่มีผู้นำทางศาสนาที่มีอำนาจสูงสุดแบบเบ็ดเสร็จอีกต่อไป ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญจากอดีต และอาจส่งผลให้จุดยืนของเตหะรานแข็งแกร่งกว่าเดิมขึ้นในการพิจารณาเจรจากับสหรัฐ
- หน่วยข่าวกรองของสหรัฐกำลังประเมินแนวโน้มการตอบโต้ของอิหร่าน หากประธานาธิบดีทรัมป์ประกาศชัยชนะฝ่ายเดียวในสงครามที่ดำเนินมาแล้วสองเดือน ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจำนวนมากและกลายเป็นแรงกดดันทางการเมืองต่อทำเนียบขาว
- ธนาคารกลางสหรัฐ (Fed) มีมติคงอัตราดอกเบี้ยไว้ในการประชุมล่าสุด แต่การประชุมครั้งสุดท้ายของเจอโรม พาวเวลล์ในฐานะประธานธนาคารกลางสหรัฐ สะท้อนความเห็นที่แตกแยกอย่างชัดเจนด้วยคะแนนเสียง 8 ต่อ 4 โดยพาวเวลล์ระบุว่ายังคงดำรงตำแหน่งกรรมการ Fed ต่อไป
- สหรัฐกำลังผลักดันให้ประเทศต่าง ๆ จัดตั้งพันธมิตรระหว่างประเทศเพื่อฟื้นฟูเสรีภาพในการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ตามข้อมูลจากเอกสารของกระทรวงการต่างประเทศ
- เจ้าหน้าที่อาวุโสของเพนตากอนเปิดเผยว่าสงครามของสหรัฐในอิหร่านมีต้นทุนแล้วประมาณ 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประเมินค่าใช้จ่ายทางทหารอย่างเป็นทางการครั้งแรกของความขัดแย้ง
- อุปทานข้าวมีแนวโน้มลดลงในปีนี้ หลังเกษตรกรในเอเชียลดพื้นที่เพาะปลูกจากภาวะขาดแคลนปุ๋ยและต้นทุนเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงจากสงครามในอิหร่าน ขณะเดียวกันปรากฏการณ์เอลนีโญที่กำลังก่อตัวอาจยังกดดันผลผลิตของอาหารหลักที่มีการบริโภคมากที่สุดในโลก
- สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) เตรียมกลายเป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ที่สุดที่ถอนตัวออกจากกลุ่ม โอเปก ซึ่งถือเป็นแรงกดดันสำคัญต่อองค์กรและชาติอู่อาระเบียในฐานะผู้นำโดยพฤตินัย อีกทั้งยังเป็นประเทศที่สี่ที่ถอนตัวจาก OPEC+ ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา
- เศรษฐกิจสหรัฐกลับมาขยายตัวเร็วขึ้นในไตรมาสแรก จากการลงทุนด้าน AI ของภาคธุรกิจที่เพิ่มขึ้น และการใช้จ่ายภาครัฐที่ฟื้นตัวหลังการปิดหน่วยงานรัฐ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวดังกล่าวมีแนวโน้มเป็นเพียงชั่วคราว

ปัจจัยที่ส่งผลต่อดัชนี BDI

- ในด้านอุปทาน อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบัน จนถึงสิ้นปี 2572 อยู่ที่ร้อยละ 12.57 ซึ่งสูงกว่าสัดส่วนเรืออายุ 20 ปีขึ้นไปในกองเรือปัจจุบันที่ร้อยละ 11.68 ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2569 เพียงเล็กน้อย โดยการปลดระวางเรือและการรีไซเคิลกองเรือเริ่มต้นปีนี้เป็นระดับที่ชะลอตัว ท่ามกลางการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่ซึ่งคงมืออย่างต่อเนื่อง ขณะที่ผลกระทบจากมาตรการ EEXI และ CII ที่ทำให้ความเร็วของกองเรือโลกลดลง ยังคงส่งผลอย่างชัดเจนตั้งแต่ต้นปี 2567 และความไม่แน่นอนทางการค้ายังคงเพิ่มความผันผวนในระยะสั้น แม้ว่าราคาการต่อเรือใหม่จะปรับตัวสูงขึ้น แต่ปริมาณคำสั่งต่อเรือยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- การผลิตเหล็กทั่วโลกอยู่ที่ 459.2 ล้านตันในไตรมาสแรกของปี 2569 ลดลงร้อยละ 2.3 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- การผลิตเหล็กของจีนลดลงร้อยละ 4.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ขณะที่อินเดียมีการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.8
- แนวโน้มถ่านหินมีทิศทางเชิงบวกมากขึ้น โดยการหยุดชะงักของอุปทาน LNG จากกาตาร์ ส่งผลให้ประเทศในเอเชีย เช่น ใต้หวัน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ผ่อนคลายข้อจำกัดการใช้ถ่านหินและขยายระยะเวลาการเดินเครื่องโรงไฟฟ้าถ่านหิน ซึ่งสนับสนุนแนวโน้มอุปสงค์ในระยะสั้นและตอกย้ำบทบาทของถ่านหินในด้านความมั่นคงทางพลังงาน
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองจำนวน 16.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.1 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนนำเข้าข้าวโพดจำนวน 0.77 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 196.2 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนนำเข้าข้าวสาลีจำนวน 1.79 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 496.7 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนนำเข้าแร่เหล็กจำนวน 314.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนนำเข้าถ่านหินจำนวน 116.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนนำเข้าบอไซค์/อลูมิเนียมจำนวน 57.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.7 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- จีนส่งออกเหล็กจำนวน 24.7 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 10 ในไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า
- ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.6 ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2569
- เศรษฐกิจจีนขยายตัวร้อยละ 5.0 ในไตรมาสแรกของปี 2569 โดยความขัดแย้งในตะวันออกกลางได้สะท้อนให้เห็นถึงความเปราะบางสำคัญ เนื่องจากจีนเป็นผู้นำเข้าพลังงานรายใหญ่ที่สุดของโลก จึงมีความอ่อนไหวต่อความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งกำลังกดดันภาคการค้า เพิ่มต้นทุน และสร้างความไม่แน่นอนต่อแนวโน้มเศรษฐกิจ แม้ว่าจีนจะสามารถรองรับผลกระทบในระยะสั้นได้ แต่หากราคาพลังงานยังคงอยู่ในระดับสูงเป็นเวลานาน อาจเพิ่มแรงกดดันต่อเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่แข็งแกร่งยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนภาคการส่งออก ทั้งนี้ จีนใช้พลังงานหมุนเวียนคิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของโครงสร้างพลังงานในปัจจุบัน และยังเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานหมุนเวียนในแต่ละปีมากกว่าประเทศอื่นรวมกัน อีกทั้งยังมีน้ำมันสำรองเชิงยุทธศาสตร์ประมาณ 1.4 ถึง 1.6 พันล้านบาร์เรล ซึ่งสูงกว่าประเทศอื่นทั่วโลก
- การนำเข้าแร่เหล็กของจีนแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 314.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ในไตรมาสแรกของปี 2569 ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนการเติบโตของอุปสงค์ทั่วโลก แม้ว่าการส่งออกเหล็กจะอ่อนตัวลงประมาณร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยปริมาณสต็อกที่ทำเรืออยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ สะท้อนถึงการสะสมสินค้าคงคลัง ขณะที่ออสเตรเลียเป็นผู้ส่งออกหลักที่เพิ่มขึ้นมากที่สุด (เพิ่มขึ้นประมาณ 15 ล้านตันเมื่อเทียบรายปี) ส่วนบราซิลเพิ่มขึ้น 5 ล้านตัน ซึ่งในแง่ต้นทุนไม่แพ้กับมากกว่า 15 ล้านตันจากออสเตรเลียและมีการกระจายแหล่งนำเข้าเพิ่มเติมไปยังประเทศใหม่ เช่น กินี โลบีเรีย และเวเนซุเอลา ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นในระยะยาว

- อุปสงค์การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งเรือขนาดปานามาแมกซ์ โดยข้อมูลล่าสุดแสดงให้เห็นถึงการนำเข้าจากบราซิลที่ชะลอตัว (การส่งออกในเดือนมีนาคมไปยังจีนลดลงประมาณ 1.2 ล้านตันเมื่อเทียบรายปี เหลือ 10 ล้านตัน) เนื่องจากความล่าช้าในการตรวจสอบสินค้า ขณะที่ความไม่แน่นอนด้านการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน รวมถึงอุปสงค์อาหารสัตว์ในจีนที่อ่อนตัวลง (จากราคาสูกที่ลดลงและการใช้วัตถุดิบทดแทนที่มีราคาถูกกว่า) อาจส่งผลให้จีนลดความต้องการนำเข้าถั่วเหลืองจากทั้งบราซิลและสหรัฐฯ
- การผลิตภาคอุตสาหกรรมของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 ในไตรมาสแรกของปี 2569 ขณะที่กำไรภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีแรงขับเคลื่อนหลักจากภาคการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ กำไรในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 124.5 ขณะที่อุตสาหกรรมรถไฟ การต่อเรือ และอากาศยานเติบโตร้อยละ 16.7 และกำไรในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.4 อย่างไรก็ตาม อุปทานภายในประเทศที่แข็งแกร่งและอุปสงค์ภายในประเทศที่ยังอ่อนแอยังคงเป็นประเด็นท้าทาย
- ตามรายงาน Clarksons ณ สิ้นเดือนมีนาคม อุปสงค์ในแง่ตันไมล์คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากประมาณการเดิมในเดือนธันวาคม 2568 ที่ร้อยละ 2.0 เป็นร้อยละ 2.4 ในปี 2569 และปรับลดจากร้อยละ 1.4 ในเดือนธันวาคม 2568 เป็นร้อยละ 1.2 (ประมาณการจากเดือนมีนาคม 2569) ในปี 2570 เมื่อเทียบกับการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 3.6 ในปี 2569 และร้อยละ 3.7 ในปี 2570 ทั้งนี้ มาตรการ EEXI และ CII จะช่วยลดอุปทานกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยรวมลงประมาณร้อยละ 3.5 ในปี 2569 ผ่านการลดความเร็วเรือและระยะเวลาในการปรับปรุงเรือ (retrofit)
- ในไตรมาสแรกของปี 2569 ดัชนีอัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 22,902 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ระดับ 24,687 เหรียญสหรัฐต่อวัน ปรับตัวลดลงต่ำสุดที่ 16,226 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 15 มกราคม จากนั้นปรับขึ้นสูงสุดที่ 28,306 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 30 มกราคม และปิดไตรมาสที่ 23,221 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีอัตราค่าระวางของเรือขนาดปานามาแมกซ์เฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 15,395 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ระดับต่ำสุด 11,536 เหรียญสหรัฐต่อวัน ปรับขึ้นสูงสุดที่ 18,127 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 4 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 15,692 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีอัตราค่าระวางของเรือขนาดซูปราแมกซ์เฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 14,577 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 41 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 13,601 เหรียญสหรัฐต่อวัน ปรับลดลงต่ำสุดที่ 12,038 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 13 มกราคม ปรับขึ้นสูงสุดที่ 17,600 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 5 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 15,190 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีอัตราค่าระวางของเรือขนาดแฮนด์ไซส์เฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 12,411 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 37 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเริ่มต้นไตรมาสที่ 12,329 เหรียญสหรัฐต่อวัน ปรับลดลงต่ำสุดที่ 10,578 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 16 มกราคม ปรับขึ้นสูงสุดที่ 15,002 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 9 มีนาคม และปิดไตรมาสที่ 12,629 เหรียญสหรัฐต่อวัน
- ข้อมูลจากรัฐบาลจีนในไตรมาสแรกของปี 2569 ระบุว่า การใช้จ่ายภาครัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตสูงสุดในรอบ 5 ปี ขณะที่รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 ส่งผลให้รายได้ทางการคลังเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าในช่วงดังกล่าว
- ในเดือนเมษายน 2569 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกลงเหลือร้อยละ 3.1 ในปี 2569 และร้อยละ 3.2 ในปี 2570 จากประมาณการเดิมในเดือนมกราคมที่ร้อยละ 3.3 สำหรับทั้งสองปี โดยสะท้อนผลกระทบจากราคาพลังงานที่ปรับตัวสูงขึ้นจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และความกังวลที่เพิ่มขึ้นว่าการหยุดชะงักของการขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะกดดันการเติบโตของเศรษฐกิจโลกเพิ่มเติม

- IMF ยังได้รับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจสหรัฐฯ เป็นร้อยละ 2.3 ในปี 2569 และร้อยละ 2.1 ในปี 2570 ลดลงร้อยละ 0.1 จากประมาณการเดือนมกราคม โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการลดภาษี ผลของการปรับลดอัตราดอกเบี้ยที่เริ่มส่งผลล่าช้า และการลงทุนในศูนย์ข้อมูล AI ที่ยังคงดำเนินต่อเนื่อง ซึ่งช่วยชดเชยต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้น และคาดว่าจะส่งผลต่อเนื่องไปถึงปี 2570
- IMF คาดการณ์เศรษฐกิจจีนจะเติบโตร้อยละ 4.4 ในปี 2569 (ลดลงร้อยละ 0.1 จากประมาณการเดือนมกราคม) โดยต้นทุนพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ที่สูงขึ้นได้รับการชดเชยบางส่วนจากการลดภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ขณะที่ปี 2570 คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 4.0 (ไม่เปลี่ยนแปลง) โดยยังถูกกดดันจากภาคอสังหาริมทรัพย์ที่อ่อนแอ กำลังแรงงานที่ลดลง ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ลดลง และผลิตภาพที่ชะลอตัว
- อินเดียได้รับการปรับเพิ่มคาดการณ์การเติบโตเล็กน้อยเป็นร้อยละ 6.5 สำหรับทั้งปี 2569 และปี 2570 จากแรงส่งทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งในช่วงปลายปี 2568 และการลดภาษีนำเข้าจากสหรัฐฯ
- สหภาพยุโรปซึ่งยังคงเผชิญต้นทุนพลังงานที่สูงจากสงครามยูเครน มีแนวโน้มได้รับผลกระทบเพิ่มเติมจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง โดยคาดการณ์การเติบโตถูกปรับลดลงเหลือร้อยละ 1.1 ในปี 2569 และร้อยละ 1.2 ในปี 2570
- กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนา ซึ่งพึ่งพาน้ำมันในสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศพัฒนาแล้ว จะได้รับผลกระทบมากกว่า โดยคาดการณ์การเติบโตในปี 2569 ถูกปรับลดลงเหลือร้อยละ 3.9
- อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2569 อยู่ที่ร้อยละ 12.57 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2559 ขณะที่เรือที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป ซึ่งมีจำนวน 125.11 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 11.68 ของกองเรือปัจจุบัน ถือเป็นกลุ่มที่เหมาะสมสำหรับการปลดระวางเรือในช่วงปี 2569 ถึงปี 2572
- ในไตรมาสแรกของปี 2569 มีการปลดระวางเรือรวม 1.22 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นจาก 1.11 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ขณะที่โครงสร้างอายุของกองเรือ ณ ต้นไตรมาสสองปี 2569 ซึ่งมีเรืออายุ 20 ปีขึ้นไป ซึ่งมีจำนวน 125.11 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.68 ของกองเรือโลกประกอบด้วยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันที่ร้อยละ 12.57 มีแนวโน้มทำให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกเติบโตในอัตราที่เหมาะสมภายใต้ภาวะตลาดที่มีเสถียรภาพ
- การที่ PSL มีสัดส่วนการลงทุนในเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขนาดเล็ก ส่งผลให้บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 4.0 ในปี 2569 ขณะที่กลุ่มสินค้าเทกองย่อยมีการเติบโตร้อยละ 2.1 ตามข้อมูลของ Clarksons
- ในส่วนของเรือคอนเทนเนอร์ คำสั่งต่อเรือในปี 2568 ส่งผลให้คำสั่งต่อเรือรวมอยู่ที่ 11.2 ล้าน TEU ณ ต้นปี 2569 โดยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 34 เทียบกับร้อยละ 27 ณ ต้นปี 2568 และ ณ ต้นไตรมาสสองของปี 2569 อัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 36.6 เทียบกับร้อยละ 28.6 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons ในเดือน มกราคมและเมษายน ปี 2568 เดือนมกราคมและเดือนเมษายน ปี 2569 เมษายน 2568 เมษายน 2569 CIM)

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เราเริ่มต้นปี 2569 ด้วยกองเรือรวม 1,061.38 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 1,070.89 ล้านเดทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.90) ณ ต้นไตรมาสที่ 2 ปี 2569 หากเรากำหนดโดยใช้อัตราการส่งมอบตลาดเคลื่อนที่ร้อยละ 5 (ซึ่งในความเป็นจริงอยู่ที่ร้อยละ 13.9 สำหรับไตรมาสแรกปี 2569) สำหรับกำหนดการส่งมอบเรือในปี 2569 และปี 2570 และสมมติว่าการปลดระวางเรืออยู่ที่ระดับ 10 ล้านเดทเวทตันในปี 2569 และปี 2570 (ในความเป็นจริงอยู่ที่ 1.22 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกปี 2569 และ 5.62 ล้านเดทเวทตันในปี 2568) เราจะได้การเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.29 (จาก 1,061.38 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,096.32 ล้านเดทเวทตัน โดยกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นจาก 386.23 ล้านเดทเวทตันเป็น 399.86 ล้านเดทเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.53 และกลุ่มเรือที่ไม่มีบริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นจาก 675.14 ล้านเดทเวทตันเป็น 696.45 ล้านเดทเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.16) ภายในสิ้นปี 2569 และร้อยละ 3.16 ภายในสิ้นปี 2570 (จาก 1,096.32 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,131.0 ล้านเดทเวทตัน โดยกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นจาก 399.86 ล้านเดทเวทตันเป็น 410.39 ล้านเดทเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.63 และกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นจาก 696.45 ล้านเดทเวทตันเป็น 720.61 ล้านเดทเวทตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.47) ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองคาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 3.6 และร้อยละ 3.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สำหรับปี 2569 และปี 2570 ตามลำดับ กิจกรรมการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่เพิ่มขึ้นในไตรมาสแรกปี 2569 โดยมีการทำสัญญาต่อเรือใหม่จำนวน 8.3 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นจาก 6.2 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสแรกปี 2568 จากข้อมูลของ Clarksons ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ค่าเฉลี่ยของคำสั่งต่อเรือใหม่ในไตรมาสแรกสำหรับกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ 106.61 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่กลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งประกอบด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ มีคำสั่งต่อเรือเฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 39.7 ล้านเดทเวทตัน แม้ว่าการส่งมอบเรือใหม่จะยังคงสม่ำเสมอและการปลดระวางเรือยังคงจำกัด แต่ผลกระทบต่ออุปทานที่แท้จริงนั้นถูกชดเชยบางส่วนจากการที่เรือราวร้อยละ 1 ของกองเรือทั้งหมดติดอยู่ในอ่าว รวมถึงระยะเวลาที่ไม่ได้มีการเช่าเรือที่เพิ่มขึ้นจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง และแนวโน้มการลดความเร็วเดินเรือที่สังเกตได้ในกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

การตรวจสอบพิเศษและผลกระทบของ EEXI ต่อด้านอุปทาน

PSL's vessel speed before and after EEXI compliance



Vessels with EPL Application

Vessels	Speed before EPL Application	Speed after EPL Application	K Change
Mallika Naree	14.5	13.40	-1.10
Mookda Naree	14.5	13.51	-0.99
Ananya Naree	14.1	12.31	-1.79
Benjamas Naree	14.2	12.30	-1.90
Chintana Naree	14.2	12.32	-1.88
Lanna Naree	14.2	13.17	-1.03
Latika Naree	14.4	13.15	-1.25
Kanchana Naree	14.0	11.86	-2.14
Kirana Naree	13.6	11.62	-1.98
Apiradee Naree	13.8	11.82	-1.98

Vessels	Speed before EPL Application	Speed after EPL Application	K Change
Baranee Naree	14.1	11.91	-2.19
Chayanee Naree	14.2	11.77	-2.43
Daranee Naree	14.3	11.78	-2.52
Sarika Naree	14.1	13.97	-0.13
Sarita Naree	14.2	14.15	-0.05

Average of 15 Vessels	14.2	12.6	-1.6K
-----------------------	------	------	-------

- Note:
- For every 1 knot reduction in speed of the entire world fleet, it would equal to 5.5% supply reduction based on 250 days at sea.
 - Our ships speed was reduced by 1.6 knots after EPL application, and applying our speed reduction to the world dry bulk fleet it would reduce the existing supply by 3.6% based on non-eco engine ships, and 250 days at sea.



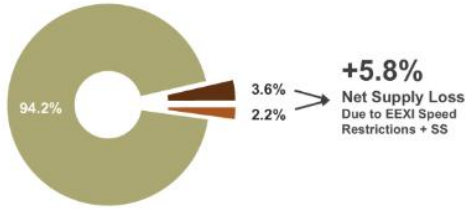
จากสไลด์ข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้กองเรือของ PSL จะมีอายุเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกองเรือโลก แต่กองเรือของบริษัทฯ ก็ได้รับผลกระทบจากการลดความเร็วลง 1.6 น็อต อันเป็นผลมาจากการบังคับใช้มาตรการ EPL (Engine Power Limits) กับเรือในกองเรือของบริษัทฯ



Reduction in Fleet Supply due to EEXI and SS in 2026

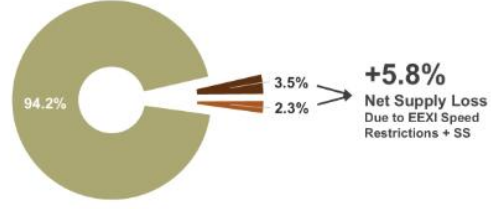
In Geared Fleet (10,000-69,999 DWT) – PSL Segment

Total World Fleet (DWT)	390,998,250
Up to 2011 Built Fleet (DWT)	159,170,287
Supply Reduction per 1 Knot	5.5%
Supply Reduction per 1.6 Knot*	8.8%
Effective Supply Loss from Speed (in mDWT)	14.0



In Overall Bulker Fleet

Total World Fleet (DWT)	1,070,887,745
Up to 2011 Built Fleet (DWT)	420,610,343
Supply Reduction per 1 Knot	5.5%
Supply Reduction per 1.6 Knot*	8.8%
Effective Supply Loss from Speed (in mDWT)	37.01



■ Speed Reduction Impact ■ Special Survey Impact ■ Remaining Fleet Capacity

*Note: *This analysis is based on all geared dry bulk ships with non-eco engines built before 2011 being subjected to EPL measures, resulting in a speed reduction of 1.6 knots. The capacity impact is calculated assuming vessels operate 250 days at sea annually. In PSL's case, even though our fleet average age is younger than the global dry bulk fleet average, certain vessels within the fleet were still subjected to EPL, leading to a speed reduction of an average 1.6 knots.*

Source: PSL internal analysis, Clarksons World Fleet Register as on 31 Mar 2026, Braemar Dry Bulk Report as on 14 Apr 2026.



Precious Shipping PCL

99

การวิเคราะห์ในสไลด์ข้างต้นอ้างอิงจากเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือทั้งหมดที่ติดตั้งเครื่องยนต์ที่ไม่ใช่แบบประหยัดพลังงาน (non-eco engines) และสร้างขึ้นก่อนหรือในปี 2554 ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้มาตรการ EPL ส่งผลให้ความเร็วลดลง 1.6 น็อต ทั้งนี้ ผลกระทบต่อขีดความสามารถในการขนส่งคำนวณจากสมมติฐานที่ว่าเรือแต่ละลำปฏิบัติงานในทะเล 250 วันต่อปี

การตรวจสอบพิเศษ (Special Surveys: SS) ก่อให้เกิดผลให้กำลังการให้บริการของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยที่ไม่ค่อยถูกกล่าวถึง

เรือที่มีอายุ 5 ปี 10 ปี 15 ปี 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี จำเป็นต้องเข้ารับการตรวจสอบพิเศษตามข้อกำหนด ซึ่งส่งผลให้เรือไม่สามารถให้บริการได้ชั่วคราว โดยระยะเวลาการตรวจสอบพิเศษอยู่ที่ประมาณ 15 ถึง 40 วัน ขึ้นอยู่กับอายุของเรือ ทั้งนี้ ยังไม่รวมระยะเวลาเดินเรือเปล่าแบบไม่มีสินค้าบรรทุกในระหว่างหรือระยะเวลาเรือเข้าอู่แห้ง ในกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีจำนวนเรือที่เข้ารับการตรวจสอบพิเศษเฉลี่ยอยู่ที่ 54 ลำต่อวัน ขณะที่กลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ มีจำนวนเฉลี่ยอยู่ที่ 75 ลำต่อวัน อุปทานของเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคาดว่าจะลดลงร้อยละ 2.2 ในปี 2568 และคาดว่าจะลดลงต่อเนื่องร้อยละ 2.2 และร้อยละ 2.4 ในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ อันเป็นผลจากการเข้ารับการตรวจสอบพิเศษ ในปี 2567 กองเรือดังกล่าวมีอุปทานลดลงร้อยละ 1.7 จากปัจจัยเดียวกันทั้งนี้ ผลกระทบต่ออุปทานดังกล่าวคำนวณจากช่วงเวลาตั้งแต่สิ้นสุดการเดินเรือบรรทุกสินค้าครั้งก่อนหน้า จนถึงการออกเดินเรือหลังเสร็จสิ้นการตรวจสอบพิเศษ ซึ่งสะท้อนถึงระยะเวลาที่เรือไม่สามารถให้บริการในตลาดได้จริง

จุดคอขวดที่อาจสร้างความปั่นป่วนในการขนส่งทางทะเล

- ตามข้อมูลของ Clarksons ระบุว่า การค้าโลกประมาณร้อยละ 24 ผ่านช่องแคบมะละกา ร้อยละ 11 ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ร้อยละ 9 ผ่านคลองสุเอซ ร้อยละ 4 ผ่านช่องแคบเดนมาร์ก/ทางเข้าสู่ทะเลบอลติก ร้อยละ 3 ผ่านช่องแคบบอสฟอรัสของตุรกีเพื่อเข้าสู่ทะเลดำ และอีกร้อยละ 3 ผ่านคลองปานามา โดยเมื่อปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีอิทธิพลมากขึ้น จึงจำเป็นต้องติดตามจุดคอขวดสำคัญเหล่านี้อย่างใกล้ชิด ซึ่งเป็นเหตุผลที่มีการเน้นย้ำประเด็นดังกล่าวในรายงานรายไตรมาสอย่างต่อเนื่อง
- อุปทานน้ำมันและก๊าซของโลกประมาณร้อยละ 20 และปิโตรเคมีร้อยละ 33 ถูกส่งออกจากอ่าวตะวันออกกลางผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือแคบระหว่างอิหร่านและโอมาน โดยนับตั้งแต่สหรัฐฯ และอิสราเอลปิดฉากโจมตีอิหร่านเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 อิหร่านได้ปิดช่องแคบดังกล่าว ส่งผลให้ราคาพลังงานโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยลบต่อเศรษฐกิจโลก
- คำถามสำคัญคือ เหตุใดจุดเสี่ยงเชิงโครงสร้างที่อาจนำไปสู่การปิดเส้นทางคอขวดจึงเพิ่มขึ้นในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา และโลกควรดำเนินการอย่างไรเพื่อเสริมสร้างความยืดหยุ่นต่อความเสี่ยงดังกล่าว ที่สำคัญยิ่งกว่านั้นคือ เหตุใดผู้นำจึงไม่สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ลักษณะนี้ล่วงหน้า และหลีกเลี่ยงการดำเนินนโยบายที่นำไปสู่สถานการณ์ดังกล่าว

สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14

- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ระบุว่า เป็นเรื่องน่าประหลาดใจที่ในประเทศซึ่งมักกล่าวถึง “พระเจ้า” อยู่เสมอ กลับมีบุคคลทางการเมืองแสดงภาพตนเองเสมือนเป็นพระเยซูคริสต์
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 กล่าวกับ Reuters ว่า พระองค์มีแผนจะยังคงแสดงจุดยืนต่อต้านสงครามต่อไป หลังจากทรมับโปเมติโดยตรงต่อผู้นำของศาสนจักรที่มีสมาชิกกว่า 1,400 ล้านคน
- ในการกล่าวสุนทรพจน์อย่างเข้มข้นเมื่อวันจันทร์ (13 เมษายน) ระหว่างการเยือนแอฟริกา สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 วิพากษ์การละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศโดยชาวมหาอำนาจในลักษณะ “ล่าอาณานิคมยุคใหม่” ไม่กี่ชั่วโมงหลังจากที่ทรมับโปเมติผู้นำของศาสนจักรที่มีสมาชิก 1.4 พันล้านคน โดยตรง “ข้าพเจ้าจะยังคงเดินทางเสี่ยงคัดค้านสงครามอย่างก้องกังวาน เพื่อมุ่งส่งเสริมสันติภาพ การเจรจา และความสัมพันธ์พหุภาคีระหว่างรัฐ เพื่อแสวงหาทางออกที่ยุติธรรมต่อปัญหาต่าง ๆ” พระสันตะปาปาผู้ประสูติในซีกาโกกล่าว
- นายเอกเซต รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เปรียบเทียบกลุ่มผู้สื่อข่าวที่ “เกลียดชังทรมับโป” ว่าเป็นดั่งศัตรูของพระเยซู
- พระสันตะปาปาเลโอใช้เวลาในวันสุดท้ายของการเสด็จเยือน 4 ประเทศในทวีปแอฟริกา กล่าวถ้อยแถลงคัดค้านความเหลื่อมล้ำทางความมั่งคั่ง พร้อมกระตุ้นเตือนให้คริสตศาสนิกชนร่วมมือกันลดช่องว่างระหว่างคนรวยและคนจน
- พระสันตะปาปาเลโอเสด็จกลับกรุงโรมหลังเสร็จสิ้นการเยือน 4 ประเทศในทวีปแอฟริกา ซึ่งพระองค์ได้ทรงประณามทิศทางของผู้นำโลกอย่างรุนแรง พร้อมทั้งแสดงจุดยืนคัดค้านระบอบเผด็จการและสงครามอย่างเกรี้ยวกราด

IMO และประเด็นด้านกฎระเบียบ

- กล่าวคลาสสิกที่ว่า “สายเกินแก้” อาจเป็นคำอธิบายที่เมตตาคือที่สุดต่อความพยายามขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในการผลักดันการขนส่งทางทะเลทั่วโลกให้ข้ามเส้นสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ดังที่เราได้เข้ามาโดยตลอด ในจดหมายข่าวหลากหลายฉบับตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา การดำเนินการเชิงรุกอย่างจริงจังซึ่งมีความจำเป็นนั้นไม่เพียงแต่ถูกหลีกเลี่ยง หากแต่ความล่าช้าภายใน IMO อันเกิดจากกระบวนการสร้างฉันทามติ ได้เผชิญกับอุปสรรคจากรัฐบาลที่มีในเวลาที่ต่อมา โดยที่รัฐบาลได้แสดงจุดยืนอย่างชัดเจนว่ารัฐบาลของเขาจะไม่สนับสนุนความพยายามของ IMO ในการผลักดันให้การขนส่งทางทะเลบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ความฝันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในการเป็นอุตสาหกรรมระดับโลกแห่งแรกที่มีนโยบายเพื่อไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ได้ถูกทำลายลง เมื่อที่ประชุมปีบังคับให้การประชุมในเดือนตุลาคมต้องเลื่อนการลงมือออกไปอีกหนึ่งปี สำหรับกลไกการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้าแล้ว นั่นคือกรอบงาน Net-Zero Framework (NZF) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในที่ประชุม MEPC เมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมา
- ยังมีสองสิ่งซึ่ง IMO สามารถดำเนินการได้ เพื่อผลักดันให้การขนส่งทางทะเลเข้าใกล้เป้าหมาย Net-Zero มากยิ่งขึ้น ผ่านเส้นทางที่แตกต่างออกไปซึ่งซับซ้อน โดยกลไกตลาด เช่นเดียวกับกรณีที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันแบบ โครงสร้างผนังหรือท่อเรือเพียงชั้นเดียวทั้งหมดต้องถูกทยอยเลิกใช้งานภายในปี 2558 ภายใต้กฎหมาย Oil Pollution Act ปี 2533 ซึ่ง IMO นำมาใช้เพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลของเรือ Exxon Valdez นั้น IMO อาจออกกฎหมายกำหนดให้เรือทุกลำที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไปต้องถูกส่งไปยังอูรีไซเคิลภายในวันที่กำหนดในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า มาตรการดังกล่าวจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกด้วยการรีไซเคิลเรือที่สิ้นเปลืองพลังงานมากที่สุด กล่าวคือเรือเก่าที่ได้รับการออกแบบและสร้างขึ้นในยุคที่ให้ความสำคัญกับกำลังเครื่องยนต์มากกว่าประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ในขณะที่เดียวกัน IMO ควรออกกฎหมายอีกฉบับหนึ่ง โดยกำหนดเส้นตายที่ช้ากว่าเส้นตายการปลดระวางเรืออายุ 20 ปีขึ้นไปอย่างน้อยสองปี เพื่อไม่อนุญาตให้มีการส่งมอบเรือที่สร้างใหม่ลำใดก็ตามหลังจากเส้นตายที่สอง หากเรือดังกล่าวยังใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นแหล่งพลังงาน เรือใหม่ใด ๆ ที่ถูกส่งมอบหลังเส้นตายที่สองนี้ จะถูกส่งไปยังอูรีไซเคิลทันทีจากอู่ต่อเรือ ระหว่างช่วงเวลาที่กฎหมายทั้งสองฉบับเริ่มมีผลบังคับใช้ จะเกิดช่องว่างประมาณ 5 ปี ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว อู่ต่อเรือ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ และผู้ผลิตหรือซัพพลายเออร์เชื้อเพลิงแห่งอนาคต จะทราบอย่างชัดเจนถึงจำนวนเรือ Net-Zero ที่ต้องต่อขึ้น “เพื่อทดแทน” และปริมาณ “เชื้อเพลิงสีเขียว” ที่จำเป็นต้องใช้เพื่อทดแทนเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีซึ่งจะถูกนำไปรีไซเคิล อู่ต่อเรือจะถูกบังคับให้มุ่งผลิตเฉพาะเรือ “ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” หลังเส้นตายของการ “ต่อเรือใหม่” ที่ใช้เครื่องยนต์เชื้อเพลิงฟอสซิล ในความเป็นจริง ระบบนิเวศทั้งหมดของอุตสาหกรรมต่อเรือจะถูกปรับให้มุ่งไปสู่การทำให้เรือ Net-Zero ไม่เพียงแต่เป็นไปได้ แต่มีแนวโน้มสูงที่จะเกิดขึ้นจริง พร้อมโอกาสประสบความสำเร็จอย่างเต็มที่ก่อนถึงเส้นตายปี 2593 เส้นตายทั้งสองนี้จะทำให้อุตสาหกรรมเรือทั่วโลกตึงตัวมากขึ้น และบังคับให้ทุกฝ่ายต้องร่วมแบกรับต้นทุนของการเปลี่ยนผ่านจากเชื้อเพลิงฟอสซิลไปสู่เชื้อเพลิง Net-Zero แห่งอนาคต โดยไม่จำเป็นต้องมีการจัดเก็บภาษีคาร์บอนแต่อย่างใด
- กลุ่มย่อยในภูมิภาคเมดิเตอร์เรเนียนภายในสหภาพยุโรปได้เพิ่มความซับซ้อนให้กับการคำนวณเกี่ยวกับทิศทางของกฎระเบียบคาร์บอนในอนาคต และยังสะท้อนให้เห็นถึงการถกเถียงที่แตกแยกมากขึ้นภายใน IMO อย่างเป็นทางการ สิ่งที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นจริงระหว่างช่วงเวลานี้จนถึงการเปิดกรอบ NZF ในเดือนตุลาคม 2569 คือการแบ่งแยกกลุ่มการเมืองภายใน IMO ให้ลึกลงไปตามแนวเส้นภูมิรัฐศาสตร์ว่า NZF จะออกมาในสภาพ “ตายหรือรอด” แทนจะไม่สำคัญอีกต่อไปในขั้นตอนนี้ เนื่องจาก

ความแตกแยกทางการเมืองได้ยิ่งรากลึกเพียงพที่จะทำให้ความคืบหน้าหยุดชะงักลงไม่ว่าอย่างไรก็ตาม (ข้อมูลจาก Lloyd's List, op-ed วันที่ 1 ธันวาคม 2568)

- IMO จะกลับมาเจรจาอย่างตึงเครียดเกี่ยวกับการกำหนดราคาการปล่อยมลพิษอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม มีเพียงไม่กี่ฝ่ายที่คาดหวังว่าจะเกิดความก้าวหน้าในเดือนตุลาคมนี้ เนื่องจากท่าที่แข็งกร้าวของสหรัฐอเมริกาต่อความพยายามด้านสภาพภูมิอากาศของสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก Lloyd's List, op-ed วันที่ 11 มกราคม 2569)
- ข้อตกลงระหว่างกรีซและซาอุดีอาระเบียในการผนึกกำลังสนับสนุนกรอบ Net-Zero Framework ของ IMO เป็นอีกหนึ่งสัญญาณที่บ่งชี้ว่าการกำหนดราคาคาร์บอนได้หยุดชะงักลงแล้ว อย่างน้อยก็ในระยะนี้ อย่างไรก็ตาม นี่ไม่ใช่การโจมตีอย่างเด็ดขาดต่อขบวนการการขนส่งทางทะเลสีเขียว หากแต่เป็นการยอมรับว่าการโจมตีนั้นได้เกิดขึ้นแล้วภายใน IMO เมื่อปีที่ผ่านมากว่ามา แหล่งข่าววงในเพียงไม่กี่รายเชื่อว่า NZF ซึ่งถือเป็นภาษีคาร์บอนระดับโลกฉบับแรกของโลก จะถูกนำมาใช้ในช่วงที่ทรัมป์ยังดำรงตำแหน่งอยู่ (ข้อมูลจาก Lloyd's List, op-ed, วันที่ 18 มกราคม 2569)

เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น แอมโมเนีย เมทานอล และไฮโดรเจน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานการเติมเชื้อเพลิง จำเป็นต้องอาศัยความชัดเจนของกฎระเบียบในระยะยาวเพื่อดึงดูดเงินลงทุนและขยายตัวในระดับอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม การขาดความแน่นอนด้านกฎระเบียบในปัจจุบันมีแนวโน้มจะทำให้การจัดหาเงินทุนและการพัฒนาโครงการชะงักงัน เนื่องจากนักลงทุนต้องทบทวนความคุ้มค่าทางธุรกิจของเชื้อเพลิงสะอาด

สำหรับบริษัทที่ได้เริ่มเตรียมความพร้อมรองรับกรอบ IMO ไปแล้ว ไม่ว่าจะผ่านโมเดลการกำหนดราคาคาร์บอน กลยุทธ์เปลี่ยนแปลงเชื้อเพลิง หรือการปรับเงื่อนไขสัญญา การเลื่อนดังกล่าวไม่ได้ช่วยลดภาระ แต่กลับเพิ่มความไม่แน่นอน เนื่องจากโครงสร้างทางกฎหมายและการดำเนินงานยังคงมีความจำเป็น ขณะที่การไม่มีกรอบกำกับดูแลที่ชัดเจน ทำให้การวางแผนต้องรองรับความเป็นไปได้ที่หลากหลายมากขึ้น

ในขณะเดียวกัน ความเสี่ยงด้าน ESG และการดำเนินคดียังคงมีอยู่ ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์จำนวนมากได้ตั้งเป้าหมาย Net-Zero โดยสมัครใจ ซึ่งยังคงถูกตรวจสอบจากนักลงทุนอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีความล่าช้าด้านกฎระเบียบ หากความคืบหน้าไม่เป็นที่น่าพอใจตามที่ประกาศไว้ อาจเผชิญข้อกล่าวหาเรื่องการแสดงข้อมูลเกินจริง หรือการสื่อสารที่ทำให้เข้าใจผิด โดยเฉพาะในบริบทที่มาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลมีความเข้มงวดมากขึ้นในหลายประเทศ

การเลื่อนดังกล่าวยังเพิ่มความเสี่ยงของการแตกต่าด้านกฎระเบียบในแต่ละภูมิภาค (regulatory fragmentation) เนื่องจากในกรณีที่ไม่มีความมาตรฐานระดับโลกที่เป็นเอกภาพ ภูมิภาคต่าง ๆ เช่น สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร ได้เริ่มพัฒนาระบบกำหนดราคาคาร์บอนสำหรับภาคการขนส่งทางทะเลของตนเอง และอาจมีประเทศอื่นดำเนินตาม ส่งผลให้เกิดความซับซ้อนในการปฏิบัติตามกฎระเบียบสำหรับผู้ประกอบการระดับโลก และก่อให้เกิดโครงสร้างต้นทุนที่ไม่เท่าเทียมกัน จนกว่าจะมีกรอบระหว่างประเทศที่ชัดเจนในอนาคต

การประชุม IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) ครั้งที่ 84 จัดขึ้น ณ กรุงลอนดอน ระหว่างวันที่ 27 เมษายน ถึง 1 พฤษภาคม 2569 โดยมีประเด็นสำคัญที่อยู่ระหว่างการพิจารณา ได้แก่ กฎเกณฑ์การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กลไกการกำหนดราคาคาร์บอน แนวทางการประเมินวงจรชีวิตเชื้อเพลิง (well-to-wake) การทบทวนดัชนี CII (ระยะที่ 2)

ขณะเดียวกัน ก่อนการประชุม IMO MEPC ครั้งที่ 85 ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นในเดือนตุลาคม 2569 การประชุม Global Maritime Forum (GMF) Annual Summit จะจัดขึ้นที่นครเซี่ยงไฮ้ในเดือนตุลาคม 2569 โดยคาดว่าจะมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ ได้แก่ การผลักดันการเปลี่ยนผ่านด้านเชื้อเพลิง เช่น แอมโมเนีย เมทานอล และอื่นๆ การสร้างความสอดคล้องของอุตสาหกรรมก่อนรอบการตัดสินใจของ IMO ในปี 2569 การเพิ่มบทบาทและอิทธิพลของเอเชีย โดยเฉพาะจีน ในเวทีการกำหนดทิศทางอุตสาหกรรม

- ในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา สหรัฐฯ ได้ถอนตัวออกจากการเจรจา เนื่องจากไม่เห็นด้วยกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากเรือที่ปล่อยมลพิษสูงสุด และเพียงหกเดือนหลังจากนั้น สหรัฐฯ ได้ดำเนินการตามคำขูตอบโต้ ผ่านการล็อบบี้อย่างเข้มข้น จนนำไปสู่การเลื่อนแผนกลยุทธ์ออกไปหนึ่งปี สำหรับการเจรจาดังกล่าว กลุ่มผู้สนับสนุนสหรัฐฯ เชื่อว่ามีเสียงสนับสนุนเพียงพอที่จะขัดขวางแผนการจัดเก็บเงินจากเจ้าของเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป้าหมาย ซึ่งคาดว่าจะระดมทุนได้ปีละ 11,000 ถึง 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อนำไปใช้สนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่เชื้อเพลิงที่สะอาดขึ้น (ข้อมูลจาก TradeWinds, วันที่ 30 เมษายน 2569)
- สหรัฐฯ ยังประสบความสำเร็จในการนำการรณรงค์เพื่อเลื่อนการตัดสินใจออกไป 12 เดือน ระหว่างการประชุมที่ดึงเครือข่ายของหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งทางทะเลโลกในเดือนตุลาคม 2568 และจากข้อมูลในอุตสาหกรรม ระบุว่าสหรัฐฯ ยังต้องการให้มีการเลื่อนเพิ่มเติมสำหรับการประชุมครั้งถัดไปเกี่ยวกับกลยุทธ์ลดการปล่อยคาร์บอนของภาคการขนส่งทางทะเลออกไปถึงปี 2570 (ข้อมูลจาก TradeWinds, วันที่ 1 พฤษภาคม 2569)

การเพิ่มขึ้นของประชากร

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลก ประกอบกับการขยายตัวของความเป็นเมือง และการเติบโตของชนชั้นกลาง ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ขับเคลื่อนอุปสงค์เชิงโครงสร้างของสินค้าแห่งเทกองขนาดย่อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดย่อยในสัดส่วนมากที่สุด จึงได้รับผลกระทบโดยตรงจากการขยายตัวของชนชั้นกลางและประชากรเมืองที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมีลักษณะการอยู่อาศัยแบบครัวเรือนเดี่ยวมากขึ้น จากการศึกษาการคาดการณ์ล่าสุดขององค์การสหประชาชาติ ประชากรโลกจะอยู่ที่ประมาณ 8.5 ถึง 8.6 พันล้านคนในปี 2030 เพิ่มขึ้นประมาณ 9.7 ถึง 9.8 พันล้านคนในปี 2050 และจะถึงจุดสูงสุดที่ประมาณ 10.3 ถึง 10.4 พันล้านคนในช่วงทศวรรษปี 2080 ก่อนจะทรงตัวหรือปรับลดลงเล็กน้อยภายในปี 2100

ตัวเลขสำคัญของโลก

- ปี 2524 (ปัจจุบัน): ประมาณ 8.2 พันล้านคน
- ปี 2030: ประมาณ 8.5–8.6 พันล้านคน
- ปี 2050: ประมาณ 9.7–9.8 พันล้านคน
- จุดสูงสุด: ประมาณ 10.3–10.4 พันล้านคนในช่วงกลางทศวรรษ 2080 ก่อนลดลงเล็กน้อยสู่ระดับประมาณ 10.2–10.3 พันล้านคนภายในปี 2100

ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก

- อัตราการเกิดที่ลดลงในหลายภูมิภาค โดยลดลงอย่างรวดเร็วเป็นพิเศษในประเทศจีนและประเทศที่มีรายได้สูงหลายแห่ง
- อัตราการเกิดที่ยังอยู่ในระดับสูงในบางพื้นที่ของแอฟริกาตอนใต้ของทะเลทรายซาฮาราและบางประเทศในเอเชีย ซึ่งเป็นแหล่งหลักของการเติบโตของประชากรโลก

- สังคมผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นในเกือบทุกประเทศ โดยมีมากกว่า 60 ประเทศ ณ ปี 2024 ที่เริ่มมีจำนวนประชากรลดลงจากอัตราการเกิดต่ำและการย้ายถิ่น

หลังจากถึงจุดสูงสุดดังกล่าว ประชากรโลกมีแนวโน้มลดลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงปลายศตวรรษที่ 21 โดยคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 10.2–10.3 พันล้านคนภายในปี 2100 ซึ่งการชะลอตัวและการลดลงของประชากรนี้ มีสาเหตุหลักจากอัตราการเกิดที่ลดลง โดยเฉพาะในประเทศขนาดใหญ่อย่างจีนและอินเดีย รวมถึงโครงสร้างประชากรสูงอายุและอัตราการเกิดที่ต่ำในหลายภูมิภาค

ประเด็นสำคัญของแนวโน้มประชากรโลก

- ประชากรโลกในปี 2024 อยู่ที่ประมาณ 8.2 พันล้านคน
- ภายในปี 2061 ประชากรโลกอาจแตะระดับประมาณ 10 พันล้านคน
- อินเดียคาดว่าจะถึงจุดสูงสุดเร็วกว่าประเทศอื่น (ประมาณ 1.7 พันล้านคนในปี 2061) ก่อนจะเริ่มลดลง
- ประชากรจีนเริ่มลดลงแล้ว และมีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญภายในปี 2100
- แอฟริกา โดยเฉพาะประเทศในแถบซาสซาโร เช่น ไนจีเรีย และเอธิโอเปีย จะเป็นแหล่งหลักของการเติบโตของประชากร
- แรงเฉื่อยของประชากร (population momentum) จากจำนวนประชากรวัยเจริญพันธุ์ที่ยังมีอยู่มาก จะยังคงสนับสนุนการเติบโตในระยะหนึ่ง แม้อัตราการเกิดจะลดลง
- บางสถานการณ์คาดว่าประชากรอาจถึงจุดสูงสุดเร็วกว่านี้ แต่โดยภาพรวมคาดว่าจะอยู่ในช่วงกลางทศวรรษ 2080 ก่อนจะค่อย ๆ ลดลง
- โครงสร้างประชากรอาจไม่ใช่ตัวกำหนดอนาคตทั้งหมด แต่สำหรับการวิเคราะห์ด้านภูมิรัฐศาสตร์แล้ว ถือเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการแข่งขันระยะยาวระหว่างประเทศมหาอำนาจ ทั้งในด้านขนาด ศักยภาพ และลักษณะของประชากร

การขยายตัวของเมือง

การขยายตัวของเมืองยังคงเป็นแนวโน้มสำคัญของโลก โดยข้อมูลจากองค์การสหประชาชาติระบุว่าสัดส่วนประชากรเมืองเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 ในปี 2018 เป็นร้อยละ 68 ภายในปี 2050 โดยในปี 2018 อเมริกาเหนือมีประชากรเมืองร้อยละ 82 และสหภาพยุโรปร้อยละ 74 ขณะที่อินเดียคาดว่าจะมีประชากรเมืองน้อยกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2050 ทั้งนี้ เพียงสามประเทศ ได้แก่ อินเดีย จีน และไนจีเรีย จะมีส่วนคิดเป็นร้อยละ 35 ของการเติบโตของประชากรเมืองทั่วโลกระหว่างปี 2018 ถึงปี 2050 สัดส่วนครัวเรือนแบบคนเดียวในเมืองสตอกโฮล์มเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 50 ณ ปี 2017 และแนวโน้มดังกล่าวในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียมักจะเกิดขึ้นในส่วนอื่นของโลกตามมาในช่วงเวลาห่างกันไม่กี่ทศวรรษ ในอนาคต ประชากรเมืองจะมีแนวโน้มอยู่อาศัยแบบครัวเรือนเดี่ยวมากขึ้น ซึ่งแต่ละครัวเรือนจำเป็นต้องมีเครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้านของตนเอง เช่น ตู้เย็น เครื่องซักผ้า เครื่องอบผ้า เต้าไมโครเวฟ รวมถึงยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น จักรยาน รถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ การใช้ชีวิตในเมืองและสินค้าที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ล้วนต้องพึ่งพาวัตถุดิบ เช่น เหล็ก ปูนซีเมนต์ และไม้ สำหรับการก่อสร้างและตกแต่ง รวมถึงเฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้ต่าง ๆ เช่น เติง ตู้เครื่องใช้ไฟฟ้า และของใช้ในบ้าน เช่น ผ้าปูที่นอน ที่นอน หมอน และปลอกหมอน สินค้าทุกประเภทดังกล่าว รวมถึงวัตถุดิบตั้งต้นและสินค้าสำเร็จรูป ล้วนถูกขนส่งทางทะเลหลายครั้งในห่วงโซ่อุปทาน และมีส่วนเพิ่มอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์สำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยสรุป เมื่อความเป็นเมืองเพิ่มขึ้น และประชากรเมืองมีแนวโน้มอยู่อาศัยแบบครัวเรือนเดี่ยวมากขึ้น อุปสงค์สำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดย่อมทางทะเลก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

- จำนวนเมืองที่มีประชากรมากกว่า 1 ล้านคน คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 275 เมืองในปี 1980 เป็นเกือบ 1,600 เมืองภายในปี 2080 ซึ่งเป็นช่วงที่ประชากรโลกคาดว่าจะถึงจุดสูงสุด

ความเหลื่อมล้ำ

- ความเหลื่อมล้ำเป็นโครงสร้างทางสังคมที่สะท้อนถึงความแตกต่างอย่างชัดเจนในด้านความมั่งคั่ง รายได้ การศึกษา และโอกาสภายในสังคม โดยมีสาเหตุจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น การเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพ การรักษาพยาบาล และโอกาสในการทำงานที่ไม่เท่าเทียมกัน การกระจุกตัวของอำนาจในบริษัทขนาดใหญ่ และการที่กลุ่มผู้มีฐานะไม่ให้ความสำคัญกับผู้ด้อยโอกาสรวมถึงระบบภาษีและแนวปฏิบัติที่เอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มผู้มีทรัพย์สิน ไม่ว่าจะอาศัยอยู่ในประเทศที่ร่ำรวยที่สุดอย่างสหรัฐฯ ซึ่งมีปัญหาคนไร้บ้านสูง หรือในประเทศยากจนในกลุ่มโลกใต้ ผู้ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดจากภูมิรัฐศาสตร์และระบบทุนนิยมเสรีใหม่มักเป็นประชากรกลุ่มรายได้น้อย โดยเฉพาะกลุ่มคนผิวสี หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติคือการลดความยากจน ซึ่งจีนประสบความสำเร็จในระดับสูง ส่งผลให้การบริโภคเนื้อสัตว์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีบทบาทในการขนส่งวัตถุดิบอาหารสัตว์ที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการดังกล่าว เมื่อรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้นจากระดับยากจนสู่ชนชั้นกลางระดับล่างและระดับบน รูปแบบการบริโภคจะเปลี่ยนจากอาหารมังสวิรัติไปสู่การบริโภคเนื้อสัตว์ทั้งเนื้อขาวและเนื้อแดง พร้อมทั้งมีการสูญเสียอาหารเพิ่มขึ้น ซึ่งกลายเป็นเรื่องปกติภายใต้เสรีภาพทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น อัตราการแปลงอยู่ที่ประมาณ 2.5 กิโลกรัมของธัญพืชต่อการผลิตเนื้อขาว 1 กิโลกรัม และสูงถึง 6 กิโลกรัมสำหรับเนื้อแดง 1 กิโลกรัม ดังนั้น เมื่อชนชั้นกลางที่ขยายตัวหันไปสู่รูปแบบการบริโภคเนื้อสัตว์และมีการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง ปริมาณธัญพืชที่จำเป็นจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้อุปสงค์ต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองสำหรับขนส่งธัญพืชเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการกระจายความมั่งคั่งอย่างเท่าเทียม และการขยายตัวของชนชั้นกลางในเมือง รวมถึงครัวเรือนเดี่ยว มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อธุรกิจนี้
- วิดีโอสั้นเกี่ยวกับอาชีพลูกเรือเดินทะเลจาก [Global Maritime Forum](#) ระบุว่า การทำงานในทะเลต้องเผชิญกับชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน ความโดดเดี่ยว เวลาขึ้นฝั่งที่จำกัด และการสื่อสารที่ไม่สะดวก โดยลูกเรือเกือบ 2 ล้านคนซึ่งเป็นกำลังสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ มักต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่ไม่เป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมอื่น ส่งผลให้ภาคการขนส่งทางทะเลเผชิญความท้าทายในการดึงดูดและรักษาบุคลากร
- สุนทรพจน์ของ [Mayor Mamdani](#) เรื่อง “Welcome the Stranger” ในการประชุมอาหารเช้าระหว่างศาสนา เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2569
- รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลังของสิงคโปร์ Jeffrey Siow เปิดเผยเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ว่า ครัวเรือนที่ร่ำรวยที่สุดร้อยละ 1 ในสิงคโปร์ถือครองความมั่งคั่งรวมประมาณร้อยละ 14 ของประเทศ ซึ่งใกล้เคียงกับประเทศพัฒนาแล้วอื่น ๆ ที่มีระดับความเหลื่อมล้ำใกล้เคียงกัน ขณะที่กลุ่มร้อยละ 5 แรกถือครองความมั่งคั่งประมาณร้อยละ 33 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของความเหลื่อมล้ำด้านความมั่งคั่งของสิงคโปร์อยู่ที่ 0.55 ใกล้เคียงกับประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น และเยอรมนี ที่อยู่ในช่วง 0.6 ถึง 0.7

- จนถึงช่วงปลายปี 2560 ยังไม่มีบุคคลใดในโลกที่มีความมั่งคั่งเกิน 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ไม่ถึงหนึ่งทศวรรษต่อมา มีบุคคล 18 รายในดัชนี Bloomberg Billionaires ที่มีมูลค่าทรัพย์สินเกินระดับดังกล่าว และหาก SpaceX เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้สำเร็จ Elon Musk ซึ่งปัจจุบันมีทรัพย์สินมากกว่า 670,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อาจกลายเป็นมหาเศรษฐีระดับล้านดอลลาร์สหรัฐคนแรกของโลก และอาจไม่ใช่รายสุดท้ายภายในทศวรรษนี้
- ผู้ชายถือครองทรัพย์สินประมาณร้อยละ 70 โดยเฉลี่ยในทุกประเภทสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนความไม่เท่าเทียมด้านการถือครองทรัพย์สิน โดยสัดส่วนดังกล่าวมีแนวโน้มคงที่ที่ประมาณ 70 ต่อ 30 และความเหลื่อมล้ำยิ่งเด่นชัดในกลุ่มรายได้สูง ขณะที่ในกลุ่มรายได้ต่ำ การกระจายทรัพย์สินมีความสมดุลมากกว่า (ข้อมูลจาก DNB Carnegie วันที่ 9 มีนาคม 2569)
- ประธานธนาคารโลก Ajay Banga เตือนถึงช่องว่างขนาดใหญ่ด้านการจ้างงานสำหรับประชากร 1.2 พันล้านคนที่เข้าสู่วัยแรงงานในประเทศกำลังพัฒนาในช่วง 10 ถึง 15 ปีข้างหน้า โดยเศรษฐกิจเหล่านี้คาดว่าจะสร้างงานได้เพียงประมาณ 400 ล้านตำแหน่ง ส่งผลให้เกิดช่องว่างการจ้างงานสูงถึง 800 ล้านตำแหน่ง
- คณะกรรมการของ SpaceX ได้อนุมัติแผนค่าตอบแทนสำหรับผู้ก่อตั้ง อีลอน มัสก์ โดยกำหนดเป้าหมายที่มีลักษณะล้ำอนาคต และทะเยอทะยานไม่ต่างจากวิสัยทัศน์ของบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการตั้งอาณานิคมบนดาวอังคาร และการดำเนินศูนย์ข้อมูลในอวกาศ

ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ศูนย์ข้อมูล (Data Centers) และ รถยนต์ไฟฟ้า (EVs)

เทคโนโลยีอย่าง AI และรถยนต์ไฟฟ้า (EVs) ควรเป็นนวัตกรรมที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของมนุษย์ โดยนักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปมองว่านวัตกรรมเป็นปัจจัยสำคัญระยะยาวที่ช่วยยกระดับมาตรฐานการครองชีพ เนื่องจากแนวคิดใหม่ ๆ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ทำให้ผู้คนมีรายได้เพิ่มขึ้น และมีเวลาสำหรับการคิดค้นนวัตกรรมต่อไป อย่างไรก็ตาม ยังมีอีกแนวคิดหนึ่งให้ความสำคัญกับสถาบันทางการเมือง โดยในปี Daron Acemoglu, Simon Johnson และ James Robinson จาก MIT และมหาวิทยาลัยชิคาโก ได้รับรางวัลโนเบลสาขาเศรษฐศาสตร์จากผลงานในแนวคิดดังกล่าว ซึ่งชี้ว่าสถาบันการเมืองที่เปิดกว้างและเป็นประชาธิปไตยมากขึ้น เป็นปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเอื้อให้ประชาชนสามารถแบ่งปันผลประโยชน์จากแรงงานของตนเอง อย่างไรก็ตาม ล่าสุด Acemoglu และ Johnson ได้เตือนว่า AI อาจนำไปสู่การรวมศูนย์อำนาจ และอาจก่อให้เกิดระบอบเผด็จการแทนที่จะเป็นความมั่งคั่ง การเติบโตของ AI และ EVs จะผลักดันความต้องการพลังงานทั่วโลกให้แตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งสะท้อนว่า “ข่าวลือเกี่ยวกับการสิ้นสุดของยุคถ่านหิน” นั้น “เกินจริงอย่างมาก” ส่งผลให้ถ่านหินซึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่มีต้นทุนต่ำแต่ก่อมลพิษสูง ยังคงมีความต้องการในระดับสูง จนกว่าพลังงานทางเลือกที่สะอาดกว่าจะสามารถรองรับความต้องการดังกล่าวได้ แม้ว่าส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมและเร่งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แต่กลับเป็นปัจจัยบวกต่ออุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง คำสั่งประมวลผลเพียงหนึ่งคำสั่งในระบบ AI อย่าง ChatGPT อาจใช้พลังงานมากกว่าการค้นหาผ่าน Google ถึง 10 เท่า สะท้อนถึงความเข้มข้นด้านพลังงานของเทคโนโลยีดังกล่าว โดยศูนย์ข้อมูล (data centers) กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วทั่วสหรัฐฯ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศนั้นรุนแรงมาก ส่งผลให้ความต้องการพลังงานเพิ่มขึ้นในระดับที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง และอาจทำให้การเปลี่ยนผ่านไปสู่พลังงานสะอาดมีความซับซ้อนมากขึ้น โดยคาดว่าความต้องการพลังงานจะเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 16 ในช่วงห้าปีข้างหน้า การเติบโตของ AI ยังเป็นบริษัท **พรีเชิส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)**

แรงผลักดันให้การใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง ขณะเดียวกัน พลังงานนิวเคลียร์ได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นจากทั้งบริษัทเทคโนโลยีและผู้สนับสนุนด้านสิ่งแวดล้อม นี่คือการอธิบายว่า AI ต้องการข้อมูลมากขึ้น พลังมากขึ้น และโดยพื้นฐานแล้วต้องการทุกอย่างมากขึ้นอย่างไร งานวิจัยจาก *Harvard T.H. Chan School of Public Health* และ *UCLA Fielding School of Public Health* ที่ศึกษาศูนย์ข้อมูลจำนวน 2,132 แห่งในสหรัฐฯ (คิดเป็นร้อยละ 78 ของทั้งหมด) ระบุว่า ศูนย์ข้อมูลเหล่านี้ ซึ่งเป็นสถานที่ฝึกและประมวลผลโมเดล AI ต้องใช้พลังงานจำนวนมหาศาลทั้งในการประมวลผลและการระบายความร้อน โดยตั้งแต่ปี 2561 การปล่อยก๊าซคาร์บอนจากศูนย์ข้อมูลในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นถึงสามเท่า และในช่วง 12 เดือนสิ้นสุดเดือนสิงหาคม 2567 ศูนย์ข้อมูลปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จำนวน 105 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.18 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนทั้งหมดของประเทศ (เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบ สายการบินพาณิชย์ภายในประเทศปล่อยก๊าซคาร์บอนประมาณ 131 ล้านตัน) ขณะที่ใช้พลังงานประมาณร้อยละ 4.59 ของการใช้พลังงานรวมของสหรัฐฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากปี 2561 จีนตระหนักว่า AI และ EVs เป็นเทคโนโลยีแห่งอนาคตและกำลังเร่งพัฒนาเพื่อก้าวขึ้นเป็นผู้นำ แม้จะเผชิญอุปสรรคจากประเทศตะวันตก ซึ่งจะยิ่งเพิ่มความต้องการพลังงานอย่างมากในอนาคต โดยจีนได้ครองความเป็นผู้นำในตลาดรถยนต์ไฟฟ้าแล้ว และความพยายามในการเป็นผู้นำด้าน AI จะยิ่งผลักดันอุปสงค์พลังงานให้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

- สถานะที่ไม่มีใครเทียบได้ของจีนในฐานะผู้นำด้านเทคโนโลยีพลังงานสะอาดสะท้อนผ่านมูลค่าการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าที่แตะเกือบ 70,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2568 ครอบคลุมมากกว่า 150 ประเทศและดินแดนทั่วโลก
- ข่าวเด่นประจำวันนี้คือ รายงานพิเศษของ *Reuters* เกี่ยวกับการใช้ AI ในภาคสาธารณสุขระบุว่า แม้ผู้สนับสนุนเชื่อว่าเทคโนโลยีดังกล่าวจะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรม แต่จากการตรวจสอบข้อมูลด้านความปลอดภัยและกฎหมาย รวมถึงการสัมภาษณ์แพทย์ พยาบาล นักวิทยาศาสตร์ และหน่วยงานกำกับดูแล พบว่ายังมีความเสี่ยงและข้อกังวลหลายประการ จากการแข่งขันของผู้ผลิตอุปกรณ์ บริษัทเทคโนโลยี และนักพัฒนาซอฟต์แวร์ในการเร่งนำ AI มาใช้งานอย่างรวดเร็ว
- Adani Enterprises เปิดเผยว่า กลุ่มบริษัทมีแผนลงทุน 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลที่รองรับ AI โดยใช้พลังงานหมุนเวียนภายในปี 2578 โดยมีเป้าหมายสร้างแพลตฟอร์มศูนย์ข้อมูลแบบครบวงจรที่ใหญ่ที่สุดในโลก และผลักดันให้อินเดียเป็นผู้นำในการแข่งขันด้าน AI ระดับโลก
- ในเดือนธันวาคม 2568 xAI ประกาศแผนสร้างศูนย์ข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งจะขยายขนาดการดำเนินงานในพื้นที่เมมฟิสให้มีความต้องการใช้พลังงานรวมเกือบ 2 กิกะวัตต์ (2 GW) โดยสำนักงานสารสนเทศด้านพลังงานของสหรัฐฯ ระบุว่า ปริมาณพลังงานดังกล่าวสามารถรองรับเมืองขนาดใหญ่ เช่น ฟินิกซ์ ฮิวสตัน หรือฟิลาเดลเฟียได้
- สหภาพยุโรปอาจสามารถบรรลุยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าได้มากกว่าครึ่งหนึ่งของเป้าหมายภายในปี 2573 และสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์ได้ หากมีการปรับกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดซื้อรถยนต์ของบริษัทขนาดใหญ่ให้เข้มงวดขึ้น ตามรายงานของ Transport & Environment ซึ่งเสนอให้ยกเลิกเงินอุดหนุนสำหรับรถยนต์บริษัทที่ใช้น้ำมันเบนซินและดีเซล และจำกัดสิทธิประโยชน์ทางภาษีเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในยุโรป เพื่อสนับสนุนผู้ผลิตภายในภูมิภาค
- บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่ของสหรัฐฯ ได้แก่ Microsoft, Amazon, Alphabet และ Meta ได้ประกาศแผนการลงทุนรวมมากกว่า 600,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับ AI ภายในปี 2569 เพียงปีเดียว

- กลุ่มนักเคลื่อนไหวเตรียมออกมาชุมนุมประท้วงบนท้องถนนในสหราชอาณาจักรเป็นเวลา 2 วัน เพื่อต่อต้านการขยายตัวของ ศูนย์ข้อมูล ที่รองรับความต้องการ AI ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงผลกระทบของ โครงสร้างพื้นฐาน ดังกล่าวต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม
- DNB Carnegie ได้สำรวจแนวโน้ม AI ในซิลิคอนแวลลีย์เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน โดยพบว่าแนวโน้มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน AI ยังคงแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง และมีความเชื่อมั่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากคำสั่งซื้อจากลูกค้าช่วยให้สามารถมองเห็นอุปสงค์ล่วงหน้าได้ยาวนานกว่าปกติ ครอบคลุมถึงปี 2569 และต่อเนื่องถึงปี 2570 ซึ่งอุปสงค์ยังคงสูงกว่าอุปทาน โอกาสสำคัญในการสร้างมูลค่าของวงจร AI ในกลุ่มซอฟต์แวร์ครั้งนี้ อยู่ที่ Agentic Workflows (เอไอเอเจนต์ที่สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่มีหลายขั้นตอนได้ด้วยตนเองแบบครบวงจร) และ Orchestration Layer (เลเยอร์การบริหารจัดการส่วนกลางที่ทำหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล และประสานการทำงานร่วมกันระหว่างเอเจนต์หลายตัวและมนุษย์) การเปลี่ยนผ่านสู่ยุค Agentic AI เริ่มปรากฏรูปแบบที่คล้ายคลึงอย่างน่าประหลาดกับการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบคลาวด์ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2562 (แม้จะเกิดขึ้นด้วยความเร็วที่สูงกว่ามากก็ตาม) โดยเริ่มจากการหยุดชะงักในระยะแรก ตามด้วยภาวะรายได้หดตัวในระยะสั้น และความยุ่งยากในการปรับเปลี่ยนแพลตฟอร์มใหม่ อย่างไรก็ตาม นี่อาจนำไปสู่ยุคสมัยแห่งความได้เปรียบที่สั่งสมในระยะยาวสำหรับบริษัทดั้งเดิมที่สามารถปรับตัวได้สำเร็จ พร้อมกับการแจ้งเกิดของผู้ชนะรายใหม่เคียงคู่กันไป นอกเหนือจากการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้าน AI (อาทิ ศูนย์ข้อมูล) และ Agentic AI (ซอฟต์แวร์ AI) แล้ว "Physical AI" (ยานยนต์ไร้คนขับ, หุ่นยนต์ฮิวแมนนอยด์, ระบบประมวลผลส่วนปลาย) ถูกมองว่าเป็นพรอมแคนดิเดตไป ซึ่งบริษัทต่างๆ คาดการณ์ว่าเทคโนโลยีนี้จะเริ่มเติบโตอย่างก้าวกระโดดในปี 2570 ถึงปี 2571 พร้อมกับความต้องการพลังประมวลผลที่เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ (ข้อมูลจาก DNB Carnegie วันที่ 16 มีนาคม 2569)
- ประเด็นข้อกล่าวหาสุดของศูนย์ข้อมูล (Data Centers) คือการที่พวกมัน ไม่ได้มีหน้าที่เพียงแค่รันระบบ AI หรือบริโภคไฟฟ้ามหาศาลอีกต่อไป แต่ในปัจจุบันได้ตกเป็นเป้าหมายทางการทหารในอ่าวเปอร์เซียเรียบร้อยแล้ว!
- ดัชนีค่าน้ำมันเบนซินเฉลี่ยในสหรัฐที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2565 มีแนวโน้มจะ กระตุ้นความต้องการรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ให้กลับมาฟื้นตัวในปี นี้ แม้ว่ารัฐบาลทรัมป์จะยกเลิกเงินอุดหนุนจากภาครัฐสำหรับอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นจากความตึงเครียดในตะวันออกกลางกำลังทำให้ผู้บริโภคหันมาพิจารณาทางเลือกที่มีต้นทุนการใช้งานต่ำกว่า
- ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่เต็มรูปแบบในตลาดหลักของสหภาพยุโรป เพิ่มขึ้นเกือบหนึ่งในสาม หลังผู้บริโภคหันไปหาทางเลือกแทนเครื่องยนต์สันดาปภายใน ภายหลังจากสงครามในอิหร่านส่งผลให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงสุดในรอบหลายปี โดยข้อมูลล่าสุดระบุว่ายอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในยุโรปเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ท่ามกลางราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงและความกังวลด้านความมั่นคงพลังงาน

บทกอลยน์

- คำถามสำคัญคือ ความต้องการพลังงานเพิ่มเติมจากการทำเหมือง Bitcoin จะเพิ่มขึ้นมากเพียงใด โดยในช่วงที่ผ่านมา การทำเหมือง Bitcoin เคยเป็นแหล่งความต้องการพลังงานในระดับสูง และหากความต้องการดังกล่าวกลับมาอีกครั้ง ประกอบกับการเติบโตของ AI และ EVs อาจทำให้ถ่านหินและเชื้อเพลิงฟอสซิลกลับมาเป็นแหล่งพลังงานหลัก โดยเฉพาะในช่วงที่อุปทาน LNG จากกาตาร์ ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้จัดหารายใหญ่ของโลก ถูกตัดขาดตั้งแต่เดือนมีนาคม 2569 แม้จะเผชิญความท้าทาย การทำเหมือง Bitcoin ยังคงดำเนินต่อไป โดย คำตัดสินของศาลในรัฐนิวยอร์ก เมื่อไม่นานมานี้ อนุญาตให้ศูนย์เหมืองขนาดใหญ่ บริษัท **พริเชียส ชิพिंग จำกัด (มหาชน)**

สามารถดำเนินการต่อได้ แม้จะมีข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม สะท้อนถึงความขัดแย้งด้านกฎหมายและการกำกับดูแลที่ยังคงดำเนินอยู่ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ผู้ประกอบการเหมือง Bitcoin มีผลประกอบการที่หลากหลาย โดยหลายรายเผชิญแรงกดดันจากราคาที่ผันผวนและต้นทุนการดำเนินงานที่สูง ขณะที่บางรายเริ่มปรับกลยุทธ์ไปสู่การรองรับงานด้าน AI โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมเพื่อสร้างรายได้ที่มีเสถียรภาพมากขึ้น การทำเหมือง Bitcoin ใช้พลังงานประมาณ 112.31 เทราวัตต์ ชั่วโมงต่อปี เทียบเท่ากับการใช้ไฟฟ้าทั้งประเทศเนเธอร์แลนด์ และคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของการใช้ไฟฟ้าทั่วโลก โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอุปสงค์

- นักลงทุนรายย่อยที่เข้าลงทุนในโครงการ Bitcoin ของ Michael Saylor กำลังเผชิญความสูญเสียอย่างหนัก โดยบริษัท Strategy Inc. ซึ่งเคยได้รับการยกย่องจากการนำคริปโตเข้าสู่ตลาดทุน ปัจจุบันกองทุน ETF ที่อ้างอิงหุ้นของบริษัทสองกองทุนหลักปรับตัวลดลงมากกว่าร้อยละ 80 ในปีนี้

มาตรการคว่ำบาตร

- ประเทศพัฒนาแล้ว (DE) ใช้ความได้เปรียบในระบบทุนนิยมโลกมากขึ้นในการกำหนดมาตรการคว่ำบาตรต่อประเทศอื่น ๆ โดยผู้นำทางการเมืองมักอ้างว่ามาตรการคว่ำบาตรเป็นทางเลือกที่ “มีมนุษยธรรมมากกว่า” การทำสงคราม แต่ในความเป็นจริงแล้วไม่เป็นเช่นนั้นเสมอไป เนื่องจากมาตรการคว่ำบาตรสามารถถือได้ว่าเป็นสงครามในอีกรูปแบบหนึ่ง
- ความล้มเหลวของมาตรการคว่ำบาตรในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประเทศเป้าหมายได้รับการยืนยันมาเป็นเวลาหลายทศวรรษ โดยการบังคับให้ International Group (IG) ของ P&I Clubs ไม่ให้ความคุ้มครองแก่กองเรือบรรทุกน้ำมันที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตรหรือที่เรียกว่า กองเรือเงา หรือ ‘shadow fleet’ จากระบบประกันภัยทั่วโลกสำหรับกรณีน้ำมันรั่วไหล ส่งผลให้กองเรือดังกล่าวประกอบด้วยเรือที่มีอายุมาก ขาดการประกันภัยที่เหมาะสม ลูกเรือขาดคุณสมบัติหรืออยู่ในช่วงปลายอาชีพ และดำเนินการโดยเจ้าของที่มุ่งเน้นผลกำไรโดยไม่คำนึงถึงกฎระเบียบสากล การปกป้องสิ่งแวดล้อม หรือสวัสดิภาพของลูกเรือ ซึ่งล้วนเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจสร้างความเสียหายต่อประเทศชายฝั่ง
- มาตรการคว่ำบาตรไม่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประเทศเป้าหมายได้ ไม่ว่าจะมีความเข้มงวดหรือระยะเวลาการบังคับใช้นานเพียงใด จึงสะท้อนว่ามาตรการดังกล่าวควรถูกยกเลิก เนื่องจากก่อให้เกิดผลกระทบทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจจำนวนมาก โดยไม่สามารถหยุดยั้งประเทศที่ถูกคว่ำบาตรได้
- การที่ประเทศพัฒนาแล้วเพิ่งตระหนักถึงผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจจากการบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตรดังกล่าวนั้นเป็นเรื่องที่เห็นได้ชัด และความพยายามในการให้เหตุผลในการสกัดกั้นเรือในกลุ่ม ‘shadow fleet’ ด้วยข้ออ้างเรื่องการขาดประกันภัยที่เพียงพอ ทั้งที่ข้อจำกัดดังกล่าวเกิดจากกฎหมายของประเทศพัฒนาแล้วเองที่ห้าม P&I Clubs ให้ความคุ้มครองแก่เรือเหล่านี้ ถือเป็นเรื่องที่ย้อนแย้งอย่างยิ่ง
- อีกหนึ่งผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจคือ อุปสรรคทางเรือภูธรที่จะรับรีไซเคิลเรือในกลุ่ม ‘shadow fleet’ เนื่องจากกังวลว่าจะถูกมองว่าเป็นผู้ช่วยเหลือเลิกมาตรการคว่ำบาตร ส่งผลให้เรือที่หมดอายุการใช้งานถูกทิ้งร้าง ลูกเรือไม่ได้รับค่าจ้าง และเรือกลายเป็นภาระด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยต่อประเทศชายฝั่ง เนื่องจากโครงสร้างเรือพังลงตามกาลเวลา

- การยกระดับความตึงเครียดในลักษณะนี้อาจนำไปสู่เหตุการณ์ระดับนานาชาติที่ไม่ได้ตั้งใจ จึงควรหวังว่าสติและเหตุผลจะมีบทบาท และประเทศพัฒนาแล้วจะรับฟังคำแนะนำของเลขาธิการสหประชาชาติที่ระบุว่า “ทุกคนจะปลอดภัยได้ก็ต่อเมื่อทุกเรือปลอดภัย” พร้อมทั้งยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรซึ่งเป็นต้นเหตุของความตึงเครียดทางทะเลในปัจจุบัน รวมถึงการดำเนินการต่อ ‘shadow fleet’ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจ และมีความเสี่ยงสูง
- เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัท Hafnia สองราย ถูกหน่วยงานทางเรือและท่าเรือของสิงคโปร์ (MPA) สั่งฟ้องดำเนินคดีจากเหตุเรือชนกันจนส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต ซึ่งเป็นการปะทะกันระหว่างเรือบรรทุกน้ำมัน Hafnia Nile ขนาด 74,200 เดทเวทตัน (สร้างเมื่อปี 2560) และเรือบรรทุกน้ำมันดิบ ‘Shadow Fleet’ Ceres I ขนาด 300,000 เดทเวทตัน (สร้างเมื่อปี 2544) บริเวณห่างจากโจดหินเปตรา บังกา ไปทางเหนือประมาณ 55 กิโลเมตร เมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา อุบัติเหตุดังกล่าวส่งผลให้เกิดเพลิงไหม้บนเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ (VLCC) เป็นเหตุให้นาย Sellakkannu Shanmugasundaram ลูกเรือเสียชีวิต และนาย Ge Junfu เพื่อนร่วมงานได้รับบาดเจ็บสาหัส สำนักข่าว CNA รายงานว่า นาย Soosai Vainer ชาวอินเดียวัย 35 ปี และนาย Wickramage Perera ชาวศรีลังกาวัย 40 ปี ซึ่งเป็นนายประจำเรือของ Hafnia ทั้งคู่ ถูกตั้งข้อหาภายใต้พระราชบัญญัติการเดินเรือพาณิชย์ คำฟ้องระบุว่า นาย Perera ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายยามบนเรือ Hafnia Nile ในช่วงเช้ามืดของวันที่ 19 กรกฎาคม โดยอัยการกล่าวหาว่าเขาละเลยในการ “ประเมินสถานการณ์และสถานะเสี่ยงต่ออันตรายในการเดินเรืออย่างถี่ถ้วน ขาดการเฝ้าระวังสถานการณ์รอบตัวเรือ Hafnia Nile และ ไม่กำกับดูแลให้มีการเฝ้าตรวจการณ์อย่างเหมาะสม” ซึ่งคำฟ้องระบุว่าปัจจัยเหล่านี้คือสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดการพุ่งชนในครั้งนี้
- เหตุการณ์ข้างต้นแสดงให้เห็นว่า แม้แต่เรือที่มีประกันภัยเต็มรูปแบบ และมีการบริหารจัดการที่ดีเยี่ยมจากบริษัทมหาชนระดับแถวหน้าอย่าง Hafnia ก็สามารถกลายเป็น “ตัวร้าย” ที่ต้องรับผิดชอบต่อการพุ่งชนเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ (VLCC) ในกลุ่ม “กองเรือเงา” (Shadow Fleet) ซึ่งจอดทอดสมอยู่หนึ่ง ๆ ได้ ทั้งที่กลุ่มกองเรือเงามักถูกมองว่าไม่มีประกัน การจัดการแก้ไขใช้ลูกเรือที่หมดสภาพ และเจ้าของเรือไม่ใส่ใจสวัสดิภาพพนักงาน ขอชื่นชมระบบยุติธรรมของสิงคโปร์ที่พิจารณาอย่างเป็นกลาง โดยไม่หวั่นไหวต่ออคติที่มีต่อกองเรือเงาซึ่งกำลังแพร่กระจายไปทั่วโลก และมีความกล้าหาญรวมถึงข้อตรงพอที่จะตัดสินความคิดไปตามข้อเท็จจริง การตีตราและประณามกองเรือเงาที่ถูกคว่ำบาตร การสั่งห้ามไม่ให้พวกเขาซื้อประกันที่ถูกต้อง และการโยนความผิดในอุตสาหกรรมเดินเรือทั้งหมดให้พวกเขานั้น อาจไม่ใช่แนวทางที่ถูกต้องในการดำเนินธุรกิจของเรา
- กลุ่มอุตสาหกรรมรักษาบทบาทสำคัญไว้ได้ แม้จะถูกคว่ำบาตรและถูกทิ้งระเบิดอย่างหนักหน่วงตลอดกว่า 10 ปีที่ผ่านมาโดยมหาอำนาจหลายฝ่าย พวกเขาสามารถทำลายโดรน Reaper ยึดโดรนลำอื่น ๆ และสร้างความเสียหายคิดเป็นมูลค่าหลายพันล้านเหรียญสหรัฐแก่ชาติมหาอำนาจด้วยขีปนาวุธและโดรนที่ผลิตเองในท้องถิ่นซึ่งมีความซับซ้อนสูง แม้จะอยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตรทั้งหมดก็ตาม ล่าสุดในเดือนเมษายน 2568 การที่กลุ่มอุตสาหกรรมเรือสองลำที่มีความเชื่อมโยงทางการค้ากับอิสราเอลขณะแล่นผ่านเมืองโฮโดดาห์ ทำให้การสัญจรผ่านทะเลแดงกลายเป็นพื้นที่ต้องห้ามสำหรับเจ้าของเรือที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมากกว่าผลกำไร
- แน่นนอนว่ามีทางออกที่ง่ายมากสำหรับความเสี่ยงทั้งหมดที่กล่าวมา นั่นคือการ “ไม่ส่งเรือ” ไปยังพื้นที่ที่ทำให้ลูกเรือต้องเสี่ยงอันตรายเพียงเพื่อแลกกับกำไรมหาศาลบนหยาดเหงื่อและชีวิตของพวกเขา PSL ไม่ส่งเรือไปยังท่าเรือในยูเครนหรือรัสเซีย และไม่อนุญาตให้เรือแล่นผ่านช่องแคบบับเอลมันเดบหรือทะเลแดง ไม่ว่าเที่ยวเรือนั้นจะทำกำไรได้มากเพียงใดก็ตาม ด้วยเหตุนี้ เราจึงไม่จำเป็นต้องใช้การจดทะเบียนเรือที่คลุมเครือสำหรับเรือที่ชักธงชาติของเรา

- อีกหนึ่งวิธีแก้ปัญหาคือ การขยับเบี่ยงประกันภัยความเสี่ยงสงครามเพิ่มเติมให้สูงขึ้นจนถึงระดับที่ว่า แม้จะได้รับค่าระวางเรือในอัตราพิเศษเพียงใด การเดินเรือผ่านทะเลแดงก็จะไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจอีกต่อไป หรือทางที่ดีกว่านั้นคือการปฏิเสธไม่รับประกันภัยเรือหรือเที่ยวเรือที่ผ่านทะเลแดง
- มิเชล วิส บ็อดแมน นักวิเคราะห์อาวุโสด้านข่าวกรองทางทะเลจาก Windward กล่าวว่า “สิ่งนี้ทำให้เรือเหล่านี้มีทางเลือกในการค้าและการจดทะเบียนขนส่ง ซึ่งนำไปสู่การเกิดปรากฏการณ์การจดทะเบียนขนส่งปลอมเพิ่มขึ้นตลอดปี 2568” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 28 พฤษภาคม 2568)
- เกมการคว่ำบาตรจนถึงปัจจุบันไม่ได้มีเป้าหมายเพื่อหยุดยั้งการไหลเวียนของน้ำมัน ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเพียงพอจะเข้าใจมานานแล้วว่า นี่คือการของการทำลายเศรษฐกิจของรัสเซียมากกว่าการหยุดยั้งไม่ให้เรือทำการค้าขาย (ข้อมูลจาก Lloyd’s List, op-ed, 4 ธันวาคม 2568)
- มาตรการคว่ำบาตรนั้นเป็นเรื่องที่ซับซ้อน ทั้งในแง่การตรวจสอบและการบังคับใช้ ดังจะเห็นได้จากมาตรการคว่ำบาตรจำนวนมหาศาลที่เยอรมนี (DE) บังคับใช้กับรัสเซียนับตั้งแต่การรุกรานยูเครนเต็มรูปแบบในปี 2565 มาตรการเหล่านี้ทำให้การใช้ชีวิตของรัสเซียยากลำบากขึ้นอย่างแน่นอน โดยการจำกัดการเข้าถึงเทคโนโลยีการขุดเจาะของตะวันตก และการกำหนดเพดานราคาน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งช่วยลดทอนรายได้ของรัสเซียลง อย่างไรก็ตาม จนถึงขณะนี้ มาตรการคว่ำบาตรยังไม่สามารถสร้างความเจ็บปวดให้กับทำเนียบเครมลินได้มากพอที่จะบีบบังคับให้เข้าสู่การเจรจาหยุดยิงได้
- ปัญหาที่แท้จริงคือ การคว่ำบาตรไม่ได้เกี่ยวข้องกับกาฝ่าฝืน “ระเบียบโลกที่ยึดถือกฎกติกา” (Rule-based global order) เลย แต่มันจะเป็นระเบียบโลกที่ยึดถือกฎกติกาต่อเมื่อชาติมหาอำนาจอย่างเยอรมนี (DE) ต้องการให้เป็นเท่านั้น มิเช่นนั้นแล้ว ผู้มีอำนาจย่อมสามารถกำหนดมาตรการคว่ำบาตรต่อผู้ที่อ่อนแอกว่าได้เสมอ
- ในยุคสมัยแห่งการชิงดีชิงเด่นระหว่างมหาอำนาจ ที่ซึ่งผู้เข้มแข็งสามารถทำอะไรก็ได้ตามใจชอบ และผู้ที่อ่อนแอต้องจำยอมรับชะตากรรมนั้น การทูตแบบเงียบเชียบ (Quiet diplomacy) จึงกลายเป็นสิ่งที่ล้ำสมัยไปแล้ว (ข้อมูลจาก Lloyd’s List, op-ed, 16 กุมภาพันธ์ 2569)
- พันธมิตรใกล้ชิดของประธานาธิบดีวลาดิเมียร์ ปูติน แห่งรัสเซีย ระบุว่ารัสเซียอาจส่งกองทัพเรือออกปฏิบัติการเพื่อขัดขวางไม่ให้ชาติยุโรปยึดเรือของตน และอาจดำเนินมาตรการตอบโต้ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือของยุโรป หากเรือของรัสเซียถูกยึด
- ปัจจุบัน มากกว่าหนึ่งในสามของเรือบรรทุกน้ำมันที่แล่นผ่านทะเลบอลติก ได้รับการคุ้มครองโดยผู้ให้บริการประกันภัยของรัสเซียหรือในเครือรัสเซีย ปัญหาคือหากจำเป็นต้องใช้ความคุ้มครองขึ้นมาจริง ๆ ก็ไม่มีใครทราบแน่ชัดว่าสถานการณ์จะลงเอยอย่างไร เนื่องจากผู้ให้บริการประกันภัยเหล่านี้ส่วนใหญ่ไม่ใช่อำนาจใหญ่ แม้ธนาคารกลางรัสเซียจะเข้ามาค้ำประกันให้แล้วก็ตาม แต่การจ่ายเงินชดเชยหากเกิดน้ำมันรั่วไหลย่อมเป็นไปได้เนื่องจากติดมาตรการคว่ำบาตร ซึ่งกลุ่มรัฐบาลต่างเข้าใจดีว่าการคว่ำบาตรนี้ส่งผลให้ชายฝั่งของพวกเขาตกอยู่ในสภาพที่ไร้การป้องกันอย่างสิ้นเชิง (ข้อมูลจาก Lloyd’s List, op-ed, 26 กุมภาพันธ์ 2569)
- วอชิงตันได้ผ่อนปรนมาตรการคว่ำบาตรน้ำมันของอิหร่านบางส่วนเพื่อช่วยป้องกันภาวะวิกฤตในตลาดพลังงาน หลังจากที่เคยดำเนินการในลักษณะเดียวกันกับรัสเซียและเวเนซุเอลามาแล้ว โดยระบุว่าจะเป็น “มาตรการระยะสั้นที่จำกัดเฉพาะน้ำมันที่ติดค้างอยู่ในทะเล” ภายใต้กรอบเวลาที่กระชั้นชิด (ข้อมูลจาก TradeWinds 20 มีนาคม 2569)
- สหรัฐฯ อนุญาตให้มีการขายน้ำมันของอิหร่านที่อยู่กลางทะเลเป็นเวลา 30 วัน เพื่อพยายามลดราคาน้ำมันหลังจากเกิดเหตุโจมตีโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภูมิภาค
- อิหร่านยังได้แสดงให้เห็นว่ามีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งต่อความอ่อนไหวของสหรัฐฯ ในเรื่องราคาน้ำมัน การกระทำของรัฐบาลทรัมป์เอง ซึ่งรวมถึงการผ่อนปรนการคว่ำบาตรน้ำมันอิหร่านเพื่อเอาใจตลาดโลก เป็นสัญญาณบ่งชี้ว่าทรัมป์มีความกังวล

เพียงใดต่อการพุ่งขึ้นของราคาน้ำมันที่เกิดจากภาวะสงคราม ทำให้ถือหุ้นมีแรงจูงใจที่ชัดเจนในการเดินหน้ามุ่งเป้าโจมตีตลาดพลังงานต่อไป

- นายกรัฐมนตรี Keir Starmer ตัดสินใจอนุญาตให้กองทัพอังกฤษขึ้นตรวจค้นเรือใน “กองเรือเงา” (Shadow Fleet) ของรัสเซีย เมื่อเดือนที่ผ่านมา ยังไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเรือที่ผ่านน่านน้ำของสหราชอาณาจักร

ข่าวอื่น ๆ ในภาคการขนส่งทางทะเล

ปัจจัยพื้นฐานด้านอุปสงค์-อุปทานของเรือบรรทุกน้ำมัน VLCC ส่งสัญญาณเป็นบวกอย่างชัดเจนก่อนที่จะถูกหนาวจะมาเยือนเสียด้วยซ้ำ อุปสงค์ได้รับแรงหนุนจากการที่ OPEC ทอยขอลดมาตรการลดกำลังการผลิตตลอดปี 2568 (รวม 2.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน ส่งผลให้กำลังการผลิต OPEC+ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปีก่อน) ขณะที่การส่งออกกระยะไกลจากบราซิลที่ขยายตัวร้อยละ 10 ในปี 2568 ช่วยเพิ่มอุปสงค์ในแ่งต้นไม่ล้อย่างมีนัยสำคัญ ยิ่งไปกว่านั้น ตัวเลขการส่งมอบเรือต่อใหม่ที่ต่ำอย่างผิดปกติ (เพียง 1 ลำในปี 2567 และ 6 ลำในปี 2568) ยิ่งเป็นปัจจัยกดดันอุปทานให้ตึงตัวมากขึ้น นอกเหนือจากปัจจัยพื้นฐานเหล่านี้แล้ว ภูมิรัฐศาสตร์โลกยังได้กลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ดันตลาดค่าระวางสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ อินเดียในฐานะผู้นำเข้าน้ำมันรายใหญ่ได้หันเหแหล่งจัดหาน้ำมันดิบจากรัสเซียลดลงจาก 1.6 ล้านบาร์เรลต่อวันเหลือเพียง 1.0 ล้านบาร์เรลต่อวัน ขณะที่สหรัฐฯ นำน้ำมันดิบเวเนซุเอลากลับเข้าสู่ตลาดโลกอีกครั้ง (0.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน) ทั้งสองปัจจัยนี้ได้พาอุปสงค์หลังไหลเข้าสู่กองเรือ “กระแสน้ำ” ที่ยังปฏิบัติการได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่กองเรือ VLCC ราวร้อยละ 17 ทั่วโลกถูกมาตรการคว่ำบาตรปิดกั้นไปแล้ว ด้านผู้ผลิตตะวันออกกลางก็เร่งปล่อยปริมาณส่งออกกระแสน้ำ โดยซาอุดีอาระเบียบันทึกการส่งออกสูงสุดในรอบ 3 ปีในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 นอกจากนี้ การลงทุนในสินทรัพย์เรือที่ทุบสถิติและกระแสการควบรวมกิจการที่คึกคัก ยังช่วยดูดซับกำลังการผลิตออกจากตลาดได้อีกทาง บริษัทฯ ประเมินว่าอุปสงค์ VLCC ในกลุ่ม “กระแสน้ำ” มีแนวโน้มเติบโตสูงถึงราวร้อยละ 6 ในปี 2569 เทียบกับกำลังการผลิตของกองเรือ “ที่ปฏิบัติตามกฎ” ที่จะขยายตัวเพียงราวร้อยละ 2

ขณะนี้ดัชนีรายได้สปอตเฉลี่ยของ VLCC ในกองเรือเราอยู่ที่ 204,261 เหรียญสหรัฐต่อวันพุ่งขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับสัปดาห์ก่อนและทะลุ 230,000 เหรียญสหรัฐต่อวันบนเส้นทางหลักอย่าง MEG-จีน ตัวเลขนี้น่าประทับใจอย่างยิ่ง แม้จะไม่ใช่ครั้งแรกในประวัติศาสตร์ อาทิ ในปี 2562 ที่มาตรการคว่ำบาตรเคย์นรายได้พุ่งทะลุ 300,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน หรือในปี 2563 ที่โควิดก่อให้เกิดภาวะนำเรือเป็นคลังสำรองน้ำมันลอยน้ำ สิ่งที่น่าสนใจกว่าในรอบนี้คือการ “ยื่นหยัด” ของตลาด ค่าระวางสปอตแตะระดับเกิน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในถึง 14 สัปดาห์จาก 26 สัปดาห์ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นระดับของความสม่าเสมอที่ไม่เคยเห็นมาตั้งแต่ปี 2551 (ที่ทำได้เช่นกัน 14 สัปดาห์) ด้านอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวก็ทุบสถิติสูงสุดตลอดกาลเช่นกัน โดยอัตราเช่าเหมาลำระยะเวลาหนึ่งปีสำหรับเรือ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ซึ่งติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันพุ่งขึ้นมาอยู่ที่ 118,500 เหรียญสหรัฐต่อวัน สูงกว่าสถิติเดิมที่ 90,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2551

ตลาดซื้อขายเรือ VLCC กำลังเข้าใกล้จุดสูงสุดเป็นประวัติการณ์อีกครั้ง ในไตรมาสนี้มีรายงานธุรกรรมซื้อขายเรือมือสอง (S&P) VLCC แล้วกว่า 60 คิล และเหมือนจะเพิ่มขึ้นอีก นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมสัญญาเช่าเรือระยะยาวอีกจำนวนมาก ธุรกรรมเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นส่วนหนึ่งของกระแสการควบรวมกิจการที่กล่าวถึงข้างต้น ราคาประเมินของเรือ VLCC มือสองพร้อมส่งมอบปัจจุบันอยู่ที่

168 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงกว่าราคาเรือต่อใหม่ที่ 128.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐถึง 39.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งนับเป็น “ส่วนเพิ่มราคา” สำหรับการส่งมอบทันทีที่สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ ขณะที่เรือในกลุ่ม “อายุกลาง” ก็มีราคาพุ่งขึ้นอย่างน่าประทับใจเช่นกัน โดยเรืออายุ 10 ปีปัจจุบันมีมูลค่าอยู่ที่ 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากต้นปี 2569 และเรืออายุ 15 ปีมีมูลค่าอยู่ที่ 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 ด้านการสั่งซื้อเรือใหม่ก็ “เข้มข้น” เช่นกัน โดยในปีนี้มีคำสั่งซื้อเรือ VLCC แล้วราว 50 ลำและเหมือนจะเพิ่มขึ้นอีก ต่อเนื่องจากช่วงปลายปี 2568 ที่คึกคักไม่แพ้กัน (ไตรมาสสี่ของปี 2568: สั่งต่อ 42 ลำ ซึ่งสูงสุดในรอบ 17 ปี) มูลค่าการลงทุนรวมจากทั้งการซื้อขายเรือมือสองและการสั่งต่อเรือ VLCC ใหม่ในปีนี้จะทะลุ 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐไปอย่างสบาย และนับเป็นไตรมาสที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในตลาด VLCC เมื่อเทียบกับภาคการเดินเรืออื่น ๆ ตัวเลขนี้ยังจัดอยู่ในกลุ่มไตรมาสที่มีการลงทุนเข้มข้นที่สุดตลอดกาล ไม่ว่าจะเทียบกับมูลค่าการลงทุนในเรือบรรทุก LNG ที่ 14,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสแรกของปี 2565 หรือการลงทุนในเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (เกิน 12,000 TEU) ที่ 14,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสามของปี 2567 เมื่อสิ้นสุดไตรมาสนี้ หลังจากที่ความชัดเจนของ LOI ต่าง ๆ ออปปชั่น และดีลที่ยังไม่ได้รับการยืนยันปรากฏชัดขึ้น เราคาดว่าจะสามารถบันทึกตัวเลขการลงทุนไตรมาสเดียวสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในภาคการเดินเรือภาคเดียว

สรุปได้ว่า ตลาด VLCC กำลังวิ่งอยู่บนวิถีที่โดดเด่นผิดธรรมดา โดยปัจจัยพื้นฐาน “แบบดั้งเดิม” เพียงอย่างเดียวนั้น บอกเล่าได้ “เพียงครึ่งเดียว” ของเรื่องราวทั้งหมด การวิเคราะห์อุปสงค์-อุปทานของตลาด “กระแสหลัก” และกองเรือที่ปฏิบัติตามกฎ ซึ่งให้เห็นว่ายังมีแรงหนุนพื้นฐานรองรับตลาดในปี 2569 อยู่พอสมควร อย่างไรก็ตาม ด้วย “ความร้อนแรง” ของตลาดในปัจจุบัน ประกอบกับปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ ฤดูกาล ตัวเลขสั่งต่อเรือที่เพิ่มขึ้น และกระแสการควบรวมกิจการ ความผันผวนอย่างรุนแรงยังคงรออยู่ข้างหน้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้! (ข้อมูลจาก Clarksons, SIW วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 69)

ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์เป็นธีมที่กลับมาซ้ำแล้วซ้ำเล่าตลอดการประชุม Energy & Shipping Conference ครั้งที่ 19 ในฐานะปัจจัยหนุนอัตราค่าระวางระยะสั้น ในขณะที่เดียวกันก็ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุปสงค์ระยะยาวอย่างมีนัยสำคัญ การอภิปรายในกลุ่ม LPG มีน้ำเสียงที่รอบคอบและระมัดระวัง โดยตั้งคำถามต่อการเติบโตของอุปสงค์ระยะยาวท่ามกลางการส่งมอบเรือในปริมาณสูง ด้านกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีมุมมองเชิงบวก โดยไม่เห็นพาดานสำหรับการสะสมสต็อกของจีนและการเติบโตของอุปสงค์ที่ขับเคลื่อนโดยโครงการ Simandou ขณะที่กลุ่มเรือบรรทุกน้ำมันมีมุมมองที่เป็นบวกมากที่สุด โดยมองว่าตลาดค่าระวางกำลังอยู่ในภาวะตึงตัวและมีพลวัตใหม่ที่กำลังก่อตัว แม้จะต้องแบกรับความเสี่ยงจากสถานการณ์ช่องแคบฮอร์มุซก็ตาม (ข้อมูลจาก DNB Carnegie วันที่ 6 มีนาคม 2569)

ภาษีศุลกากรและการค้า:

- คำตัดสินของศาลฎีกาถือเป็นความพ่ายแพ้ครั้งใหญ่ของประธานาธิบดีทรัมป์ โดยศาลฎีกาวินิจฉัยว่าทรัมป์ใช้อำนาจเกินขอบเขต ซึ่งรัฐบาลระบุว่าความพ่ายแพ้ในชั้นศาลครั้งนี้อาจบีบให้รัฐบาลต้องยกเลิกข้อตกลงทางการค้า และอาจต้องจ่ายเงินคืนจำนวนมหาศาลให้แก่ผู้นำเข้า

- ทรัมป์ตอบโต้ทันทีด้วยการบังคับใช้อัตราภาษีศุลกากรคงที่ร้อยละ 10 สำหรับสินค้านำเข้าทั้งหมดภายใต้มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการค้าปี 2517 อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้จะมีผลเพียง 150 วัน ซึ่งหลังจากนั้นสภาองเกรสจะต้องเป็นผู้อนุมัติการขยายเวลา ดังนั้น เราอาจได้เห็นการสิ้นสุดของภาษีที่ถูกละ "ขัดเยียด" เหล่านี้ภายในสัปดาห์ที่สามของเดือนกรกฎาคมปีนี้
- คำตัดสินของศาลสร้างความไม่พอใจให้กับประธานาธิบดีทรัมป์เป็นอย่างมาก เขาตอบโต้ด้วยการ ประกาศภาษีใหม่ทันที หลังจากโจมตีเหล่าผู้พิพากษาที่มีคำวินิจฉัยค้านต่อเขา
- ตลาดหุ้นคิดตัวรับคำวินิจฉัยของศาล ซึ่งอาจส่งผลให้สหรัฐฯ ต้องคืนรายได้จากภาษีศุลกากรมากกว่า 1.75 แสนล้านเหรียญสหรัฐ คำถามคือบริษัทต่าง ๆ จะ ได้รับเงินคืนอย่างไร? และเรื่องนี้มีความหมายอย่างไรต่อเศรษฐกิจโลก? คำตอบคือ แทบจะยังไม่มีการบรรเทาผลกระทบในทันที
- แม้ทรัมป์จะกล่าวอ้างว่าสามารถลดการขาดดุลการค้าได้ถึงร้อยละ 78 แต่ตัวเลขอย่างเป็นทางการของรัฐบาลสหรัฐฯ กลับชี้ให้เห็นว่าการขาดดุลสินค้าพุ่งสูงขึ้นร้อยละ 2 ในปี 2568 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2503 นอกจากนี้ ผู้ผลิตในอเมริกา กลับมีการเลิกจ้างงานถึง 80,000 ตำแหน่งในปีที่ผ่านมา ซึ่งสวนทางกับเป้าหมายในการสร้างงาน
- ผลการตรวจสอบของรอยเตอร์พบว่า บิ๊กกิ้งกำลังจួយโอกาสจาก ความไม่แน่นอนที่เกิดจากทรัมป์ เพื่อพยายามเชื่อมโยงฐานการผลิตอันมหาศาลของจีนเข้ากับกลุ่มเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก รวมถึงสหภาพยุโรป รัฐในอ่าวเปอร์เซีย และข้อตกลงการค้าข้ามแปซิฟิก ความพยายามนี้รวมถึงการเร่งเปิดตลาดการค้าทั้งหมดราว 20 ฉบับที่ดำเนินมาหลายปี แม้จะมีความกังวลเป็นวงกว้างเกี่ยวกับภาวะการผลิตสิ้นเกินของจีน การเข้าถึงตลาดที่ไม่เท่าเทียม และอุปสงค์ภายในประเทศที่ซบเซา
- การขาดดุลการค้าของสหรัฐฯ ขยายตัวกว้างขึ้นอย่างรวดเร็วในเดือนธันวาคม ท่ามกลางการนำเข้าที่พุ่งสูงขึ้น และการขาดดุลสินค้าในปี 2568 ก็ถือเป็นสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ แม้ทรัมป์จะบังคับใช้ภาษีศุลกากรกับสินค้าอุตสาหกรรมต่างประเทศก็ตาม
- สหรัฐฯ ระบุว่าจะระงับการจัดเก็บภาษีที่เคยประกาศใช้ภายใต้พระราชบัญญัติอำนาจทางเศรษฐกิจฉุกเฉินระหว่างประเทศ (IEEPA) ในเวลา 00:01 น. ตามเวลาฝั่งตะวันออกของวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นเวลากว่าสามวันหลังจากศาลฎีกา ประกาศว่า ภาษีดังกล่าวผิดกฎหมาย
- นโยบายการค้าของสหรัฐฯ ที่เปลี่ยนไปมาสร้างความสับสนให้กับตลาดและรัฐบาลต่าง ๆ ทั่วโลก
- จีนกำลังทำ "การประเมินอย่างรอบด้าน" ต่อคำวินิจฉัยเรื่องภาษี และ เรียกร้องให้วอชิงตันยกเลิกมาตรการต่อคู่ค้า พร้อมเตือนว่าการเผชิญหน้าระหว่างสองประเทศนั้นเป็นสิ่งที่ เป็น "อันตราย"
- แทนที่จะเป็นการสร้างความโล่งใจ การที่ศาลฎีกาสั่งยกเลิกภาษีของทรัมป์กลับยิ่งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงและความไม่แน่นอน ใหม่ ๆ เข้าสู่นโยบายการค้า หนี้สาธารณะของสหรัฐฯ และค่าเงินเหรียญสหรัฐ
- วาระการค้าแบบ "อเมริกาต้องมาก่อน" (America First) ได้สั่นคลอนระเบียบโลก โดยที่แทบจะไม่มีผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมให้เห็นเลย

สงคราม

- สุนทรพจน์ของ มาร์ก คาร์นีย์ ในการประชุมสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ถือเป็นวิดีโอที่ควรรับชม เพราะไม่เพียงแต่จะเปิดโปงธาตุแท้ของเหล่ามหาอำนาจโลก แต่ยังเป็นการตอกฝาโลงปิดฉาก “ระเบียบสังคมที่ยึดถือกฎกติกา” (Rules-based society) อันเนื่องมาจากการที่มหาอำนาจมักละเมิดหลักการเหล่านั้นเพื่อประโยชน์ส่วนตนอยู่เสมอคำถามสำคัญที่เราต้องย้อนถามตัวเองก็คือ แคนาดาและตัวมาร์ก คาร์นีย์เอง จะสามารถปฏิบัติตามสิ่งที่เขาได้กล่าวไว้ในสุนทรพจน์ได้จริงหรือไม่? เพราะการประกาศว่าจะ “เปลี่ยนจุดยืน” นั้นเป็นเรื่องง่าย แต่การยืนหยัดใช้ชีวิตอยู่กับการตัดสินใจเช่นนั้นท่ามกลางความเป็นจริงที่ยากลำบาก คือบททดสอบที่แท้จริง
- ดังที่กล่าวกันว่า ความจริงคือเหยื่อแรกของสงคราม แต่สุนทรพจน์สั้น ๆ ในสภาสหภาพยุโรปนี้จะแสดงให้เห็นว่าคุณเห็นว่าจะอะไรขึ้นจริง หากคุณจะไม่เลือกอ่าน ดู หรือฟังสิ่งอื่นใดเลย โปรดสละเวลาสักสองสามนาทีเพื่อชมวิดีโอสั้น ๆ ที่ชื่อว่า “*Never Again*” นี้
- ขอนั่นย้ำให้ชัดเจนอีกครั้งว่า ไม่มีผู้ชนะในสงครามใด ๆ มีแต่ผู้แพ้เท่านั้น ไม่ว่าสงครามนั้นจะสู้รบกันในสนามรบ หรือในทางเมือง (สงครามเย็นระหว่าง G7 กับ BRICS+) หรือผ่านการค้าและภาษีศุลกากร (รวมถึงกับส่วนที่เหลือของโลก) ผลลัพธ์มีเพียงอย่างเดียวคือทุกฝ่ายที่เข้าร่วมกลายเป็นผู้แพ้โดยไม่มีข้อยกเว้น ผู้แพ้ที่ยิ่งใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ที่ละทิ้งมิตรเพื่อศัตรู ยกเลิกสนธิสัญญาตามอำเภอใจ ใช้กฎป่าที่ว่า “ความแข็งแกร่งคือความถูกต้อง” ประเมินดีโลกผิดพลาด และในที่สุดก็จบลงที่การยืนอยู่ผิดฝั่งของประวัติศาสตร์ หากคุณไม่เชื่อว่าเป็นความจริง ลองถามใครก็ตามที่ต้องสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักไปในสงคราม ไม่ว่าพวกเขาจะอยู่ฝั่งผู้ชนะหรือผู้แพ้ พวกเขาจะพูดถึงความเจ็บปวดจากการสูญเสียอย่างไม่วันลืม
- สงครามไม่ควรเกิดขึ้น และวิชาการทูตซึ่งเป็นศิลปะแห่งการพูดคุยกับศัตรู ควรเป็นวิชาบังคับสำหรับทุกคนที่ก้าวเข้าสู่การเมือง พร้อมทั้งเสริมด้วยหลักสูตรด้านจริยธรรมและศีลธรรม เพราะท้ายที่สุดแล้ว คือกลุ่มชายชราในชุดสูทสีเข้มที่ส่งคนหนุ่มสาวไปตายในสงครามในดินแดนห่างไกล หลายครั้งได้รับการขยี้จากรัฐต่าง ๆ ที่ไม่สนใจว่าคนหนุ่มสาวจะถูกฆ่าตายไปมากเพียงใดในสงครามตัวแทนที่พวกเขากำลังต่อสู้เพื่อสิ่งที่เรียกว่า “ผู้อุปถัมภ์” ชายชราเหล่านี้ไม่เคยส่งลูกชาย ลูกสาว หรือคนรักของตนไปยังแนวหน้า ไม่ว่าจะเพื่อป้องกันประเทศหรือในสงครามตัวแทน ดังนั้นพวกเขาจึงไม่มีส่วนได้ส่วนเสียหรือมีญาติมิตรใน “เกมชิงอำนาจ” ที่พวกเขาเล่น การฆ่าคนเป็นสิ่งที่ผิดเสมอ และการฆ่าพลเรือนผู้บริสุทธิ์ไม่สามารถอ้างเหตุผลใด ๆ มาลบล้างได้ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยรัฐหรือกลุ่มที่ไม่ใช่รัฐก็ตาม
- เราอยู่ในโลกที่บ้าคลั่ง ซึ่งโลกที่พัฒนาแล้ว ขับเคลื่อนด้วยการผลิตและจัดส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ให้กับทุกฝ่ายที่พร้อมจะรบ แม้จะเป็นการสู้รบกองกำลังที่ด้อยกว่าก็ตาม ในขณะที่เดียวกัน ประชากรส่วนหนึ่งในโลกที่พัฒนาแล้วกลับไร้บ้าน หิวโหย และตกงาน แต่ผู้นำของพวกเขากลับมองไม่เห็นความทุกข์ยากดังกล่าว เพราะสิ่งเหล่านี้ไม่เคยกระทบต่อตัวผู้นำเอง แทนที่จะแก้ไข พวกเขากลับคิดอาวุธให้ประเทศอื่นและถ่ายโอนทรัพยากรที่ประชากรของตนเองจำเป็นต้องใช้ ประชากรในประเทศเหล่านี้ทำเพียงความเงิบและไม่เอาผิดผู้นำ ส่วนสื่อมวลชนก็ทำหน้าที่เพียงพูดตามโฆษณาชวนเชื่อของผู้นำราวกับว่าเป็นความจริงที่เปลี่ยนไม่ได้ ต่อให้เป็นอริชในดินแดนมหัศจรรย์ก็คงพบว่าภูมิรัฐศาสตร์เช่นนี้ยากเกินกว่าจะเข้าใจได้
- คณะรัฐมนตรีเยอรมนีผ่านร่างกฎหมายที่จะเริ่มจากการเปิดรับ สมักรอาหารด้วยความสมัครใจ และอาจนำไปสู่การเกณฑ์ทหารในภายหลัง หากขอต่อการรับสมัครไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- แหล่งข่าวระบุว่าบรูซ เดอ โรส นาโต จะร้องขอให้เยอรมนี จัดส่งกองพลเพิ่มอีก 7 กองพล หรือทหารประมาณ 40,000 นาย เพื่อการป้องกันพันธมิตรภายใต้เป้าหมายใหม่ด้านอาวุธและกำลังพล และนี่คือสิ่งที่กำลังเกิดขึ้น เมื่อประเทศที่เคยเป็นจุดเริ่มต้น

ของสงครามโลกถึงสองครั้งสงคราม กำลังกลับมาเร่งสั่งสมอาวุธยุทโธปกรณ์อย่างเต็มพิกัดอีกครั้ง พร้อมทั้งออกกฎหมายรองรับการสร้างกองกำลังทหารขนาดใหญ่ เพื่อเสริมทัพคลังแสงที่พวกเขากำลังจะมกเขม้นผลิตและจัดซื้ออยู่ในขณะนี้

- ญี่ปุ่นบรรลุข้อตกลงครั้งประวัติศาสตร์มูลค่า 6.5 พันล้านเหรียญสหรัฐในการต่อเรือรบให้แก่ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นการขายยุทโธปกรณ์ป้องกันประเทศครั้งสำคัญที่สุดนับตั้งแต่สิ้นสุดการสั่งห้ามส่งออกอาวุธในปี 2557 โดยเป็นการก้าวออกจากลัทธิสันตินิยมหลังยุคสงครามเพื่อคานอำนาจจีน ญี่ปุ่นซึ่งเป็นชาติที่มีบทบาทในการสังหารหมู่ในสงครามโลกทั้งสองครั้งด้วยความโหดเหี้ยมที่ทำให้เหตุการณ์อื่นดูจืดจางไปเลยนั้น บัดนี้กำลังถูกยุงให้ใช้จ่ายงบประมาณอย่างน้อยร้อยละ 5 ของ GDP ไปกับกองทัพ การเพิ่มแสนยานุภาพทางทหารให้กับสองประเทศที่เคยร่วมรบในฝั่งเดียวกันในสงครามโลกทั้งสองครั้งดูเหมือนจะเป็นเรื่องปกติในปัจจุบัน การติดอาวุธให้เยอรมนีและญี่ปุ่นจะไม่จบลงด้วยดีสำหรับใครเลย
- ญี่ปุ่นระบุว่า เครื่องบินทิ้งระเบิดนิวเคลียร์ของสหรัฐฯ บินเหนือน่านน้ำทะเลญี่ปุ่นเคียงข้างเครื่องบินเจ็ทขับไล่ของญี่ปุ่น เพื่อแสดงแสนยานุภาพหลังจากจีนและรัสเซียทำการซ้อมรบทั้งทางอากาศและทางทะเลรอบญี่ปุ่นและเกาหลีใต้
- กองทัพทั่วโลกเป็นตัวการสร้างมลพิษอย่างมหาศาล โดยมีส่วนรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกถึงร้อยละ 5.5 และนั่นคือสัดส่วนในช่วงที่ไม่ได้อยู่ในภาวะสงคราม หากครบกันจริงตัวเลขมลพิษจะพุ่งสูงขึ้นกว่านี้หลายเท่า ปัจจุบันกลุ่มประเทศเศรษฐกิจพัฒนาแล้ว (DE) กำลังเตรียมการขยายกองทัพครั้งใหญ่ โดยสมาชิกนาโตตกลงที่จะเพิ่มงบประมาณด้านการป้องกันประเทศเป็นร้อยละ 5 ของ GDP ภายในปี 2578 ซึ่งจะ ทำให้มีเงินหลายล้านล้านเหรียญสหรัฐถูกทุ่มลงไป ในอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดคาร์บอนอย่างมหาศาล
- อาวุธและสงครามกำลังพิสูจน์ให้เห็นว่าเป็นสิ่งที่สร้างกำไรให้มากกว่ายาลดน้ำหนักเสียอีก!
- สงครามคือสิ่งเลวร้ายที่สุดที่ประเทศใดจะเข้าไปข้องเกี่ยว ประเทศที่อยู่ในภาวะสงครามหรือสนับสนุน “มิตร” ในการรบ จะทุ่มเงินทุนทั้งหมดไปกับการผลิตหรือจัดซื้ออาวุธจนแทบจะตัดงบประมาณด้านอื่นๆ ทั้งหมด ผลที่ตามมาคือเศรษฐกิจถูกละเลย นำไปสู่ความต้องการสินค้าที่ลดลง และส่งผลให้ความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้าลดลงตามไปด้วย
- สงครามในอ่าวเปอร์เซียถือเป็นข่าวร้ายสำหรับอินเดีย ในปี 2568 เงินโอนกลับประเทศจากชาวอินเดียโพ้นทะเลพุ่งสูงถึง 1.35 แสนล้านเหรียญสหรัฐ โดยเงินจำนวนมหาศาลถึงร้อยละ 38 มาจากบาห์เรน คูเวต โอมาน กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย และสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ ซึ่งเป็น 6 ประเทศสมาชิกสภาความร่วมมือแห่งอ่าว (GCC) ทั้งที่ในบรรดาชาวอินเดียโพ้นทะเล 35 ล้านคน มีเพียง 8.9 ล้านคนเท่านั้นที่พำนักในประเทศเหล่านี้ หนึ่งในสิบของชาวอินเดียโพ้นทะเลอาศัยในยูเออี แต่ส่งเงินกลับถึงร้อยละ 20 ของยอดเงินโอนทั้งหมด แม้ส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานค่าจ้างต่ำ ต่างจากแพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีที่ได้รับค่าตอบแทนสูงในชาติตะวันตก อินเดียนำเข้าก๊าซธรรมชาติครึ่งหนึ่งของความต้องการใช้และนำเข้าน้ำมันดิบถึงร้อยละ 90 โดยภูมิภาคอ่าวเป็นผู้จัดส่งน้ำมันดิบกว่าครึ่งหนึ่ง และส่งมอบ LNG ถึง 2 ใน 3 รวมถึง LPG สูงถึงร้อยละ 95 ของการนำเข้าทั้งหมด พลังงานนำเข้าราวร้อยละ 40 ต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุซซึ่งถูกปิดตายลงจากภัยสงคราม ค่าเงินรูปีร่วงลงแตะระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์เมื่อวันที่ 4 มีนาคม ซึ่งเพิ่มต้นทุนการนำเข้า ราคาพลังงานที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจะแปรเปลี่ยนเป็นภาวะเงินเฟ้อและการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ช้าลง นอกจากนี้ สายการบินยักษ์ใหญ่ในอ่าวอย่าง Emirates, Etihad และ Qatar Airways ยังขนส่งผู้โดยสารไปต่างประเทศมากกว่าสายการบินแห่งชาติอย่าง Air India เสียอีก โดยในไตรมาสสุดท้ายของปี 2568 หนึ่งในสามของผู้ที่เดินทางออกจากอินเดียล้วนผ่านศูนย์กลางการบินที่ดูไบ อาบูดาบี และ โดฮา จนมีเรื่องดลกว่าศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของอินเดียตั้งอยู่ที่ดูไบ เมื่อศูนย์กลางการบินในอ่าวต้องปิดตัวลง เส้นทางเชื่อมต่อของอินเดียสู่โลกตะวันตกย่อมได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 5 มีนาคม 2569)
- กรอบเวลาการฟื้นฟูพลังงานนิวเคลียร์: องค์การสหประชาชาติ (UN) ประเมินว่าลำพังเพียงการกำจัดซากปรักหักพังอาจต้องใช้เวลานานถึง 27 ปี และมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า 50 ล้านเหรียญสหรัฐ ภายใต้อาณัติของสงครามในปัจจุบัน การจะฟื้นฟูภูมิภาคนี้ให้

กลับมาีสภาพใกล้เคียงกับช่วงก่อนสงครามนั้นต้องใช้เวลาดำเนินงานหลายทศวรรษ โดยเฉพาะเมื่อต้องคำนึงถึงการกำจัดระเบิดที่ยังไม่ระเบิด การจัดการวัสดุอันตรายอย่างรวดเร็ว หิน รวมถึงการซ่อมแซมระบบสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะที่จำเป็น แม้จะมีการปรับปรุงช่องทางการเข้าถึง อุปกรณ์ และงบประมาณให้ดีขึ้นอย่างมาก การเร่งแผนฟื้นฟูมูลค่ากว่า 5.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ให้เสร็จสิ้นภายใน 10 ปี ในพื้นที่ขนาดเล็กที่ได้รับความเสียหายหนักและถูกปิดล้อมเช่นนี้ ถือเป็น “ภารกิจที่ท้าทายเกินตัวอย่างยิ่ง” ทั้งนี้ ผลประเมินความเสียหายเบื้องต้นจากองค์การสหประชาชาติ สหภาพยุโรปและธนาคารโลก ระบุว่าความต้องการงบประมาณฟื้นฟูอยู่ที่ราว 5.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ โดยเป็นงบสำหรับโครงสร้างกายภาพ 3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งกว่าครึ่งเป็นงบด้านที่พักอาศัย ขณะที่การเคลียร์ซากปรักหักพังเพียงอย่างเดียวอาจต้องใช้เงินสูงถึง 1.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ

- **ขอบเขตความเสียหาย:** เศรษฐกิจของกาชาตเผชิญสภาวะล่มสลายอย่างรุนแรงโดยหดตัวลงถึงร้อยละ 83 ในปี 2567 และสูญเสียมูลค่ารวมไปกว่าร้อยละ 87 เมื่อเทียบกับปี 2565 ตัวเลขล่าสุดจาก UN เผยให้เห็นซากปรักหักพังปริมาณมหาศาลกว่า 61 ล้านตันหลังผ่านพ้นสงครามมา 2 ปี ความต้องการในการฟื้นฟูโดยรวมในทศวรรษหน้าคาดว่าจะสูงกว่า 5.2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ โดยจำเป็นต้องใช้งบประมาณถึง 2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐในช่วง 3 ปีแรก ทั้งนี้ ความเสียหายด้านที่พักอาศัยครองสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 53 ของความเสียหายทั้งหมด ตามมาด้วยภาคพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมร้อยละ 20 ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น อาทิ ระบบสาธารณสุข การคมนาคม และระบบน้ำ คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 15
- ค่าใช้จ่ายขั้นต่ำในการฟื้นฟูกาชาตอยู่ที่ 5.3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ โดยกฤษณะ การ์รา นักข่าวสายข้อมูลดาวเทียมจากบลูมเบิร์ก ได้ใช้ข้อมูลจากดาวเทียมและแบบจำลองการเรียนรู้ของเครื่องเพื่อสร้างแผนที่แสดงความเสียหายและการเคลื่อนย้ายของประชากรในกาชาต และได้นำเสนอผลงานนี้ต่อสมาพันธ์ธรณีฟิสิกส์แห่งอเมริกา
- **ความพยายามในการฟื้นฟู:** การฟื้นฟูอย่างเป็นรูปธรรมจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้หากไม่มีการหยุดยิงที่ยั่งยืน โครงการขนาดใหญ่ระดับนี้จำเป็นต้องใช้แรงงานก่อสร้างและวิศวกรนับหมื่นชีวิตในช่วงที่งานหนักที่สุด ทั้งแรงงานในท้องถิ่นและผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ รวมถึงบุคลากรสนับสนุนอีกจำนวนมหาศาลต่อเนื่องหลายปี ด้วยปริมาณซากปรักหักพังที่คาดว่าจะสูงกว่า 60 ล้านตัน ประกอบกับความต้องการก่อสร้างใหม่ ทำให้จำเป็นต้องนำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็ก หิน ดิน ทราย และวัสดุอื่น ๆ อีกหลายสิบล้านตัน เว้นแต่จะสามารถนำเศษซากปรักหักพังเหล่านี้กลับมารีไซเคิลอย่างปลอดภัยเพื่อใช้เป็นวัสดุก่อสร้างใหม่ได้ในสัดส่วนที่มากพอ
- **กรอบเวลาการฟื้นฟูยูเครน:** ผลประเมินความเสียหายและความต้องการเร่งด่วน โดยธนาคารโลก องค์การสหประชาชาติ สหภาพยุโรป และรัฐบาลยูเครน ระบุว่าความต้องการในการฟื้นฟูโดยรวมในทศวรรษหน้าพุ่งสูงขึ้นถึงประมาณ 5.24 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเกือบเป็น 3 เท่าของมูลค่า GDP ที่คาดการณ์ไว้ในปี 2567 ของยูเครน ตัวเลขนี้เพิ่มขึ้นจากเดิมที่เคยประเมินไว้ 3.92 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (ต้นปี 2566) และ 4.64 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (ต้นปี 2567) สะท้อนถึงการถูกโจมตีอย่างต่อเนื่องและความเสียหายที่ส่งสมมานาน โดยลำพังเพียงการเคลียร์เศษซากและระเบิดที่ยังไม่ระเบิดก็คาดว่าจะต้องใช้งบประมาณสูงถึง 1.3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ
- **ยูเครนได้เสนอแผนฟื้นฟูประเทศระยะ 10 ปี (ระหว่างปี 2565 ถึงปี 2575)** ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 524,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แผนดังกล่าวได้รับการพัฒนาโดยได้รับข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญกว่า 2,000 คน และแบ่งออกเป็นสามขั้นตอน ดังนี้
 - **การบรรเทาทุกข์ฉุกเฉิน (ระยะดำเนินการ):** การสนับสนุนด้านมนุษยธรรมอย่างเร่งด่วนและการซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอย่างรวดเร็ว เช่น ระบบไฟฟ้า น้ำประปา และเส้นทางคมนาคมชั่วคราว
 - **การฟื้นฟูบูรณะ (2566 ถึงปี 2568):** การเร่งสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับพลเรือนขึ้นใหม่ รวมถึงบ้านเรือน โรงเรียน และโรงพยาบาล ในพื้นที่ที่รัฐบาลกลับมาควบคุมได้ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้อยู่อาศัยที่เดินทางกลับมาและผู้พลัดถิ่นจะได้รับบริการพื้นฐานอย่างทั่วถึง

- **การสร้างความทันสมัย (2569 ถึงปี 2575):** การปฏิรูปเศรษฐกิจในระยะยาวสู่ระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ผ่านการลงทุนในพลังงานสะอาด การบริหารจัดการระบบดิจิทัล และอุตสาหกรรมขั้นสูง ซึ่งเป็นการยกระดับมากกว่าเพียงแค่การซ่อมแซมระบบเดิมจากยุคโซเวียต
- **ระยะเวลาโดยรวม:** การกำจัดซากปรักหักพังและการสร้างเมืองใหม่คาดว่าจะต้องใช้เวลานานหลายทศวรรษ แม้ว่าแผนงานหลักมักจะกำหนดกรอบเวลาการฟื้นฟูไว้ที่ 10 ปีก็ตาม
- **ความต้องการเร่งด่วน:** แผนงาน “ลำดับความสำคัญในการฟื้นฟู” สำหรับปี 2568 มีมูลค่ารวมประมาณ 1.73 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ โดยมุ่งเน้นไปที่การซ่อมแซมที่พังก่อภัย โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน และการคมนาคมขนส่งเป็นสำคัญ
- **ขอบเขตความเสียหาย:** รายงานฉบับล่าสุดระบุว่าความเสียหายทางกายภาพโดยตรงมีมูลค่าราว 1.76 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นจาก 1.52 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ในรายงานฉบับก่อนหน้า) และประเมินความต้องการงบประมาณสำหรับการฟื้นฟูและบูรณะในอีก 10 ปีข้างหน้าไว้ที่ประมาณ 5.24 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับการประเมินครั้งก่อน
- **การเข้าถึงวัสดุก่อสร้าง:** การเข้าถึงวัสดุก่อสร้างและสินค้าแห่งแรกของยูเครนยังคงอยู่ในสถานะ “ตึงตัว” เนื่องจากสงครามได้ทำลายฐานการผลิตหลักและทำให้ระบบโลจิสติกส์เป็นอัมพาต แม้อุตสาหกรรมในประเทศจะสามารถจัดหาวัสดุก่อสร้างได้ถึงร้อยละ 90 แต่ขีดความสามารถโดยรวมถูกจำกัดด้วยต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น ความต้องการก่อสร้างที่พุ่งสูง และข้อจำกัดในการดำเนินงานของท่าเรือ โดยเฉพาะเส้นทางในทะเลดำที่ยังคงถูกควบคุมอย่างเข้มงวด ไม่ปลอดภัย และถูกปิดล้อมบางส่วน ส่งผลให้การนำเข้าวัสดุและวัตถุดิบเป็นไปได้อย่างยากลำบากและมีค่าใช้จ่ายสูง
- **เสถียรภาพทางการเมือง:** ในเชิงการเมือง รัฐบาลยังคงทำหน้าที่ได้และได้รับการสนับสนุนจากพันธมิตรระหว่างประเทศ ทว่าความเชื่อมั่นของสาธารณชนเริ่มลดน้อยลง ส่งผลให้สถานการณ์ของยูเครนตกอยู่ในภาวะ “มั่นคงแต่เปราะบาง” ท่ามกลางความขัดแย้งที่ยังคงยืดเยื้อ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลให้อุปสงค์ก๊าซฟิซลดลง หากประเทศผู้บริโภครายใหญ่สามารถเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรได้ผ่านเทคโนโลยี หรือได้รับปริมาณฝนที่เหมาะสมในช่วงเวลาที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มผลผลิต โดยสถานการณ์ดังกล่าวถือเป็นผลดีต่อประเทศเหล่านั้น แต่เป็นผลลบต่ออุปสงค์การขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้มากกว่าที่การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะทำให้อุปสงค์ของก๊าซฟิซเพิ่มขึ้น เมื่อประเทศผู้บริโภครายใหญ่เผชิญกับสภาพอากาศสุดขั้วที่ส่งผลให้ผลผลิตลดลง ดังที่กำลังเกิดขึ้นในจีน ซึ่งประสบกับคลื่นความร้อนทำลายพืชผลในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ ตามด้วยฝนตกหนักและน้ำท่วมที่สร้างความเสียหายต่อผลผลิต ส่งผลให้ต้องนำเข้าก๊าซฟิซจากพื้นที่ห่างไกล ความผันผวนของสภาพอากาศในลักษณะนี้จะนำไปสู่ความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้น ความต้องการวัสดุสำหรับเสริมความแข็งแกร่งต่อโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรับมือกับพายุที่รุนแรง การขนส่งก๊าซฟิซที่เพิ่มขึ้นจากพื้นที่ที่ได้รับความเสียหาย และความจำเป็นในการรีไซเคิลเรือเก่ามากขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงที่สภาพอากาศยังมีความปกติ ความแออัดของเรือ อันเป็นผลมาจากสภาพอากาศที่รุนแรงและคาดการณ์ไม่ได้ รวมถึงการเพิ่มขึ้นของต้นทุนไม้จากการขนส่งวัตถุดิบเพื่อผลิตพลังงานสำหรับการทำเหมือง การขนส่งวัสดุก่อสร้างเพื่อซ่อมแซมความเสียหายจากพายุ และการขนส่งก๊าซฟิซทดแทนผลผลิตที่เสียหายจากพายุได้สู่นและเฮอริเคน ล้วนส่งผลให้อุปสงค์ต่อระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ผู้ให้บริการพลังงานในสหรัฐฯ ที่เคยให้คำมั่นว่าจะ

ลดหรือยกเลิกการปล่อยก๊าซคาร์บอน กำลังเริ่มปรับเปลี่ยนนโยบาย โดยได้รับอิทธิพลหรือแรงกดดันจากรัฐบาลของประธานาธิบดีทรัมป์ เมื่อปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศเพิ่มขึ้น อุณหภูมิของน้ำทะเลและพื้นดินก็เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีลักษณะเป็น “ป่าคอนกรีต” ซึ่งดูดซับความร้อนมากกว่าพื้นที่สีเขียวตามธรรมชาติ ส่งผลให้เมืองเผชิญกับความร้อนรุนแรงกว่าพื้นที่อื่น อุณหภูมิที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้ความต้องการใช้ไฟฟ้าสำหรับเครื่องปรับอากาศเพิ่มขึ้น ซึ่งยิ่งส่งผลให้เกิดความร้อนสะสมในเขตเมืองมากขึ้นอีก ขณะเดียวกัน อุณหภูมิน้ำทะเลที่สูงขึ้นยังเป็นปัจจัยเสริมให้พายุมีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสามารถกักเก็บความชื้นได้มากขึ้น ส่งผลให้เกิดฝนตกหนักและน้ำท่วมในวงกว้าง ซึ่งสร้างความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตร โดยเฉพาะเมื่อฝนตกในช่วงเวลาที่ไม่เหมาะสม ทำให้ผลผลิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และจำเป็นต้องนำเข้าธัญพืชเพิ่มขึ้น ดังที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา

- ตั้งแต่อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย ไปจนถึงแอฟริกาใต้ คลื่นความร้อนระดับสูงเป็นประวัติการณ์และไฟป่าที่รุนแรงได้ลุกลามไปทั่วซีกโลกใต้ในช่วงต้นปี 2569 โดยนักวิทยาศาสตร์คาดการณ์ว่าอุณหภูมิอาจเพิ่มสูงขึ้นมากกว่านี้ และอาจทำสถิติสูงสุดใหม่ของโลก หลังจากที่ผ่านมาสามปีที่ผ่านมาเป็นปีที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์
- ประธานาธิบดีทรัมป์ ซึ่งเคยระบุว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็น “เรื่องหลอกลวง” มีแผนที่จะยกเลิกผลการศึกษาด้านวิทยาศาสตร์ในปี 2552 ที่เชื่อมโยงก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์กับอันตรายต่อสุขภาพ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้กำหนดมาตรฐานด้านมลพิษมานานกว่า 15 ปี
- จีน ซึ่งเป็นประเทศที่ปล่อยก๊าซมลพิษมากที่สุดในโลก ได้ก้าวข้ามจุดเปลี่ยนสำคัญด้านพลังงานในปี 2568 โดยสามารถเพิ่มกำลังการผลิตพลังงานสะอาดมากกว่าพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นครั้งแรก
- ข้อมูลด้านสภาพภูมิอากาศล่าสุดระบุว่า โลกกำลังร้อนขึ้นในอัตราที่เร่งตัวขึ้น โดยปี 2568 ติดอันดับหนึ่งในสามปีที่ร้อนที่สุดเท่าที่เคยมีการบันทึกมา พร้อมทั้งอุณหภูมิของมหาสมุทรและระดับน้ำทะเลที่เพิ่มขึ้นแตะระดับสูงสุดใหม่
- ประชาชนส่วนใหญ่ในเมือง Ksar El Kebir ของโมร็อกโก ได้รับอนุญาตให้กลับบ้านแล้ว หลังจากเกิดน้ำท่วมครั้งใหญ่จากแม่น้ำเออส์ไนไหลเข้าท่วมพื้นที่กว่า 110,000 เฮกตาร์ทางตะวันตกเฉียงเหนือเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยกระทรวงมหาดไทยระบุว่า ปริมาณฝนที่ตกหนักผิดปกติครั้งนี้ ได้ยุติภาวะภัยแล้งที่ยาวนานถึง 7 ปี
- ฝนตกหนัก ฟ้าร้อง หิมะ และลมกระโชกแรง ได้ถล่มสเปนและโปรตุเกสอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานและพืชผลทางการเกษตรได้รับความเสียหาย และทำให้ทางการต้องอพยพประชาชนหลายพันคน โดยนับเป็นพายุลูกที่ 8 ที่พัดถล่มคาบสมุทรไอบีเรียในปีนี้
- ฝนตกหนักในช่วงสุดสัปดาห์ก่อนให้ เกิดน้ำท่วมในวงกว้าง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจากการจมน้ำ รถยนต์ถูกกระแสน้ำพัดพา และการจราจรที่สนามบินหลักของประเทศต้องหยุดชะงัก โดยยอดผู้เสียชีวิตจากน้ำท่วมในกรุงไนโรบีและพื้นที่อื่น ๆ เพิ่มขึ้นเป็น 42 ราย ตามรายงานของรัฐบาล
- มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 70 ราย จากเหตุดินถล่มในเขต Gamo ทางตอนใต้ของเอธิโอเปียเมื่อต้นสัปดาห์นี้ ขณะที่ยังมีผู้สูญหายอีกประมาณ 50 ราย โดยฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องตลอดคืนวันที่ 10 มีนาคม เป็นสาเหตุให้เกิดดินถล่มรุนแรงในพื้นที่สูง และน้ำท่วมในพื้นที่ลุ่มด้านล่าง

- เกิดไฟป่าหลายจุด รวมถึงไฟป่าครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของรัฐเนแบรสกา ซึ่งเผาผลาญพื้นที่ไปแล้วมากกว่า 600,000 เอเคอร์ โดยสภาพอากาศเลวร้ายจากพายุฤดูหนาวรุนแรงในภูมิภาคมิดเวสต์เป็นอุปสรรคต่อความพยายามควบคุมเพลิง
- องค์การอุตุนิยมวิทยาโลกได้เผยแพร่รายงาน State of the Global Climate ซึ่งเน้นย้ำถึงระดับความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกในบรรยากาศที่ทำสถิติสูงสุด และชี้ให้เห็นว่าผลกระทบของภาวะโลกร้อนปรากฏชัดเจนทั่วโลก ตั้งแต่การที่ 11 ปีที่ผ่านมาเป็นช่วงเวลาที่ร้อนที่สุดเท่าที่เคยมีการบันทึก ไปจนถึงการสะสมความร้อนในระดับลึกของมหาสมุทร
- กำลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนทั่วโลกและระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 5,149 กิกะวัตต์ ณ สิ้นปี 2568 เพิ่มขึ้น 692 กิกะวัตต์จากปี 2567 และคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าทั่วโลก โดยได้รับแรงหนุนจากการติดตั้งพลังงานแสงอาทิตย์ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์